



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2008–2009)

FOR BUDSJETTÅRET 2009

Utgiftskapittel: 1300–1380

Inntektskapittel: 4300–4380, 5611, 5619 og 5624

Innhold

Del I

Innleiing og oversikt	7
1 Overordna utfordringar og hovudmål	9
2 Oversikt over budsjettforslaget	12
3 Oppfølging av oppmodingsvedtak frå sesjonen 2007–2008	19
4 Diverse tabellar	20

Del II

Nærmere om de enkelte budsjettforslag	23
---	----

Programområde 21 Innenlands transport 25

<i>Programkategori 21.10 Administrasjon m.m.</i>	25
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet	26
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet	28
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	28
<i>Programkategori 21.20 Luftfartsformål</i>	32
Kap. 1310 Flytransport	36
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	37
Kap. 1313 Luftfartstilsynet	38
Kap. 4313 Luftfartstilsynet	38
Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	39
Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS	39
Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	40
Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS	40
<i>Programkategori 21.30 Vegformål</i>	41
Kap. 1320 Statens vegvesen	58
Kap. 4320 Statens vegvesen	70
Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS	71
Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS	71
<i>Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak</i>	105
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	105
<i>Programkategori 21.50 Jernbaneformål</i>	109
Kap. 1350 Jernbaneloverket	119

Kap. 4350 Jernbaneloverket	130
Kap. 1351 Persontransport med tog	132
Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	134
Kap. 5611 Aksjer i NSB AS	134
Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS	135

Programområde 22 Post og telekommunikasjoner 142

<i>Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner</i>	142
Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS	148
Kap. 1380 Post- og teletilsynet	148
Kap. 4380 Post- og teletilsynet	149

<i>Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner</i>	150
---	-----

Del III

Omtale av viktige oppfølgingsområde	153
---	-----

6 Viktige oppfølgingsområde	155
6.1 Innleiing	155
6.2 Transporttryggleik	155
6.3 Samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren	158
6.4 Kollektivtransport	159
6.5 Samferdsel og miljø	162
6.6 Universell utforming	165
6.7 Forsking og utvikling	167
6.8 Nasjonal transportplan	170
6.9 Kjøp av samferdselstenester	171
6.10 Ekstern finansiering av infrastruktur	172
6.11 Styring og oppfølging av samferdselsprosjekt	173
6.12 Selskap eigd av Samferdselsdepartementet	175
6.13 Gebyr	175
6.14 Likestilling i transportsektoren	176
6.15 Oppfølging av oppmodingsvedtak frå stortingssesjonen 2007–2008	179
6.16 Oppfølging av IA-avtalen i staten ...	180
6.17 Systematiske brukarundersøkingar	181
6.18 Hurtigrutemuseet	182

Forslag til vedtak om bevilgning for budsjetåret 2009, kapitla 1300–1380, 4300–4380, 5611, 5619 og 5624	184
--	------------

Vedlegg 1

Omtale av lederes ansettelsesvilkår i heleide statlige foretak	191
---	------------



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2008–2009)

FOR BUDSJETTÅRET 2009

Utgiftskapittel: 1300–1380

Inntektskapittel: 4300–4380, 5611, 5619 og 5624

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 12. september 2008,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

Del I
Innleiing og oversikt

1 Overordna utfordringar og hovudmål

Regjeringa vil føre ein samferdselspolitikk som legg til rette for næringsutvikling og busetnad over heile landet. Noreg er eit land med store avstandar og spreidd busetnad. Gode transport- og kommunikasjonsløyningar er derfor eit vilkår for å skape vekst og utvikling i næringslivet og oppretthalde livskraftige lokalsamfunn i heile landet. Eit overordna mål er å bygge ut og leggje til rette for ein tidsmessig infrastruktur.

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

Regjeringa sin samferdselspolitikk er forankra i Soria Moria-erklæringa. St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 og hand-saminga av meldinga i Stortinget er ei viktig ramme for Regjeringa sin transportpolitikk. I St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk, foreslår Regjeringa offensive mål og tiltak for å møte klimautfordringane, m.a. i transportsektoren. I Nasjonal transportplan 2010–2019, som er planlagt lagt fram i januar 2009, vil det bli lagt vekt på signala frå St.meld. nr. 34 (2006–2007).

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

Regjeringa har lagt fram ein klimahandlingsplan for transportsektoren. Klimagassutslepp frå transportsektoren utgjorde i 2005 om lag 25 pst. av dei samla utsleppa i Noreg. Om ikkje nye tiltak blir

sette i verk, er det venta at veksten i CO₂-utsleppa vil halde fram både frå landtransport og luftfart. Sjølv om dei fleste transportmidlane har blitt meir energieffektive, er det nær samanheng mellom veksten i klimagassutsleppa og transportveksten. Økonomisk vekst aukar behovet for både person- og godstransport. Auka velstand aukar samstundes den einskilde si verdsetting av tid, noko som favoriserer raske transportmiddel som personbil og fly. Personbilen er det dominerande transportmiddelet med ein marknadsdel på om lag 80 pst. av persontransportarbeidet, mens vegtransport står for om lag halvparten av det innanlandske gods-transportarbeidet.

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

Hovudmåla for transportpolitikken er knytt til framkomsttilhøva og inkluderer regional utvikling, trafikkstryggleik, miljø og eit meir effektivt og tilgjengeleg transportsystem for alle. Nullvisjonen om at ingen skal bli drepne i trafikken må vere med i vurderingane av alle tiltaka ein gjer for transportsystemet. Trafikkulykker med dødeleg utgang skjer i hovudsak i vegtrafikken.

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

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

Vegnettet er avgjerande for samferdselstilbodet i heile landet, men kanskje enda meir for distrikta enn byområda. Stamvegnettet må halde ein gjennomgåande god standard med to køyrefelt og gul midtstripe samt tre- og firefelts vegar med midtdelar i dei mest trafikksterke områda. Her er det framleis store utfordringar. Regjeringa vil leggje vekt på strategien med lengre samanhengande utbyggingar. Dessutan ønskjer Regjeringa i tråd med Soria Moria-erklæringa å satse meir offensivt på det sekundære vegnettet. Riksvegane er svært viktige for utviklinga i store delar av landet. Det er òg eit stort behov for opprusting av både fylkesvegnettet og det kommunale vegnettet. Regjeringa har lagt til rette for dette gjennom ei styrking av kommuneøkonomien.

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

Riksvegferjene er ein viktig og integrert del av vegnettet i mange lokalsamfunn utan alternative transportveggar. Regjeringa har som mål å redusere transportutgiftene for folk som er avhengige av ferjetilbodet. Rabattane for storbrukarar er auka monaleg. Ivaretaking av kvalitet og omfang på ferjetilbodet saman med høge oljeprisar har vore med på å auke kostnadene for riksvegferjene, slik at dei ligg høgt over nivået i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Regjeringa ser det som svært viktig å leggje til rette for å overføre endå meir av godstrafikken frå veg til bane og sjø. Dette er viktig både av omsyn til miljøet og trafikktryggleiken, og er ein politikk som heile Europa er oppteken av. Regjeringa gjennomfører ei historisk satsing på jernbanen. Løyvingane til jernbaneinfrastruktur (ekskl. tre år med statlige lån til Gardermobanen) har aldri vore høgare i moderne tid. Gjennom tiltak som m.a. nye godsterminalar, kryssingsspor, profilutvidingar av tunnelar, fritak for el-avgift og forsøk med fritak for køyrevegsavgift for vognlast opp til 25 tonn, har Regjeringa lagt til rette for meir godstransport på bane.

Styrkinga av jernbanen vil halde fram. Størstedelen av den auka jernbaneinnsatsen vil bli kanalisert til strekningar der passasjerpotensialet er stort, og på strekningar med mykje godstransport.

Regjeringa har fått gjennomført ei utgreiing som gir eit grovt bilete av kostnadene og effektane ved å byggje høgfartsjernbane mellom dei største byområda. Nye utgreiingar på særskilde tema er sette i gang. Dei vil bli vurderte i Nasjonal transportplan 2010–2019. Planlagde nye dobbeltsporutbyggingar på strekningar i InterCitytriangelet Lillehammer–Oslo–Skien og Lillehammer–Oslo–Halden vil bli tilrettelagt slik at dei kan inngå i evt.

seinare utbygging av høgfartsjernbane. På lang sikt vil høgfartsjernbane kunne bli eit alternativ til fly på enkelte trafikksterke strekningar.

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

Regjeringa ønskjer også at det skal vere eit godt kollektivtilbod i distrikta. I samband med revidert nasjonalbudsjett 2007 blei det oppretta ei ordning med forsøk for å betre kollektivtransporttilbodet i distrikta. Formålet er å stimulere til ei betre samordning av ulike typar av transport med offentlig tilskot og å utvikle nye og betre kollektivtilbod i distrikta. Tilbringartenester og bestillingsruter med drosje koordinert med buss, båt og tog langs hovudtrafikkårene kan vere døme på slike løysingar. Regjeringa vil for 2009 foreslå eit prøveprosjekt med samordning av bestillingstransport og TT-transport.

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

Biltransport vil alltid vere omfattande og dominerande i eit langstrakt og spreiddbygd land som Noreg. Regjeringa ser det derfor som svært viktig å satse på tiltak som vil stimulere til at alt fleire vel miljøvennlege køyretøy. I forliket på Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk, blei partane m.a. samde om å opprette Transnova-prosjektet, som skal arbeide med å utvikle meir miljøvennleg transport. Regjeringa har foreslått eit introduksjonsprogram for biodrivstoff med omsetnadskrav. Det vil også bli satsa meir på å utvikle såkalla andregenerasjons biodrivstoff, og innblanding av dette i fossilt drivstoff.

Regjeringa vil halde fram med omlegging til meir såkalla grøne avgifter for å få folk til å velje transportformer og køyretøy som er minst skadelig for miljøet.

I slutten av 2005 og første del av 2006 var det uro i norsk luftfart. M.a. med bakgrunn i denne uroa, la Regjeringa i juni 2008 fram ein strategi for norsk luftfart. Strategien er eit viktig innspel til arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019, men er også eit sjølvstendig dokument som gir høve til å drøfte luftfarten meir inngåande enn i Nasjonal transportplan. Dette gjeld m.a. tema som utdanning, arbeidsmiljø og arbeidsmarknad.

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

Gode posttenester er viktig for å tryggje busetjing og næringsliv i heile landet. I St.meld. nr. 12 (2007–2008) Om verksemda til Posten Norge AS, er det stadfesta at Regjeringa gjennom offentlig regulering og konsesjonsvilkår vil sikre eit

landsdekkjande tilbod om formidling av leveringspliktige posttenester. Post i Butikk sikrar dette tilbodet når trafikknedgang på postkontora gjer det nødvendig å leggje ned postkontor. Regjeringa vil sikre likeverdige kvalitetstenester til same pris over heile landet. Det inneber m.a. framleis grunnleggjande banktenester, seksdagars omdeling av post og einskapsporto. Framsendingskvaliteten skal rapporterast også på regionalt nivå.

Regjeringa skal også sikre at heile landet har tilgang til likeverdige og rimelege teletenester. Det er ei sentral oppgåve å sikre verksam konkurranse i marknaden. Stimulans til betre mobildekning over heile landet er også ei viktig oppgåve. Regjeringa skal verkeleggjere den digitale allemannsretten. Målet om at alle husstandar i Noreg skal ha tilgang til eit høghastigheitsnett til rimeleg pris ligg fast.

2 Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter fordelt på kapittel

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet	144 750	151 400	159 000	5,0
1301	Forskning og utvikling mv.	161 394	169 900	238 200	40,2
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>306 144</i>	<i>321 300</i>	<i>397 200</i>	<i>23,6</i>
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	474 037	501 400	519 900	3,7
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	14 374	13 400	13 400	0,0
1313	Luftfartstilsynet	167 020	149 200	167 500	12,3
1314	Statens havarikommisjon for trans- port	34 085	47 000	50 200	6,8
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>689 516</i>	<i>711 000</i>	<i>751 000</i>	<i>5,6</i>
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen	15 569 109	15 425 000	17 035 700	10,4
1322	Svinesundsforbindelsen AS	10 386			
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>15 579 495</i>	<i>15 425 000</i>	<i>17 035 700</i>	<i>10,4</i>
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	459 957	521 700	727 900	39,5
	<i>Sum kategori 21.40</i>	<i>459 957</i>	<i>521 700</i>	<i>727 900</i>	<i>39,5</i>
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket	5 660 943	5 812 100	7 073 200	21,7
1351	Persontransport med tog	1 599 948	1 676 400	1 724 700	2,9
1354	Statens jernbanetilsyn	30 527	35 600	37 300	4,8
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>7 291 418</i>	<i>7 524 100</i>	<i>8 835 200</i>	<i>17,4</i>
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>24 326 530</i>	<i>24 503 100</i>	<i>27 747 000</i>	<i>13,2</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
	Post og telekommunikasjoner				
1380	Post- og teletilsynet	234 501	208 000	205 100	-1,4
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>234 501</i>	<i>208 000</i>	<i>205 100</i>	<i>-1,4</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>234 501</i>	<i>208 000</i>	<i>205 100</i>	<i>-1,4</i>
	<i>Sum utgifter</i>	<i>24 561 031</i>	<i>24 711 100</i>	<i>27 952 100</i>	<i>13,1</i>

Inntekter fordelt på kapittel

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet	2 945	2 300	2 300	0,0
	<i>Sum kategori 21.10</i>	<i>2 945</i>	<i>2 300</i>	<i>2 300</i>	<i>0,0</i>
	Luftfartsformål				
4312	Oslo Lufthavn AS	388 824	388 800	388 800	0,0
4313	Luftfartstilsynet	113 730	101 300	115 800	14,3
4314	Statens havarikommisjon for transport	466			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	301 580	257 000	257 000	0,0
5622	Aksjer i Avinor AS	324 500	398 000		-100,0
	<i>Sum kategori 21.20</i>	<i>1 129 100</i>	<i>1 145 100</i>	<i>761 600</i>	<i>-33,5</i>
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen	756 284	438 000	461 200	5,3
4322	Svinesundsforbindelsen AS	20 000	24 000	25 000	4,2
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	35 206	38 000	40 000	5,3
	<i>Sum kategori 21.30</i>	<i>811 490</i>	<i>500 000</i>	<i>526 200</i>	<i>5,2</i>
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket	528 720	477 300	510 300	6,9
4354	Statens jernbanetilsyn	510			
4355	Baneservice AS		38 300		-100,0
5611	Aksjer i NSB AS	380 000	349 000	221 000	-36,7
5623	Aksjer i Baneservice AS	5 703	200		-100,0
	<i>Sum kategori 21.50</i>	<i>914 933</i>	<i>864 800</i>	<i>731 300</i>	<i>-15,4</i>

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
	<i>Sum programområde 21</i>	<i>2 858 468</i>	<i>2 512 200</i>	<i>2 021 400</i>	<i>-19,5</i>
	Post og telekommunikasjoner				
4380	Post-og teletilsynet	172 107	174 500	170 600	-2,2
5618	Aksjer i Posten Norge AS	488 000	506 000		-100,0
	<i>Sum kategori 22.10</i>	<i>660 107</i>	<i>680 500</i>	<i>170 600</i>	<i>-74,9</i>
	<i>Sum programområde 22</i>	<i>660 107</i>	<i>680 500</i>	<i>170 600</i>	<i>-74,9</i>
	<i>Sum inntekter</i>	<i>3 518 575</i>	<i>3 192 700</i>	<i>2 192 000</i>	<i>-31,3</i>

Regjeringa foreslår eit samferdselsbudsjett for 2009 på om lag 28 mrd. kr, ein auke på om lag 3,2 mrd. kr eller 13,1 pst. frå saldert budsjett 2008. Forslaget til samferdselsbudsjett for 2009 er utan tvil blant dei beste i moderne tid.

Samferdsel er noko folk flest er oppteken av. Svært mange er opptekne av utfordringar knytt til standarden på transportinfrastrukturen i Noreg. Viktige stikkord er m.a. trafikktryggleik, rassikring, transportkostnader for næringslivet og at det er mogleg for folk både i by og land til å delta aktivt i samfunnslivet. Regjeringa sitt forslag til samferdselsbudsjett for 2009 inneber eit nytt stort lyft for staten sin innsats både på veg- og jernbaneinfrastruktur. Budsjettforslaget inneber at løyvingane til Statens vegvesen og Jernbaneverket etter fire år ligg om lag 1,9 mrd. kr over rammene i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2015. Forslaget til løyvingar for 2009 til Statens vegvesen og Jernbaneverket ligg samla om lag 2,4 mrd. kr over det årlege rammenivået i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Samanlikna med Regjeringa Bondevik II sitt forslag til statsbudsjett for 2006 er nivået på løyvingane til Jernbaneverket auka med 2 675 mill. kr eller 60,8 pst., investeringsnivået er løfta med 1 864 mill. kr eller 139,6 pst. Samanlikna med Regjeringa Bondevik II sitt forslag til statsbudsjett for 2006 er nivået på løyvingane til Statens vegvesen auka med 3 658 mill. kr eller 27,3 pst., investeringsnivået er løfta med 1 474 mill. kr eller 24,4 pst.

Foreslått samferdselsbudsjett for 2009 har ein klar klima- og miljøprofil. Dette er i samsvar med signala i St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk. Jernbanen og kollektivtransporten er kraftig styrkt i budsjettforslaget. Foreslått budsjett for Jernbaneverket inneber ein auke på nesten 1,3 mrd. kr eller 21,7 pst. frå saldert budsjett 2008, mens foreslått budsjett for jernbaneinvesteringane

inneber ein auke på heile 850 mill. kr eller 36,2 pst. frå saldert budsjett 2008. Budsjettet for drift og vedlikehald av jernbanen sin infrastruktur er foreslått styrkt med 411,3 mill. kr eller 12,1 pst. frå saldert budsjett 2008, m.a. for å sikre full framdrift på nødvendige oppgraderingar av jernbanetunnelen gjennom Oslo. Det er sett av om lag 580 mill. kr for 2009 til tiltak for å styrkje godstrafikken på jernbana. Dette er viktige tiltak for å få meir gods over frå veg til bane.

Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil i byområda er foreslått dubla frå 161,7 mill. kr i 2008 til 323,4 mill. kr i 2009. Regjeringa har foreslått løyvd om lag 300 mill. kr meir til klimaforskning samanlika med i 2008, av dette 15 mill. kr under Samferdselsdepartementets ansvarsområde, som skal gå til RENERGI-programmet i regi av Norges forskingsråd.

Også foreslått budsjett for Statens vegvesen har ein klima- og miljøprofil. I tillegg er forslag om tiltak og prosjekt på vegbudsjettet fordelt over heile landet med ei god distriktsprofil. Trafikktryggleik, inkl. rassikring, er blant dei viktige områda som har fått størst auke for 2009. Foreslått budsjett for Statens vegvesen inneber ein auke på om lag 1,6 mrd. kr eller 10,4 pst. frå saldert budsjett 2008. Budsjettet til trafikktilsyn, drift og vedlikehald er styrkt med 688 mill. kr eller 9,7 pst. frå saldert budsjett 2008. Styrking av vegkroppen, inkl. m.a. grøfing, drenering og asfalt er viktig av omsyn til trafikktryggleik, framkomst og miljø. Foreslått budsjett til rassikring inneber ein auke på 113,5 mill. kr eller 34,5 pst. frå saldert budsjett 2008. Budsjettet til riksveginvesteringar (inkl. post 60 Forsøk) aukar med 656,3 mill. kr eller 11,3 pst. frå saldert budsjett 2008. Trafikktryggleikstiltak som midtdelarar er særleg prioritert. Også avsette beløp til gang- og sykkelveggar og tiltak for kollek-

tivtransporten innanfor vegbudsjettet, inneber ei kraftig styrking av innsatsen samanlikna med 2008.

Samla budsjettframlegg til administrasjon m.m., som m.a. omfattar Samferdselsdepartementets driftsbudsjett og departementet si satsing på forskning og utvikling mv., er på 397,2 mill. kr, ein auke på 75,9 mill. kr eller 23,6 pst. frå saldert budsjett 2008. I framlegget for 2009 inngår 50 mill. kr til etableringa av Transnova-prosjektet, som er i samsvar med forliket i Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk. Også klimaforskinga under Samferdselsdepartementet er auka med 15 mill. kr.

Til drifta av Samferdselsdepartementet er det foreslått avsett 113,6 mill. kr, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2008. Det er foreslått 19,3 mill. kr i tilskot til internasjonale organisasjonar.

I tilskot til trafikktryggleiksformål mv. er det foreslått avsett 23,6 mill. kr, ein auke på 2,6 mill. kr eller 12,4 pst. frå saldert budsjett 2008. Det er lagt opp til at 21,4 mill. kr går til Trygg Trafikk, ein auke på 1,9 mill. kr eller 9,7 pst. samanlikna med saldert budsjett 2008, medan 1,2 mill. kr vil gå til ITS Norge, ein auke på 0,2 mill. kr eller 20 pst. frå saldert budsjett 2008. Til Syklistenes Landsforening er det foreslått avsett 1 mill. kr, ei dobling av beløpet frå 2008.

Det er avsett 2,5 mill. kr til Samferdselsdepartementets arbeid med samferdselsberedskap, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2008.

Til Samferdselsdepartementets innsats på forskning og utvikling mv. er det budsjettert med 238,2 mill. kr, ein auke på 68,3 mill. kr eller 40,2 pst. frå saldert budsjett 2008. Årsaka til auken er forslaget om 50 mill. kr til ei ny tilskotsordning for miljøvennleg transport, Transnova-prosjektet, samt 15 mill. kr meir til klimaforsking som skal gå til RENERGI-programmet i regi av Norges forskningsråd.

Til Samferdselsdepartementets utgreiingar mv. er det foreslått avsett 18 mill. kr, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2008. Det er budsjettert med 170,2 mill. kr til samferdselsforsking, ein auke på 17,6 mill. kr eller 11,5 pst. frå saldert budsjett 2008. Av forskingsmidlane er om lag 80 mill. kr tenkt å gå til teleforsking og om lag 90 mill. kr til transportforsking og ulike program i regi av Norges forskningsråd. Klima, miljø og trafikktryggleik er stikkord for transportforskinga, medan utvikling og utnytting av IKT er stikkord for teleforskinga. Det er særleg klimaforskinga som vil bli styrkt i 2009.

Samla budsjettframlegg for luftfartsformål er på 751 mill. kr, ein auke på 40 mill. kr eller 5,6 pst. frå saldert budsjett 2008.

Til kjøp av flyruter er det budsjettert med 519,9 mill. kr, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2008. Budsjettforslaget er basert på kostnadsnivået i gjeldande anbudsruiter. Det er usikkerheit om kostnadene for nye anbudsruiter som skal gjelde frå 01.04.2009.

Det er foreslått 13,4 mill. kr i tilskot til regionale flyplassar, same beløp som for 2008. Heile tilskotet går til ikkje-statlege flyplassar. Det er også for 2009 lagt opp til at overskotet frå Avinors lønsame stamrutelufthamner blir nytta til å finansiere underskotet på dei statlege regionale lufthamnene.

Til Luftfartstilsynet er det foreslått eit budsjett på 167,5 mill. kr, ein auke på 18,3 mill. kr eller 12,3 pst. frå saldert budsjett 2008. Forslaget om å styrke Luftfartstilsynets budsjett har samanheng med at tilsynet har fått fleire nye oppgåver, m.a. opp mot internasjonalt regelverk og på miljøområdet.

For Statens havarikommisjon for transport er budsjettforslaget på 50,2 mill. kr, ein auke på 3,2 mill. kr eller 6,8 pst. kr frå saldert budsjett 2008. Årsaka til auken er i hovudsak heilårsverknad av at ansvarsområdet for kommisjonen frå 01.07.2008 blei utvida til også å omfatte ulykker og alvorlege hendingar i sjøfarten. Kommisjonen har no ansvaret for å undersøkje ulykker og alvorlege hendingar i alle transportsektorane.

Til vegformål/Statens vegvesen er det foreslått eit budsjett på 17 035,7 mill. kr, ein auke på 1 610,7 mill. kr eller 10,4 pst. frå saldert budsjett 2008. Samla budsjettframlegg for 2009 for Statens vegvesen ligg om lag 1,2 mrd. kr over årleg nivå i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2009. For 2009 ligg forslaget til løyvingar til drift og vedlikehald og investeringar (inkl. rassikring) høvesvis om lag 520 mill. kr og om lag 320 mill. kr over nivået i Nasjonal transportplan.

Det er budsjettert med 7 749,5 mill. kr til trafikktilsyn, drift og vedlikehald, ein auke på 688 mill. kr eller 9,7 pst. frå saldert budsjett 2008. Nivået på vedlikehald, inkl. asfalt, aukar monaleg samanlikna med saldert budsjett 2008. Midlar til asfalt aukar med 245 mill. kr eller om lag 30 pst. frå 2008 slik at det kan bli lagt om lag 1 500 km nytt vegdekke.

Tiltak med verknad for trafikktryggleiken vil bli særleg prioritert. Dette gjeld m.a. vinterdrifta og tiltak retta mot delar av vegnettet som er særleg utsett for ulykker. Innsatsen på føraropplæring og køyretøytilsyn vil også bli prioritert.

Som vederlag til OPS-prosjekt er det avsett 380,1 mill. kr i samsvar med skyldnadene til staten for desse prosjekta. To av dei tre OPS-prosjekta som Stortinget tidlegare har vedteke å gjennomføre, er opna for trafikk. Utbygginga av det tredje

prosjektet er godt i gang. Delparsellar er allereie opna.

Det er for 2009 budsjettert med 7 130,1 mill. kr til ulike veginvesteringar (summen av postane 30, 31, 35 og 60), ein auke på 599 mill. kr eller 9,2 pst. frå saldert budsjett 2008. Det er samstundes lagt til grunn at bompengeselskapa vil stille til disposisjon om lag 5,7 mrd. kr til investeringstiltak i 2009.

I vegbudsjettet må post 30 Riksveginvesteringar, og post 60 Forsøk, vurderast samla. Budsjettframlegget er på 6 458,6 mill. kr, ein auke på 656,3 mill. kr eller 11,3 pst. frå saldert budsjett 2008. Med budsjettforslaget for 2009 er alle større investeringsprosjekt som var planlagde starta opp i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006–2009, starta opp. Unntaket er nokre få prosjekt pga. manglande planavklaring eller uavklart finansieringsopplegg.

Det er lagt stor vekt på å sikre rasjonell framdrift for anlegga som er under bygging, både når det gjeld stamvegar og øvrige riksvegar. Store delar av investeringsbudsjettet er disponert for å vareta dette.

Investeringsstiltak retta mot dei alvorlegaste ulykkene vil bli høgt prioritert, likeins tiltak for å skjerme dei mjuke trafikantane. Regjeringa vil trappe opp innsatsen på trafikktryggleikiltak monaleg frå 2008.

I 2009 er det lagt opp til anleggstart på følgjande større prosjekt (kostnadsoverslag over 100 mill. kr):

Stamvegnettet:

- E6 Øyer – Tretten, Øyer kommune i Oppland (forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering)
- E39 Vigeland – Osestad, Lindesnes kommune i Vest-Agder
- E39 Vågsbotn – Hylkje, Bergen kommune i Hordaland
- E39 Torvund – Teigen, Høyanger kommune i Sogn og Fjordane
- Rv 70 Brunneset – Øygarden, Tingvoll kommune i Møre og Romsdal (vedtatt delvis bompengefinansiert)
- E6 Majavatn, Grane kommune i Nordland.

Øvrig riksvegnett:

- Rv 47 T-forbindelsen, Haugesund, Karmøy og Tysvær kommuner i Rogaland (forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering)
- Rv 510 Solasplitten, Sola kommune i Rogaland (forutsatt tilslutning til revidert opplegg for Nord-Jærenpakken)
- Rv 609 Dalsfjordsambandet, Askvoll og Fjaler kommuner i Sogn og Fjordane

- Rv 616 Bremangersambandet (Langesjø – Kolset), Bremanger kommune i Sogn og Fjordane
- Rv 60 Hellesylt – Strekanetunnelen, Stranda kommune i Møre og Romsdal
- Rv 717 Sund – Bradden, Rissa kommune i Sør-Trøndelag
- Rv 78 Tøventunnelen med tilknytninger i Vefsn og Leirfjord kommuner i Nordland (forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering)
- Rv 858 Ryaforbindelsen, Tromsø kommune i Troms (forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering).

Rassikring er eit område som Regjeringa er særleg oppteken av. Over post 31 Rassikring, er det budsjettert med 442,5 mill. kr, ein auke med 113,5 mill. kr eller 34,5 pst. frå saldert budsjett 2008. Samla i 2009 er det planlagt å nytte om lag 650 mill. kr (inkl. ekstern finansiering) til prosjekt/tiltak med rassikringsgevinst. Dette er ein auke på om lag 130 mill. kr eller 25 pst. frå i 2008.

I 2009 er det budsjettert med 229 mill. kr til Bjørvika-prosjektet, som er i samsvar med samla finansieringsopplegg for prosjektet.

Til riksvegferjedrifta er det budsjettert med 1 776 mill. kr, ein auke på 228,6 mill. kr eller 14,8 pst. frå saldert budsjett 2008. Regjeringa har sidan ho tiltredde auka rabattsatsane på sone- og verdikort med 10 prosentpoeng. Auka rabattsatsar og m.a. høg oljepris har auka kostnadene i riksvegferjedrifta. Budsjettet til riksvegferjedrifta ligg derfor betydeleg over nivået i Nasjonal transportplan 2006–2009. Samferdselsdepartementet legg til grunn at rutetilbodet i 2009 skal oppretthaldast om lag som i 2008. Det er lagt opp til ein takstauke på 4,4 pst. frå 01.01.2009.

Det er foreslått eit samla budsjett på 727,9 mill. kr til særskilde transporttiltak, ein auke på 206,2 mill. kr eller 39,5 pst. frå saldert budsjett 2008. Av dette er 415,8 mill. kr avsett til særskilt tilskot til kollektivtransport, ein auke på 182 mill. kr eller 77,8 pst. frå saldert budsjett 2008.

Til belønningsordninga er det avsett 323,4 mill. kr, ei dobling frå saldert budsjett 2008 i samsvar med forliket på Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007). Nytt for 2009 er forslaget om å setje av 10 mill. kr til eit prøveprosjekt med samordning av bestillartransport og TT-transport. Til m.a. tilgjengetiltak og forsøk med kollektivtransport i distrikta er det foreslått sett av beløp som gir om lag same realnivå som i 2008, høvesvis 56 mill. kr og 21 mill. kr.

Til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes er det budsjettert med 312,1 mill. kr, som er basert på ei teknisk vidareføring og prisjustering av kontrakten mellom staten og Hur-

tigruten ASA om trafikken på strekninga i perioden 2005–2012. I statsbudsjettet 2007 blei det innført ei NO_x-avgift for m.a. innanlands sjøtransport. Samstundes blei ordninga med differensiert arbeidsgivaravgift innført på nytt. Frå 01.07.2007 blei i tillegg tryggleiksbemanninga på skipa som betener strekninga teken inn under nettolønsordninga for sjøfolk. Staten og Hurtigruten ASA forhandlar om verknaden av dei nemnde endringane. Forhandlingane er ikkje avslutta. Departementet vil kome tilbake til Stortinget om situasjonen for hurtigruta på eigna måte.

Budsjettforslaget til jernbaneformål er på til saman 8 835,2 mill. kr, ein auke på 1 311,1 mill. kr eller 17,4 pst. frå saldert budsjett 2008. Jernbanesektoren er blant dei områda som ut frå sin relative storleik har fått klart størst auke i løyvingane i dei fire åra Regjeringa Stoltenberg II har lagt fram statsbudsjettet.

Som budsjett for Jernbaneverket er det avsett 7 073,2 mill. kr, ein auke på 1 261,1 mill. kr eller 21,7 pst. frå saldert budsjett 2008. Regjeringa har sidan ho tiltredde gjennomført ei historisk satsing på jernbanen etter mange år med for låge løyvingar. Foreslått jernbanebudsjett for 2009 er eit nytt stort lyft i opptrappinga.

Budsjettforslaget for Jernbaneverket er det beste jernbanebudsjettet i moderne tid (ekskl. dei åra der statlege lån til utbygging av Gardermobanen var på det høgaste). Samla budsjettframlegg for Jernbaneverket ligg om lag 1,2 mrd. kr over det årlege nivået i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2015. For 2009 ligg forslaget til løyvingar både til drift og vedlikehald og investeringar høgt over nivået i Nasjonal transportplan, høvesvis om lag 510 mill. kr og om lag 670 mill. kr.

Til Jernbaneverkets drifts- og vedlikehaldsbudsjett er det avsett 3 800,9 mill. kr, ein auke på 411,3 mill. kr eller 12,1 pst. frå saldert budsjett 2008. Samanlikna med 2008 er vedlikehaldsbudsjettet styrkt monaleg, i hovudsak for å halde fram med det viktige vedlikehaldsarbeidet i Oslo-tunnelen og på strekninga mellom Etterstad og Skøyen som er sett i gang i 2008, jf. St.prp. nr. 59/Innst. S. nr. 270 (2007–2008).

Når det gjeld investeringar i lina, er det budsjetttert med 3 199,1 mill. kr, ein auke på heile 850 mill. kr eller 36,2 pst. frå saldert budsjett 2008. Regjeringa legg stor vekt på å gjennomføre jernbaneprojekt som er sette i gang med rasjonell framdrift.

Det er for 2009 m.a. avsett til viderføring av store igansette prosjekt:

- 840 mill. kr til nytt dobbeltspor på strekninga Lysaker – Sandvika
- 260 mill. kr til Lysaker stasjon

- 761 mill. kr til dobbeltspor på strekninga Sandes – Stavanger
- 144 mill. kr til fjernstyring på Nordlandsbanen, strekningane Grong – Mosjøen og Mosjøen – Bodø
- 100 mill. kr til nytt dobbeltspor Bergen stasjon – Fløen

Det er avsett høvesvis 52,4 mill. kr og 8 mill. kr til sluttfinansiering av prosjekta Ganddal godsterminal og Brattøra godsterminal, jf. Nordre avlastingsveg.

Det er for 2009 m.a. avsett midlar til oppstart av følgjande nye store prosjekt:

- 160 mill. kr til nytt dobbeltspor på strekninga Barkåker – Tønsberg på Vestfoldbanen
- 150 mill. kr til nytt Gevingsåsen tunnel på Nordlandsbanen

Det er innanfor Jernbaneverkets budsjett for 2009 avsett om lag 580 mill. kr til prosjekt og tiltak med særleg nytte for godstrafikken. Dette omfattar m.a. midlar til godsterminalane i Ganddal, Brattøra og Alnabru godsterminal (nord), midlar til kryssingsspor, m.a. Berg kryssingsspor på Østfoldbanen, Jensrud kryssingsspor på Gjøvikbanen, og kryssingsspora Nodeland og Ualand på Sørlandsbanen, forutan fleire mindre kapasitetsaukande tiltak på jernbanenettet.

Det er òg avsett midlar til planlegging av m.a. Alnabru godsterminal (containerterminal sør), dobbeltspor Eidsvoll – Hamar, dobbeltspor Holm – Holmestrand – Nykirke og dobbeltspor Oslo S – Ski (inkl. Ski stasjon).

Til persontransport med tog er det avsett 1 724,7 mill. kr. Av dette beløpet er 10,2 mill. kr avsett som mellombels avtalt kompensasjon til Buskerud fylkeskommune for overføring av ansvaret for lokaltog mellom Geilo og Oslo (Vøgne) og overføring av ansvaret for togtrafikken på Bratsbergbanen til Telemark fylkeskommune.

Det er budsjetttert med 1 714,5 mill. kr til kjøp av persontransport med tog, om lag same realnivå som saldert budsjett 2008. Dette er i samsvar med den rammeavtalen som er inngått for perioden 2007–2010 om kjøp av persontransport med tog mellom NSB AS og Samferdselsdepartementet, og avtalen med NSB Gjøvikbanen AS om persontogtilbodet på Gjøvikbanen. Departementet legg opp til at togtilbodet i 2009 skal styrkjast innanfor avsett kjøpsbeløp.

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått eit budsjett på 37,3 mill. kr, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2008.

Samla budsjettforslag for post og telekommunikasjonar på 205,1 mill. kr er det same som budsjett-

forslaget for Post- og teletilsynet. Budsjettframlegget inneber ein reduksjon på 2,9 mill. kr eller 1,4 pst. frå saldert budsjett 2009.

Det er som i dei siste åra heller ikkje for 2009 foreslått løyving til statleg kjøp av posttenester inkl. banktenester. Det vil bli arbeidd med å finne fram til ein modell som betre reknar ut nettotapet for Posten Norge ved ulønsame post- og banktenester.

Det er foreslått eit driftsbudsjett for Post- og teletilsynet på 169,1 mill. kr, medan det er avsett 11,5 mill. kr til større utstyrsjøp og vedlikehald.

Driftsbudsjettet er om lag nominelt uendra frå 2008. Budsjettet til større utstyrsjøp mv. inneber ein reduksjon på 2,3 mill. kr frå saldert budsjett 2008. Til tilsynet sitt arbeid med teletryggleik og –beredskap er det budsjettert med 24,5 mill. kr, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2008.

I tråd med Regjeringa sin utbyttepolitikk er det budsjettert med eit utbytte på 221 mill. kr frå NSB AS, medan det ut frå resultatanslaga for 2008 ikkje er budsjettert med utbytte i 2009 frå Avinor AS, Posten Norge AS og Baneservice AS.

3 Oppfølging av oppmodingsvedtak frå sesjonen 2007–2008

På Samferdselsdepartementets område vedtok Stortinget i sesjonen 2007–2008 to oppmodingsvedtak – vedtak nr. 402, 13. mars 2008 og vedtak nr.

450, 6. mai 2008. Oppfølginga av vedtaka er omtalt nærmare i del III i proposisjonen.

4 Diverse tabellar

Garantiordningar og -fullmakter

(i 1000 kr)				
	Dato siste St.vedtak	Ansvar pr. 31.12.2007	Totalramme (tak) for nytt og gammalt ansvar i 2008	Totalramme (tak) for nytt og gammalt ansvar i 2009
Restverdigaranti for togmateriell, bokførte verdiar	06.12.2007	0	2 700 000	2 974 000
Restverdigaranti for togmateriell, oppgraderingar og nyinvesteringar	06.12.2007	0	4 425 000	3 525 000
Lån til ferjer i riksvegsamband	07.12.2004	543 162	750 000	650 000
Drift av øvingsbaner for motorvognførarar	03.06.1981	3 000	3 000	3 000
AS Fastlandsfinans	10.06.1988	19 000	0	0
Sum		565 162	7 878 000	7 152 000

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

Bestillingsfullmakter

(i mill. kr)				
Kap.	Nemning	Fullmakt	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
1350	Jernbaneverket	Materiell	700	700
1380	Post- og teletilsynet	Materiell	4	4

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

			(i 1 000 kr)	
Kap.	Post	Nemning	Overført til 2008	Forslag 2009
1301	50	Samferdselsforskning	4 082	170 200
1310	70	Kjøp av innanlandske flyruter	22 630	519 900
1311	71	Tilskot til ikkje-statlege flyplassar	12 488	13 400
1320	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m.	95 985	7 749 500
1320	29	Vederlag til OPS-prosjekt	39 346	380 100
1320	60	Forsøk	77 014	17 700
1320	72	Kjøp av riksvegferjetenester	30 283	1 776 000
1330	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	9 729	415 800
1350	23	Drift og vedlikehald	85 862	3 800 900
1350	25	Drift og vedlikehald av Gardermobanen	31 426	73 200
1351	70	Kjøp av persontransport med tog	2 552	1 714 500
1380	70	Tilskot til teletryggleik og -beredskap	141	24 500

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

For kap. 1320, postane 23, 29, 60 og 72 og kap. 1350, postane 23 og 25, er årsaka til stikkordet at løyvingane heilt eller delvis blir nytta til byggje- og anleggsarbeid som går over fleire år, og/eller materiellinnkjøp. Innanfor budsjetta til Statens vegvesen og Jernbaneverket er det dessutan i stor grad mogleg å omdisponere midlar mellom dei

ulike postane. Det er derfor naturleg at også postar utover 30-postane er gjort overførbare.

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

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

Post- og teletilsynet pålegg leverandørar av elektroniske kommunikasjonsnett og -tenester som tilsynet har inngått avtale med, å kjøpe beredskapsmateriell. For å sikre at leverandørane får betalt, dersom materiellet blir forseinka, er kap. 1380, post 70, gjort overførbar.

Budsjettendringer på utgiftskapittel etter saldert budsjett 2008

(i 1000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2008	Endring	Revidert budsjett
1300	72	59	270	2 400	-200	2 200
1301	50	59	270	152 600	5 000	157 600
1320	72	59	270	1 547 400	115 000	1 662 400
1350	23	59	270	3 389 600	100 000	3 489 600
1350	30	59	270	2 349 100	23 800	2 372 900
1351	70	59	270	1 660 600	-60 000	1 600 600

Budsjettendringer på inntektskapittel etter saldert budsjett 2008

(i 1000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2008	Endring	Revidert budsjett
4350	37	59	270	0	23 800	23 800
5611	85	59	270	349 000	53 000	402 000
5618	85	59	270	506 000	91 000	597 000
5622	85	59	270	398 000	-1 000	397 000

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 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
1300	Samferdselsdepartementet	144 750	151 400	159 000	5,0
1301	Forskning og utvikling mv.	161 394	169 900	238 200	40,2
	Sum kategori 21.10	306 144	321 300	397 200	23,6

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
4300	Samferdselsdepartementet	2 945	2 300	2 300	0,0
	Sum kategori 21.10	2 945	2 300	2 300	0,0

Bevilgningene til administrasjon m.m. dekker bl.a. Samferdselsdepartementets driftsutgifter, herunder lønn, husleie for lokaler, reiseutgifter og kjøp av konsulenttjenester, deltakelse i internasjonale organisasjoner innen transport og kommunikasjon, tilskudd til trafikksikkerhetsformål samt tilskudd til samferdselsberedskap. Programkategorien omfatter i tillegg bevilgninger til departementets innsats på forskning og utvikling mv. I sistnevnte inngår i 2009 også bevilgninger til Transnova-prosjektet.

Samlet budsjettforslag for programkategorien er på 397,2 mill. kr, en økning på 75,9 mill. kr eller 23,6 pst. fra saldert budsjett 2008. Av økningen skyldes 50 mill. kr opprettelsen av Transnova-prosjektet i samsvar med forliket i Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk. I samsvar med klimaforliket er det også avsatt 300 mill. kr ekstra for 2009 til klimaforskning, herav 15 mill. kr til forskningsprogrammet RENERGI under Samferdselsdepartementets ansvarsområde.

Det er foreslått avsatt 113,6 mill. kr til Samferdselsdepartementets driftsbudsjett, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2008. Til departementets deltakelse i internasjonale organisasjoner er det foreslått avsatt 19,3 mill. kr. Det er foreslått avsatt 23,6 mill. kr i tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv., en økning på 2,6 mill. kr eller 12,4 pst. fra saldert budsjett 2008. Av sistnevnte tilskudd er 21,4 mill. kr foreslått tildelt Trygg Trafikk, 1,2 mill. kr er foreslått tildelt ITS Norge, mens 1 mill. kr er foreslått tildelt Syklistenes Landsforening. Dette betyr at statens tilskudd til Trygg trafikk og ITS Norge styrkes med henholdsvis 9,7 pst. og 20 pst., mens tilskuddet til Syklistenes landsforening er foreslått doblet i forhold til 2008. Til departementets arbeid med samferdselsberedskap er det foreslått avsatt 2,5 mill. kr, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2008.

Det er foreslått et samlet budsjett på 238,2 mill. kr til Samferdselsdepartementets arbeid med forskning og utvikling mv., en økning på 68,3 mill.

kr eller 40,2 pst. fra saldert budsjett 2008. Økningen skyldes opprettelsen av Transnova-prosjektet samt økt innsats på klimaforskning, jf. forliket på Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007).

Det er foreslått avsatt 18 mill. kr til Samferdselsdepartementets utredningsvirksomhet mv., om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2008. Til samferdselsforskning er det budsjettert med 170,2 mill. kr, en øking på 17,6 mill. kr eller 11,5 pst. fra saldert budsjett 2008. Økningen skyldes i hovedsak økt innsats på klimaforskning gjennom RENERGI-programmet. Forskningsmidlene er som i tidligere år i hovedsak tiltenkt å gå til tele- og transportforskning og ulike programmer i regi av Norges forskningsråd. Til det nyetablerte Transnova-prosjektet er det foreslått avsatt 50 mill. kr.

Nærmere om budsjettforslaget

Samferdselsdepartementets mål og prioriteringer gjøres på grunnlag av de overordnede sektorpoli-

tiske målene som gis ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan og andre proposisjoner og meldinger. Prioriteringer innenfor departementets driftsbudsjett følger også av virksomhetsplanen. Samferdselsdepartementet har utarbeidet en forskningsstrategi, som er utgangspunktet for mål og prioriteringer av departementets forskningsinnsats.

Mål og prioriteringer innenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde realiseres i første rekke ved den politikk som utformes for og ved de bevilgninger som stilles til disposisjon til de ulike formål og etater som ligger under departementets ansvarsområde. Det henvises til postomtalen for de ulike fagområdene, samt øvrige omtaler i budsjettproposisjonen for konkret rapportering innenfor de ulike sektorene.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
01	Driftsutgifter	108 164	107 600	113 600
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	15 780	20 400	19 300
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	19 200	21 000	23 600
72	Tilskudd til samferdselsberedskap	1 606	2 400	2 500
	Sum kap. 1300	144 750	151 400	159 000

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 113,6 mill. kr til driften av Samferdselsdepartementet, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2008.

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

Pr. 01.03.2008 hadde Samferdselsdepartementet 129 ansatte.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

Det foreslås bevilget 19,3 mill. kr, en reduksjon på 1,1 mill. kr fra saldert budsjett 2008. Nedgangen skyldes i hovedsak utfasingen av Marco Polo I.

Bevilgningen skal finansiere kontingenter til Norges deltakelse i internasjonale organisasjoner og programmer m.m. innen transport og kommunikasjon: Det internasjonale transportforum (ITF, tidligere ECMT – europeisk transportministerkonferanse), Internasjonale vegkongresser (PIARC), Den internasjonale teleunion (ITU), Verdenspostforeningen (UPU), Den europeiske post- og teleorganisasjon (CEPT), Det europeiske jernbanebyrå (ERA), Den internasjonale jernbaneorganisasjon (OTIF), Nordisk Transportforskning (NTF), Den internasjonale jernbanekongress (IRCA), Den

internasjonale organisasjonen for offentlig transport (UITP), Det europeiske nettverks- og informasjonssikkerhetsbyrået (ENISA), luftfartsorganisasjonene ECAC og ICAO, samt EU-programmene om forbedring av godstransportsystemets miljøegenskaper (Marco Polo II), internettsikkerhet (eSafe) og IDABC (Interoperable Delivery of European eGovernment Services to public Administrations, Businesses and Citizens, hvis formål er å stimulere til samhandling mellom forvaltningene og utvikle nye elektroniske tjenester for næringsliv og innbyggere på tvers av landegrensene.)

Marco Polo II er en videreføring av Marco Polo I men med større ramme. Hovedformål er utvikling av et mer miljøvennlig godstransportsystem, som innebærer å overføre transport fra veg til sjø og bane. Programmet fordeler økonomisk støtte til nye løsninger som bidrar til ønsket endret transportmiddelfordeling. For at søkere fra land utenfor EU skal kunne motta støtte, må landet ha sluttet seg til programmet. Norge deltar gjennom Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet og Nærings- og handelsdepartementet. Den norske stiftelsen Norstella har for perioden 2006-2009 fått € 900 000 til utvikling av elektroniske meldingsstandarder for å effektivisere nærskipfarten i Europa.

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

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål

Det foreslås bevilget 23,6 mill. kr, en økning på 2,6 mill. eller 12,4 pst. fra saldert budsjett 2008. Av dette foreslås Trygg Trafikk tildelt 21,4 mill. kr, en økning på 1,9 mill. kr eller 9,7 pst. målt mot saldert budsjett for 2008, mens Syklistenes Landsforening foreslås tildelt 1 mill. kr, en dobling av beløpet fra 2008. ITS (Intelligente transportsystemer og tjenester) Norge foreslås tildelt 1,2 mill. kr, en økning på 0,2 mill. kr eller 20 pst. målt mot saldert budsjett for 2008.

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

Trygg Trafikk vil i 2009 videreføre satsningen på å utvikle organisasjonen som kompetansesenter for trafikkopplæringen for barnehage, skole og

lærerutdanningen. Arbeidet med å styrke rollen som opinionsbygger for trafikksikkerhet og bindeleddsfunksjonen for det frivillige trafikksikkerhets-samarbeidet vil også bli videreført. Trygg Trafikk vil også gjennomføre egne undersøkelser og evalueringsstudier.

For å styrke posisjonen som nasjonalt kompetansesenter, vil Trygg Trafikk intensivere utviklingen av digitale læringsressurser, kursaktiviteten og arbeidet for å etablere demonstrasjonsskoler i trafikkopplæringen. I rollen som opinionsbygger for trafikksikkerhet, vil Trygg Trafikk bidra til å gjøre nullvisjonen og sammenhengen mellom myndighetenes og den enkeltes trafikants ansvar kjent blant publikum. Trygg Trafikk vil også prioritere samarbeidet innen det etablerte nettverksforumet for medlemsorganisasjonene.

Finansieringen av Trygg Trafikk skjer dels gjennom statstilskudd og dels gjennom andre tilskudd og egne inntekter. Statstilskuddet utgjør om lag 45 pst. av organisasjonens samlede budsjetterte inntekter for 2009.

Syklistenes Landsforening gjør et viktig arbeid for sikrere og bedre tilrettelagt sykkeltrafikk, som er et prioritert område for Regjeringen. Samferdselsdepartementet foreslår å doble driftstilskuddet fra 0,5 mill. kr i 2008 til 1 mill. kr for 2009.

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

ITS Norge fikk i 2008 for første gang et eget tilskudd over statsbudsjettet med 1 mill. kr. For 2009 er det foreslått avsatt 1,2 mill. kr. Forslaget til tilskudd fra staten vil utgjøre om lag 37 pst. av foreningens budsjett i 2009.

Post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap

Det foreslås bevilget 2,5 mill. kr for 2009, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2008.

Bevilgningen skal bl.a. dekke utgifter til fylkeskommunenes deltakelse i den nasjonale sivile transportberedskapen, til øvelser, planverksarbeid

mv. innen samfunnssikkerhet og beredskap i Avinor AS og Posten Norge AS, samt til havnebered-

skapsøvelser. Også midler til ordningen for reserveredslagring finansieres over denne posten.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 813	2 300	2 300
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	725		
18	Refusjon av sykepenger	407		
	Sum kap. 4300	2 945	2 300	2 300

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan i samsvar med statistikkdirektivene til OECD/DAC (Development Assistance Committee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Inntektsanslaget for 2009 på 2,3 mill. kr gjelder 18 pst.

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

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	¹ Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.	16 094	17 300	18 000
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	145 300	152 600	170 200
72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet			50 000
	Sum kap. 1301	161 394	169 900	238 200

¹ I forhold til saldert budsjett 2008 er post 50 senere økt med 5 mill. kr til forskningsprogrammet RENERGI, jf. St.prp. nr. 59/ Innst. S. nr. 270 (2007–2008).

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.

Det foreslås bevilget 18 mill. kr til Samferdselsdepartementets utredningsvirksomhet mv., om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2008.

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

hovedregel skal derfor alle prosjekter der Samferdselsdepartementet er hovedfinansør gjøres tilgjengelig for publikum på websidene til departementet eller på annen måte.

I 2008 er det i gang eller utført utredninger om bl.a. miljøkonsekvenser av bedre veger, personvern i transportsektoren, revisjon av trafiksikkerhetshåndboka, sikring av barn i busser, brukerundersøkelse av riksvegferjene og kostnader og potensial for reduksjon av klimaskadelige utslipp fra transport. Det er også satt i gang arbeid med en varestrømsanalyse som vil gi bedre kunnskap om godstransporten i Norge. I samarbeid med trans-

portetatene er det i tillegg startet et prosjekt som skal gi oppdaterte verdier for tids- og miljøkostnader m.m. Dette er tallmateriale som inngår i nyttekostnadsanalyser. Utredningsarbeidet for de to sistnevnte temaene vil gå over flere år og ferdigstilles i løpet av 2010. I tillegg er det igangsatt ulike trafikksikkerhets- og beredskapsprosjekter, herunder utredning om rus og bilkjøring og utprøving av føreropplæring i tilknytning til videregående skole i distriktene.

Utredninger av temaer i tilknytning til miljø og trafikksikkerhet vil stå sentralt også i 2009. Utredningsmidlene skal også sikre innhenting og bearbeiding av nødvendig statistikk fra transportområdet, herunder statistikk knyttet til omfang og kvalitet på kollektivtransporttilbudet. Utredningsmidlene vil bli anvendt til analyser og metodeutvikling relatert til transportplanlegging og til andre spesifikke problemstillinger for de enkelte transportsektorer. Utredninger knyttet til Samferdselsdepartementets rolle innenfor områdene samfunnssikkerhet og beredskap finansieres også over denne posten.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 170,2 mill. kr, en økning på 17,6 mill. kr eller 11,5 pst. fra saldert budsjett 2008. Økningen skyldes i hovedsak at det er avsatt 15 mill. kr til styrking av forskningsprogrammet RENERGI. Dette inngår som en del av at satsingen på 300 mill. kr ekstra til klimaforskning i 2009 i samsvar med forliket i Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk.

Forskningsmidlene for 2009 er tenkt fordelt med om lag 80 mill. kr til teleforskning og 89 mill. kr til transportforskning, mens resterende 1,2 mill. kr er tiltenkt styrking av norsk deltakelse i EUs teknologiiinitiativer. Samferdselsdepartementet ønsker mer internasjonalt forskningssamarbeid og stiller forventninger til Norges forskningsråds innsats på dette feltet.

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

Transportforskning

Formålet med transportforskningen er å framskaffe grunnleggende kunnskap om transportmar-

kedene, virkninger av transport, nye teknologiske muligheter og transportpolitiske virkemidler med sikte på en mer effektiv, miljøvennlig og sikker transport. Transportpolitikken preges av komplekse sammenhenger og vanskelige avveininger mellom goder og ulemper. Beslutninger bør i størst mulig grad baseres på et forskningsbasert kunnskapsgrunnlag.

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

Departementet foreslår å videreføre støtten til forskningsprogrammet SMARTRANS. Programmet skal bidra til kunnskapsutvikling til nytte for brukere innenfor transport- og logistikksektoren og har som formål å redusere avstandskostnader, fremme intermodale transporter og støtte utvikling og bruk av ITS. Det skal fremme transportløsninger som er miljømessige bærekraftige og energieffektive. Det er også en målsetting å styrke sektorens innovasjonsevne. Dette skal gjøres gjennom økt volum og forbedret kvalitet på FoU i private og offentlige virksomheter, samt økt kompetanse i godstransport og logistikk i forsknings- og utdanningsinstitusjonene. Programmet går fram til 2013, som sammenfaller med EUs 7. rammeprogram for forskning.

Gjennom RENERGI-programmet vil Samferdselsdepartementet bidra til å utvikle kunnskap og løsninger som gir grunnlag for mer miljøvennlig transport. I 2008 er det med støtte fra programmet satt i gang en rekke prosjekter som skal fremme utvikling og bruk av biodrivstoff. En stor del av de disponible midlene har gått til å støtte demonstrasjonsprosjekter, som f.eks. Hydrogenvegen mellom Stavanger og Oslo.

For å nå de ambisiøse klimamålene, er det nødvendig med en bred tilnærming. Departementet ønsker derfor at det settes i gang brede samfunnsvitenskapelige prosjekter som identifiserer og evaluerer tiltak for å redusere transportsektorens klimautslipp.

Siden 2002 har det i RISIT-programmet blitt forsket på risiko og sikkerhet i transportsektoren. Programmet har tre hovedtemaer. Det er visjoner for trafikksikkerhet, organisering av risikohåndtering og risikoforståelse og et samfunnsperspektiv på transportrisiko. Forskningsresultater blir løpende presentert på programmets nettsider i tillegg til at de presenteres både i vitenskapelige miljøer og for ulike brukere av kunnskap om transportsikkerhet. Programmet er forlenget to år og har sitt siste år i 2009. Departementet vil i samarbeid med bl.a. Norges forskningsråd og transportetatene, drøfte

hvordan kunnskapsutviklingen på dette feltet kan videreutvikles.

I Program for overordnet transportforskning, som drives direkte av Samferdselsdepartementet, ble det i 2007 og 2008 ferdigstilt prosjekter om bl.a. godstransport i byer, globaliseringens effekt på transportmiddel og korridorvalg, styringsutfordringer i et deregulert marked og virkninger av konkurranseutsetting for tilbudet til publikum og for de ansattes arbeidsvilkår. Resultatene fra prosjektene vil komme til nytte bl.a. i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019. Det ble gjennomført en ny utlysning våren 2008. Tema for de nye prosjektene er effektive virkemidler for å redusere transportsektorens klimautslipp, regional utvikling og demografi. De nye prosjektene vil bli ferdigstilt i løpet av 2009.

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

Det er bestemt å innføre en ny finansieringsmodell for instituttsektoren, som bl.a. berører basisfinansieringen av Transportøkonomisk institutt (TØI). Etter den nye ordningen vil grunnfinansieringen av TØI skje over Miljøverndepartementets budsjett for 2009, og Miljøverndepartementet vil heretter ha hovedansvaret for miljøinstitutter. Ansvarsoverføringen er innbakt i budsjettforslaget for 2009. Den nye modellen for instituttfinansiering vil gi TØI om lag samme realnivå på basisfinansieringen som i 2008.

Teleforskning

Målet med bevilgningene til teleforskning er å sikre brukere i hele landet gode, rimelige og fremtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester, samt å bidra til innovasjon og videre utvikling i bransjen. Sektoransvaret for forskning på elektronisk kommunikasjon (ekom) blir i første rekke fulgt opp gjennom finansiering av programmer i regi av Norges forskningsråd. Programmene dekker både teknologiske, næringsmessige og samfunnsmessige problemstillinger.

Norges forskningsråd har samlet mange av satsingene i store programmer. Målet for de store programmene er å gi satsingene et omfattende løft ved å koble grunnforskning, anvendt forskning og innovasjon på tvers av fag og sektorer. For Samferdselsdepartementet er det programmet for kjernekompetanse og verdiskaping i IKT (VERDIKT) som skal ivareta departementets ansvarsområder.

Programmet har som visjon at norsk IKT-forskning skal gjøre Norge ledende i å utvikle og bruke kunnskap for samhandling, innovasjon og verdiskaping i et IKT-basert nettverkssamfunn. Kommunikasjonsteknologi og infrastruktur utgjør en av fire faglige søylene i programmet.

VERDIKT passer godt inn i Samferdselsdepartementets satsing og vil være utgangspunktet for innsatsen på ekomforskningen framover. Programperioden strekker seg til 2014. For 2009 vil en stor del av departementets forskningsmidler på dette området inngå i VERDIKT. Programmet vil prioritere prosjekter som er rettet mot utvikling av kunnskap innen:

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

De første forskerprosjektene i VERDIKT startet opp i februar 2006, og programmet har etter hvert vokst til å omfatte de vesentlige delene av Norges forskningsråds engasjement innen IKT-forskning. Aktivitetene i programmet blir finansiert av Kunnskapsdepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Samferdselsdepartementet og Fornyings- og administrasjonsdepartementet.

Simula-senteret mottar en grunnfinansiering fra Samferdselsdepartementet. Senteret driver grunnleggende forskning innen programvareutvikling knyttet til utvikling og bruk av nettbaserte produkter og tjenester. Forskningen spenner om ulike problemstillinger fra utvikling av programvare og komponenter i større systemer til analyse, utvikling og bruk av store nettbaserte programsystemer.

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

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

Post 72 Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet

I samsvar med forliket i Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk, er det foreslått bevilget 50 mill. kr til Transnova-prosjektet. Bevilgningen skal benyttes til virkemidler og tiltak for å redusere klimagassutslipp fra transportsektoren.

Transnova-prosjektets hovedmål er å bidra til reduserte CO₂-utslipp fra transport slik at målene for utslippsreduksjoner i 2020 kan innfris i samsvar med St.meld. nr. 34 (2006–2007). Tilnærmingen skal være teknologinøytral og følge prinsippene for en kostnadseffektiv virkemiddelbruk. Samferdselsdepartementet har utarbeidet et utkast til mandat for Transnova-prosjektet. Mandatet er på høring høsten 2008. Arbeidet med å utforme mandatet har blitt fulgt av en referansegruppe med eksperter innenfor fagområdet transport og miljø.

Samferdselsdepartementet mener virkemidlene under Transnova-prosjektet i særlig grad skal rettes mot miljøvennlige transportløsninger som er

langt på vei i utviklingsfasen, men som ennå ikke har blitt testet på fullskalanivå, og/eller løsninger som ennå ikke er konkurransedyktige i markedet, men forventes å bli det på lengre sikt. Gjennom økonomiske tilskudd og informasjonstiltak skal Transnova-prosjektet virke som risikoavlastere og kunnskapsformidler for investorer/produsenter og forbrukere i transportsektoren.

Norges forskningsråd skal fremdeles ha ansvaret for langsiktige forsknings- og utviklingsoppgaver, mens Transnova-prosjektet skal ha fokus på pilot- og demonstrasjonsprosjekter og løsninger som ligger nærmere markedsintroduksjon. Samferdselsdepartementet forutsetter et nært samarbeid mellom Transnova-prosjektet og Norges forskningsråd. Arbeidsdelingen mellom Transnova-prosjektet og RENERGI-programmet når det gjelder demonstrasjonsprosjektene vil bli nærmere avklart ved etableringen av Transnova-prosjektet.

Transnova-prosjektet skal være etablert tidlig i 2009. Prosjektet skal administreres av Vegdirektoratet etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
1310	Flytransport	474 037	501 400	519 900	3,7
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	14 374	13 400	13 400	0,0
1313	Luftfartstilsynet	167 020	149 200	167 500	12,3
1314	Statens havarikommisjon for transport	34 085	47 000	50 200	6,8
	Sum kategori 21.20	689 516	711 000	751 000	5,6

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
4312	Oslo Lufthavn AS	388 824	388 800	388 800	0,0
4313	Luftfartstilsynet	113 730	101 300	115 800	14,3
4314	Statens havarikommisjon for transport	466			
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	301 580	257 000	257 000	0,0
5622	Aksjer i Avinor AS	324 500	398 000		-100,0
	Sum kategori 21.20	1 129 100	1 145 100	761 600	-33,5

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

Samferdselsdepartementets virkemidler overfor luftfarten omfatter rettslig regulering, etatsstyring av Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport, eierstyring av Avinor, samt kjøp av flytransport- og lufthavntjenester.

Samlet foreslått utgiftsbudsjett for luftfartsformål er på 751 mill. kr, en økning på 40 mill. kr eller 5,6 pst. fra saldert budsjett for 2008. Økningen utover generell prisvekst skyldes i hovedsak en foreslått styrking av Luftfartstilsynets budsjett.

Foreslått bevilgning til kjøp av flytransport er på 519,9 mill. kr, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2008. Budsjettforslaget er basert på kostnadsnivået i gjeldende anbudsruiter, jf. at det skal inngås nye anbud for mange ruter med virkning fra 01.04.2009.

Det er budsjettert med 13,4 mill. kr i tilskudd til regionale flyplasser, samme beløp som i 2008, som i sin helhet skal gå til de ikke-statlige flyplassene.

Avinors regionale flyplasser forutsettes i 2009, som i foregående år, finansiert ved overskudd fra de bedriftsøkonomisk lønnsomme stamrutelufthavnene.

Foreslått budsjett for Luftfartstilsynet er på 167,5 mill. kr, en økning på 18,3 mill. kr eller 12,3 pst fra saldert budsjett 2008. Forslaget om å styrke Luftfartstilsynets budsjett betydelig har sammenheng med at tilsynet er tillagt en rekke nye oppgaver i de senere årene, herunder oppgaver knyttet til miljø og internasjonalt regelverk.

Foreslått budsjett til Statens havarikommisjon for transport er på 50,2 mill. kr, en økning på 3,2 mill. kr eller 6,8 pst. fra saldert budsjett 2008. Økningen skyldes at 2009 er første hele år der kommisjonens ansvarsområde også omfatter sjøfart.

Det er ikke foreslått tatt ut utbytte fra Avinor AS i 2009 for regnskapsåret 2008.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedmålene for Regjeringens transportpolitikk er at Norge skal ha et transportsystem som gjør det lett å komme fram i og mellom regionene. Transportsystemet skal ha høy sikkerhet, ta hensyn til miljøet og være tilgjengelig for alle brukere. De overordnede målene for transportpolitikken gjelder også for luftfarten.

Sikkerheten i norsk luftfart ligger i verdenstoppen, og Norge skal fremdeles ligge fremst i verden på dette området. Sikkerhetsarbeidet i næringen blir stadig mer internasjonalisert både når det gjelder arbeidet for å hindre ulykker og forebygge mulige terroranslag. For myndighetene er det en hovedutfordring i tiden framover å sikre at det internasjonale regelverket er tilpasset norske forhold.

De internasjonale klimautfordringene reiser spørsmål om veksten i flytrafikken i dag kan fortsette. Selv om luftfarten står for en liten del av de samlede klimagassutslippene, må også luftfarten ta sin del av ansvaret for å få ned utslippene. Den norske luftfartsnæringen gjennomfører og har planlagt tiltak som skal bidra til å bremse veksten i klimagassutslippene fra næringen. Klimatrusselen er likevel en global utfordring som ikke kan bli løst av den norske luftfartsnæringen alene. Regjeringen vil arbeide for globale løsninger der målet er at luftfarten skal innlemmes i internasjonale klimaavtaler.

I den senere tid har det vært en nedgang i støynivå ved flyplassene, som en følge av at selskapene skifter ut deler av sin flyflåte med mindre støyende flytyper. På lengre sikt er det ventet at støynivået vil fortsette å gå ned, men i lavere grad. Dette skyl-

des at noe av gevinsten ved de nye flyene som flyselskapene anskaffer oppveies av en forventet økning i flytrafikken. Stortinget har vedtatt et mål om at støyplagene i Norge skal reduseres med 10 pst. innen 2020 sammenlignet med 1999. Støyplagen fra luftfart ble redusert med 22 pst. i perioden 1999–2003.

Regjeringen vil fortsette å arbeide for å gi flyselskapene rammevilkår som sikrer at mesteparten av flyrutetilbudet innenlands kan videreføres på kommersielle vilkår. Det er videre viktig at det er flyselskap som tilbyr et landsdekkende rutetnettverk i Norge med mulighet til gjennomgående reise. Samferdselsdepartementet vil fortsatt kjøpe flyruter i de tilfeller hvor markedet ikke gir et tilfredsstillende rutetilbud.

For Regjeringen er det en prioritert oppgave å styrke rettighetene til flypassasjerene. Dette gjelder ikke minst rettighetene til passasjerer med redusert mobilitet.

Samferdselsdepartementet forvalter eierskapet av Avinor AS, som har ansvaret for å planlegge, bygge ut og drive 46 statlige lufthavner og flysikkerhetstjenesten i Norge. Departementet forvalter statens eierinteresser i Avinor AS i samsvar med overordnede prinsipper for god eierstyring, bl.a. med vekt på at selskapets vedtekter, finansiering og styresammensetning er hensiktsmessige, og at målene for selskapet nås.

Målsetninger og rammevilkår for Avinor AS er lagt fram for Stortinget i egne meldinger om virksomheten, senest i St.meld. nr. 15 (2006–2007) Om Verksemda til Avinor 2006–2008, jf. Innst. S. nr. 142 (2006–2007). En viktig hovedmålsetning for Samferdselsdepartementet er at Avinor fortsatt skal være selvfinansierende gjennom at lufthavner som drives med overskudd betaler for de bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavnene. I 2007 bidro resultatene fra Oslo Lufthavn AS og Avinors divisjon for store lufthavner til å finansiere det øvrige lufthavnnettet.

Avinor har i tiden fram mot 2012 store investeringsbehov både til vedlikehold, ny kapasitet og myndighetspålagte sikkerhetstiltak.

Rapportering

Trafikkutvikling

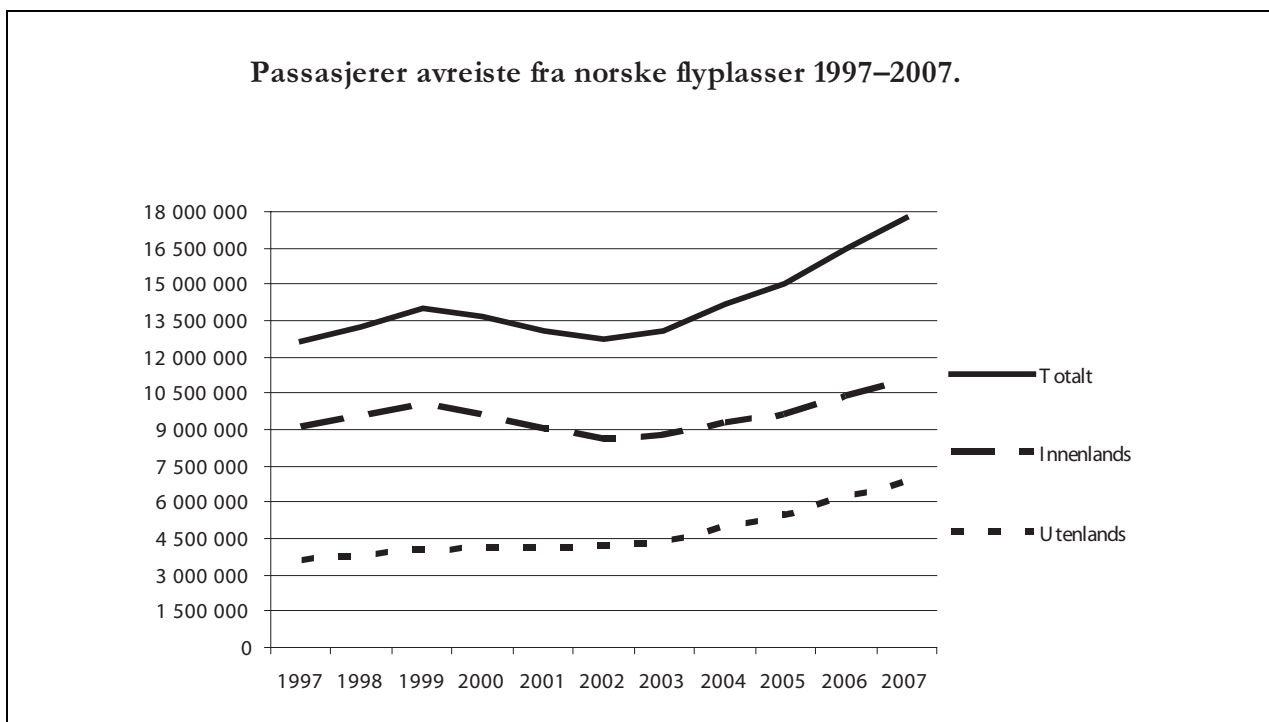
Norsk og internasjonal luftfart har vokst i flere år. Flytrafikken økte med 6,8 pst. i 2007 målt i antall passasjerer, og med 4,1 pst. målt i antall flybevegelser på lufthavnene.

Totalt antall passasjerer over Avinors lufthavner var i 2007 38,7 mill. Dette tallet omfatter alle passasjerer som går inn og ut av et fly. Av disse var

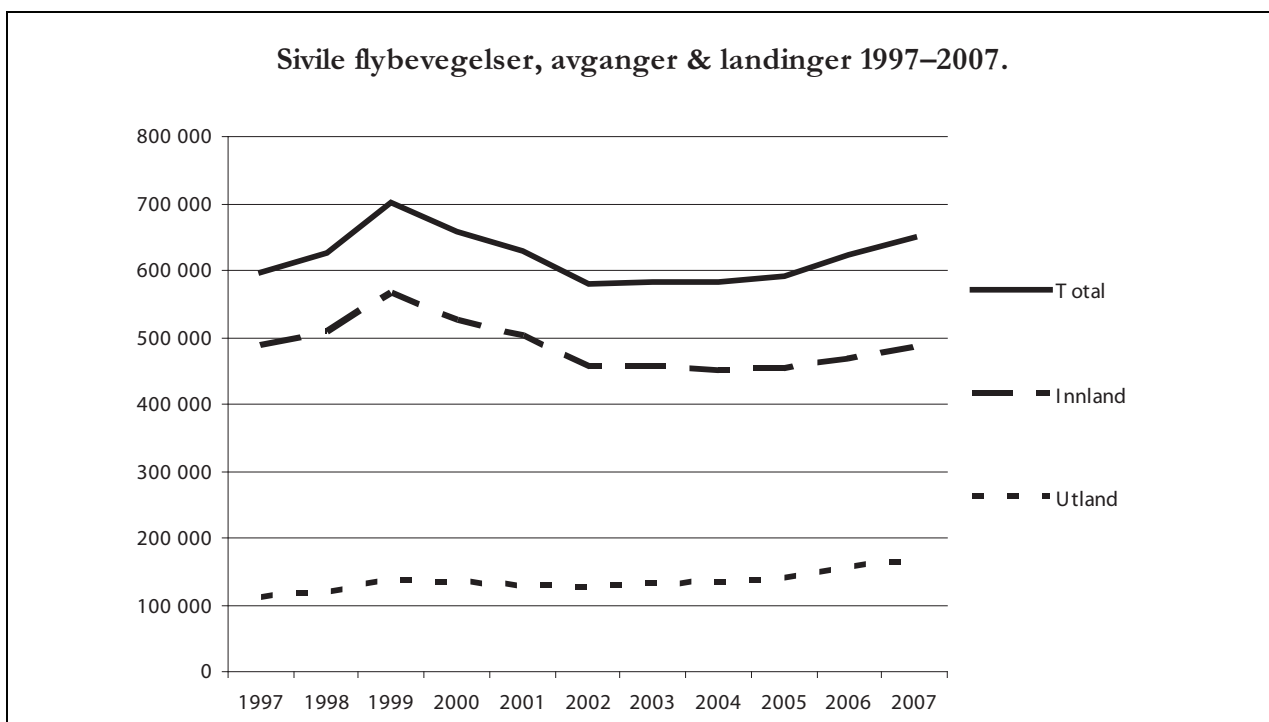
25,1 mill. innenlandspassasjerer og 13,6 mill. var utenlandspassasjerer.

Antall flybevegelser for rute, charter og frakt i Norge var i 2007 totalt 678 737, 501 088 innenlands og 177 649 utenlands. Dette representerer en

økning på henholdsvis 4,2 pst., 3,7 pst. og 5,5 pst. Totalt ble det registrert 844 275 flybevegelser på norske lufthavner, en økning på 2,4 pst. I tillegg ble det registrert 36 670 overflygninger i norsk luftrom, en økning på 10,5 pst.



Figur 5.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner



Figur 5.2 Utvikling i antall flybevegelser

Ulykkes- og hendelsesstatistikk i norsk sivil luftfart

Statistikken viser en gledelig nedadgående trend når det gjelder antall flyulykker. For første gang siden 1992 var det ingen dødsulykker i sivil luftfart 2007.

I tabellen gis det en oversikt over innrapporterte ulykker og hendelser til Statens havarikommisjon for transport på luftfartsområdet. Statistikken er inndelt etter kategoriene: Hendelser, lufttrafikkhendelser og ulykker.

Utvikling i innrapporterte ulykker og hendelser

	2003	2004	2005	2006	2007
Hendelser	47	38	41	48	32
Lufttrafikkhendelser	75	79	85	57	43
Hendelser totalt	122	117	126	105	75
Ulykker	23	17	15	14	13

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

Sikkerhet og punktlighet

Samferdselsdepartementet har prioritert oppfølging av rapporten fra Statens havarikommisjon for transport om sikkerhet ved omstilling innen luftfart, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2006–2007). Departementet har lukket 13 av 15 tilrådinger i rapport SL RAP 35/2005 «Flysikkerhet i norsk luftfart under omstillingsprosesser» av 05.08.2005

Luftfartstilsynet har hatt stort fokus på helikoptersikkerhet på norsk kontinentalsokkel. Tilsynet har i den forbindelse blant annet vedtatt ny forskrift om kontinentalsokkelflyging. Videre har Luftfartstilsynet gjennom sin ledelse av samarbeidsforum for helikopterflyging på kontinentalsokkelen fremmet flere forslag til bedring av sikkerheten. Samarbeidsforumet har blant annet medvirket til at det er utarbeidet en samarbeidsavtale mellom Luftfartstilsynet og Petroleumsstilsynet.

Luftfartstilsynet vedtok i 2006 forskrift om utforming av store flyplasser, som stiller strengere krav til sikkerhetsområder på sidene og i enden av

rullebanen. Luftfartstilsynet aksepterte i 2007 en risikobasert prioriteringsrekkefølge fra Avinor, som innebærer at samtlige flyplasser vil tilfredsstille kravene i oktober 2013.

Annet

På bakgrunn av flere driftsavbrudd i flytrafikken, ble det i 2006 besluttet å utarbeide en strategi for norsk luftfart. Strategien ble fullført og offentliggjort i juni 2008. Strategien gir en gjennomgang av tilstanden og utfordringene i luftfarten i Norge i dag. Den er samtidig et viktig innspill til stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010–2019, som er planlagt lagt fram i januar 2009.

Avinor eier, driver og utvikler statens luftfartsanlegg, leverer tjenester, legger til rette for kommersiell utvikling av virksomheten og luftfartsområdene og utfører samfunnspålagte oppgaver i tråd med selskapets formål. Selskapet har bl.a. bidratt til å opprettholde og utvikle lufthavnstrukturen i tråd med målsetningene i St.meld. nr. 15 (2006–2007). Både i 2007 og i 2008 har Avinor AS rapportert om sine planer for virksomheten (såkalte § 10 planer) til Samferdselsdepartementet.

Nye anbudskontrakter for Nord-Troms og Finnmark med reduserte billettakster ble innført fra 01.04.2007. Maksimaltakstene ble redusert med 20 pst. Virkningene av denne takstreduksjonen er planlagt evaluert høsten 2008.

Flyttingen av Luftfartstilsynet til Bodø er fullført og tilsynet har i 2007 vært fullt operativt. I 2007 har Luftfartstilsynet opprettholdt en begrenset grad av dobbeltbemanning for å sikre en god kompetanseoverføring til de nyansatte i Bodø. Året har vært preget av høy aktivitet både når det gjelder rekruttering og opplæring.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget for 2009 til luftfartsformål tar utgangspunkt i den ansvarsdelingen som er etablert med Avinor AS som statsaksjeselskap og Luftfartstilsynet og Statens havarikommisjon for transport som forvaltningsorganer.

Sikkerheten i norsk luftfart vil fortsatt ha høyeste prioritet. Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med sikkerheten i norsk sivil luftfart, og skal være en aktiv pådriver for samfunnsnyttig luftfart i tråd med Regjeringens overordnede målsetninger for samferdselspolitikken. Luftfartstilsynets budsjett er foreslått styrket betydelig i 2009, bl.a. som følge av nye oppgaver med internasjonalt regelverk på en rekke områder og ønsket om at tilsynet skal være en bidragsyter i Regjeringens arbeid for en mer miljøvennlig luftfart.

EØS-regelverket om felles bestemmelser om sikkerhet (security) for sivil luftfart er tatt inn i norsk rett. EU-kommisjonen fastsetter løpende utfyllende forordninger og endringer på dette området, og Samferdselsdepartementet vil sammen med Luftfartstilsynet delta i de fora hvor EU-regelverket utformes for å medvirke til at regelverket i størst mulig grad tar hensyn til forholdene i Norge. Det er også en målsetting å sørge for at reglene på dette området overholdes og praktiseres slik at det i minst mulig grad går utover hensynet til gjennomstrømming av passasjerer og arbeidsforholdene for piloter, kabinansatte og andre som må passere sikkerhetskontroller i sitt daglige arbeid.

Samferdselsdepartementet vil fortsette arbeidet for å skape økt fokus på miljø innenfor luftfarten. Det er opprettet en ny nasjonal arbeidsgruppe for miljø og luftfart som skal bidra til økt kompetanse og bedre samarbeid i arbeidet for å redusere luftfartens negative miljøpåvirkning. Videre vil Samferdselsdepartementet, i samarbeid med Mil-

jøverndepartementet og Luftfartstilsynet, delta aktivt i sentrale internasjonale fora for luftfart og miljø.

Statens havarikommisjon for transport har ansvaret for å granske alvorlige hendelser og ulykker i alle transportformene; sivil luftfart, jernbane, veg- og sjøtransport. Kommisjonen overtok ansvaret for sjøtransporten fra og med 01.07.2008. Budsjettforslaget for 2009 tar hensyn til at ansvarsområdet nå er utvidet.

Drift av de fleste norske lufthavnene og lufttrafikkjetjenesten skjer i regi av Avinor AS. Sentrale spørsmål om Avinors virksomhet blir forelagt Stortinget gjennom egne eiermeldinger. Første eiermelding om Avinor ble lagt fram våren 2004, jf. St.meld. nr. 36/Innst. S. nr. 262 (2003–2004). Andre eiermelding ble lagt fram høsten 2006, jf. St.meld. nr. 15/Innst. S. nr. 142 (2006–2007). Tredje eiermelding planlegges lagt fram for Stortinget på nyåret i 2009.

Statlig kjøp av innenlandske flyruter skal bidra til stabil sysselsetting og bosetting i distriktene. Målet med det statlige kjøpet er å få til et langsiktig, samfunnsøkonomisk effektivt og likeverdig lufttransporttilbud, med en god transportstandard, som er til nytte for befolkningen og næringslivet, og som reduserer avstandsulemper og bidrar til velfungerende regioner. Foreslått bevilgning til statlig kjøp av flyrutetjenester i 2009 er basert på de treårige anbudene i rutedriften som ble gjort gjeldende fra 01.04.2006, samt nytt anbud for ruter i Finnmark og Nord-Troms fra 01.04.2007. Ny kontrakt på ruten Værøy – Bodø gjeldende fra høsten 2008, har ført til høyere kostnader på denne ruten. Kontraktene på størstedelen av anbudsnettet utgår for øvrig 31.03.2009. Budsjettforslaget er basert på kostnadene i de anbudene som er kjent i dag.

Takstregulativet for 2009 vil bli fastsatt av Samferdselsdepartementet etter forslag fra Avinor og etter forutgående høring blant berørte parter.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	474 037	501 400	519 900
	Sum kap. 1310	474 037	501 400	519 900

Post 70 Kjøp av innenlandske flyruter

Det er budsjettert med 519,9 mill. kr til statlig kjøp av flyrutetjenester, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2008.

Bevilgningene til statlig kjøp av innenlandske flyruter går til å finansiere drift av flyruter i 19 ruteområder, som samlet utgjør om lag 50 regionale ruteforbindelser med fly innenlands. Av samlet bevilgning i 2008 går om lag:

- 31 pst. til regional flyrutedrift i Nord-Troms og Finnmark
- 46 pst. til regionale flyruter i området mellom Trondheim og Tromsø
- 23 pst. til flyrutedrift sør for Trondheim

Budsjettforslaget er basert på kostnadsnivået i gjeldende anbudsruiter, inkl. nytt anbud på helikopter-ruten Værøy-Bodø fra 01.08.2008. Høsten 2008 vil Samferdselsdepartementet inngå nye anbudskon-

trakter for de statlig finansierte regionale flyrutene ved 19 av lufthavnene i Norge som skal gjelde fra 01.04.2009. Det er usikkerhet knyttet til kostnadene ved de nye anbudskontraktene.

De siste årene har flere av flyselskapene som tidligere var aktuelle for oppdrag på anbudsrutene av ulike årsaker falt ut av markedet. Coast Air AS, som i 2007 var den nest største aktøren på de statlig kjøpte flyrutene, gikk konkurs i januar 2008. Flyrutene på Fagernes og Røros der Coast Air AS hadde kontrakt med staten, er overdratt til andre flyselskap på midlertidige kontrakter som gjelder fram til 01.04.2009. I tillegg til at Coast Air AS har falt bort, besluttet Kato Airline AS å innstille all forretningsvirksomhet fra 01.09.2008.

Svekket konkurranse og høy oljepris er blant de momentene som gjør det ekstra utfordrende å opprettholde flyrutetilbudet uten vekst i kostnadene.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	14 374	13 400	13 400
	Sum kap. 1311	14 374	13 400	13 400

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

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

Driften av Farsund lufthavn, Lista, ble lagt ned 01.09.2007. Sluttoppgjør med eierselskapet Lista Lufthavn AS, med tilskudd til Avinors levering av AFIS-tjenester ved lufthavnen i 2007, er foretatt i 2008.

For de ikke-statlige lufthavner Stord, Skien og Notodden, som i dag mottar AFIS-tilskudd, er det

igangsatt en ekstern utredning av bl.a. den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved alternative rute- og driftsopplegg, samt konsekvenser som følge av ev. å legge lufthavnene inn i lufthavnnettet til Avinor AS.

I tillegg til AFIS-tilskudd, har bevilgninger over denne budsjettposten blitt benyttet til å gi tilskudd til særskilte investeringer på ikke-statlige flyplasser. I 2007 ble det bl.a. avsatt 7 mill. kr til bygging av ny brannstasjon på Stord lufthavn, Sørstokken.

Foreslått budsjett på 13,4 mill. kr er en videreføring av saldert budsjett for 2008.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
01	Driftsutgifter	158 129	149 200	167 500
22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	8 891		
	Sum kap. 1313	167 020	149 200	167 500

Post 01 Driftsutgifter

Utgangspunktet for Luftfartstilsynets arbeid er Regjeringens visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlig skadde i transportsektoren. Luftfartstilsynet har hovedansvaret for tilsynet med norsk sivil luftfart og skal være en aktiv pådriver for sikker og samfunnsnyttig luftfart i tråd med Regjeringens overordnede samferdselspolitiske målsettinger.

En sentral oppgave for Luftfartstilsynet i 2009 vil være å bidra til at aktørene i sivil luftfart oppfyller gjeldende regelverk. Luftfartstilsynet fører således tilsyn bl.a. med luftfartøy, flyselskap, utdanningsorganisasjoner, verksteder, personell, flyplasser, flysikringstjenester, allmennflyging og arbeidet med å sikre luftfarten mot terror og sabotasje.

Luftfartstilsynet skal også føre tilsyn med at flypassasjerenes rettigheter blir ivaretatt på en tilfredsstillende måte. Videre vil det være en prioritert oppgave å delta i internasjonale fora med særlig betydning for norsk luftfart, herunder søke å påvirke i prosessen ved utvikling av EU-regler på luftfartens område.

Luftfartstilsynet skal dessuten drive informasjonsarbeid overfor aktørene i luftfarten og samfunnet for øvrig. Andre sentrale oppgaver vil være

knyttet til utvikling og oppdatering av regelverk, samt å yte god service som sakkyndig innenfor luftfartsområdet. Tilsynet skal også ha samarbeid og dialog med Forsvaret for å sikre en best mulig koordinering mellom sivil og militær luftfart.

Forslaget til driftsbudsjett for Luftfartstilsynet er på 167,5 mill. kr, en økning på 18,4 mill. kr eller 12,3 pst. fra saldert budsjett for 2008. De viktigste momentene som forklarer behovet for en betydelig styrking av driftsbudsjettet er:

- Styrking av kompetanse på miljøområdet.
- Nytt fagdatasystem.
- Styrking av området operativt tilsyn allmennflygning.
- Styrking av området tilsyn Security.
- Innføring av ESARR 1, økt aktivitet knyttet til verifisering av sertifikatnehavere på områdene lufttrafikkjeneste, flynavigasjonstjeneste, informasjonstjeneste for luftfarten og flyværtjeneste.
- Nye oppgaver som gjelder tilsyn med passasjerers rettigheter.
- Ny internettløsning som tilfredsstillende vedtatte statlige informasjonsprinsipper.

Luftfartstilsynet hadde per 01.07.2008 153 ansatte.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
01	Gebyrinntekter	102 178	101 300	115 800
02	Refusjon av diverse utgifter	10 054		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	787		
18	Refusjon av sykepenger	711		
	Sum kap. 4313	113 730	101 300	115 800

Post 01 Gebyrinntekter

Luftfartstilsynets inntekter kommer i all hovedsak fra adgangskontroll og tilsyn med luftfarten, herunder luftfartøy, luftfartsselskaper, verksteder, luft-havner mv. i henhold til gebyrregulativet.

Siden etableringen har det vært et mål at Luftfartstilsynet skal finansieres fullt ut gjennom gebyr på tjenestene fra tilsynet. Som følge av at Luftfartstilsynet har fått nye tilsynsoppgaver, og at det dessuten har fått ansvaret for mange oppgaver som ikke er relatert til tilsynsvirksomhet, har det vist

seg vanskelig å få dette til i praksis. Budsjettforslaget for 2009 innebærer ingen vesentlig økning i graden av selvfinansiering for Luftfartstilsynet.

Dagens ordning med gebyrfinansiering er basert på at gebyrene i størst mulig grad skal være relatert til kostnadene for utføring av de ulike typer tilsynsaktiviteter gebyrene har som formål å finansiere. Luftfartstilsynet har foretatt en gjennomgang av gebyrordningene. Denne gjennomgangen og økt aktivitet på området gir grunnlag for å budsjettere med 115,8 mill. kr i inntekter, en økning på 14,5 mill. kr eller 14,3 pst. fra saldert budsjett 2008.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
01	Driftsutgifter	34 085	47 000	50 200
	Sum kap. 1314	34 085	47 000	50 200

Post 01 Driftsutgifter

Statens havarikommisjon for transport skal gjennom uavhengige undersøkelser av ulykker og alvorlige hendelser i luftfarts-, jernbane- og vegsektoren bidra til å øke sikkerheten i luftfarten, jernbanetrafikken og vegtrafikken i tråd med de overordnede målsetningene i samferdselspolitikken. Videre skal kommisjonen gjennom uavhengige undersøkelser av sjøulykker og arbeidsulykker om bord på skip, bidra til å øke sikkerheten i sjøfarten.

Ansvarsområdet ble utvidet til å omfatte sjøtransport fra 01.07.2008.

Det foreslås bevilget 50,2 mill. kr, en økning på 3,2 mill. kr eller 6,8 pst. fra saldert budsjett 2008. Økningen skyldes i hovedsak helårsvirkning av at sjøtransport ble innlemmet i kommisjonens ansvarsområde fra 2. halvår 2008.

Statens havarikommisjon for transport hadde pr. 01.07.2008 36 ansatte samt fire ubesatte stillinger.

Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
90	Avdrag på lån	388 824	388 800	388 800
	Sum kap. 4312	388 824	388 800	388 800

Post 90 Avdrag på lån

Det ble vedtatt tre års avdragsfrihet på statslånet til Oslo Lufthavn AS ved etableringen av Avinor AS. Avdrag skulle begynne å løpe fra og med 2006. På

grunn av bedre likviditet enn opprinnelig lagt til grunn, begynte Oslo Lufthavn AS å betale avdrag allerede i 2004. Avdrag er også betalt i alle påfølgende år. Det er for 2009 budsjettert med et avdrag på 388,8 mill. kr fra Oslo Lufthavn AS.

Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
80	Renter	301 580	257 000	257 000
	Sum kap. 5619	301 580	257 000	257 000

Post 80 Renter

Med bakgrunn i vilkår i låneavtalen mellom staten og Oslo Lufthavn AS, er det lagt til grunn at renter

av statens lån til selskapet vil utgjøre 257 mill. kr i 2009.

Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	¹ Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
85	Utbytte	324 500	398 000	
	Sum kap. 5622	324 500	398 000	

¹ Det ble senere i 2008 vedtatt å redusere utbytte til 397 mill. kr, jf. St.prp. nr. 59/Inst. S. nr. 270 (2007–2008).

Post 85 Utbytte

Gjeldende utbyttepolitikk for Avinor AS innebærer at utbytte skal beregnes som statens innlånsrente multiplisert med verdijustert egenkapital begrenset oppad til 75 pst. av overskuddet etter skatt.

Både egenkapitalen og resultatet skal vurderes på konsernnivå.

Foreløpig resultatanslag for 2008 innebærer at det ikke er budsjettert med utbytte fra Avinor AS i 2009. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling.

Programkategori 21.30 Vegformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
1320	Statens vegvesen	15 569 109	15 425 000	17 035 700	10,4
1322	Svinesundsforbindelsen AS	10 386			
	Sum kategori 21.30	15 579 495	15 425 000	17 035 700	10,4

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
4320	Statens vegvesen	756 284	438 000	461 200	5,3
4322	Svinesundsforbindelsen AS	20 000	24 000	25 000	4,2
5624	Renter av Svinesundsforbindelsen AS	35 206	38 000	40 000	5,3
	Sum kategori 21.30	811 490	500 000	526 200	5,2

De sentrale målene for vegpolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004). De overordnede målene er bedre framkommelighet i og mellom regioner, færre drepte eller hardt skadde i vegtrafikken, mer miljøvennlig bytransport, et mer effektivt transportsystem og et transportsystem som er tilgjengelig for alle. Regjeringen vil i januar 2009 legge fram en stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2010–2019 med mål og strategier for transportpolitikken framover.

Budsjettforslaget 2009 for Statens vegvesen totalt er på 17 035,7 mill. kr, en økning på 10,4 pst. eller 1 610,7 mill. kr fra saldert budsjett 2008. Forslaget til samlet budsjett for Statens vegvesen ligger om lag 1,2 mrd. kr over det årlige nivået i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2015. Inkl. budsjettforslaget for 2009, er rammenivået i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2006–2015 oppfylt eller overoppfylt i tre av fire år. Samlet over fire år er det bevilget om lag 1,3 mrd. kr

mer til Statens vegvesen enn rammene lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2006–2015. Oppfølgingsgraden etter fire år er på 102,1 pst.

Trafikksikkerhet er gitt særlig høy prioritet i budsjettforslaget for 2009, både innenfor investeringer og trafikktilsyn samt drift og vedlikehold. Det er forutsatt benyttet om lag 1 030 mill. kr til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2009, hvorav om lag 930 mill. kr i statlige midler. Dette utgjør en økning i statlige midler på om lag 450 mill. kr, tilnærmet en dobling sammenlignet med 2008.

Foreslått bevilgning til trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., er på 7 749,5 mill. kr, en økning på 9,7 pst. eller 688 mill. kr fra saldert budsjett 2008. Avsatte midler til drift av vegnettet er økt sammenlignet med i 2008 som følge av økte priser på funksjonskontraktene ut over generell prisstigning, trafikkvekst, økt antall tunneler og økt vegareal. Nivået på vedlikeholdet, herunder dekkelegging, er foreslått økt betydelig fra saldert budsjett 2008. Avsatte midler til asfalt økes med

245 mill. kr eller om lag 30 pst. fra 2008, slik at det kan legges om lag 1 500 km nytt vegdekke med gjeldende prisforutsetninger. For perioden 2006–2009 har Regjeringen økt innsatsen til asfalt i forhold til en videreføring av Bondevik II regjeringens bevilgningsforslag for 2006 med om lag 1,1 mrd. kr.

Det er foreslått bevilget 7 130,1 mill. kr til veginvesteringer (summen av postene 30, 31, 35 og 60), en økning på 599 mill. kr eller 9,2 pst. i forhold til saldert budsjett 2008. Det vil bli startet opp en rekke prosjekter i 2009, både på stamvegnettet og øvrige riksveger. Det er lagt til grunn at bompengeselskapene vil stille til disposisjon om lag 5,7 mrd. kr til investeringer i 2009, en økning på om lag 780 mill. kr fra i 2008. Videre er det lagt til grunn at det vil bli stilt til disposisjon om lag 1,5 mrd. kr i forskudd og tilskudd. I tillegg kommer utbygging av OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand i Aust-Agder og Vest-Agder.

I budsjettet må post 30 Riksveginvesteringer, og post 60 Forsøk, ses i sammenheng. Budsjettforslaget for disse postene er 6 458,6 mill. kr, en økning på 11,3 pst. eller 656,3 mill. kr fra saldert budsjett 2008.

Det er foreslått 442,5 mill. kr til post 31 Rassikring, en økning på 113,5 mill. kr eller 34,5 pst. fra saldert budsjett 2008. I tillegg er det lagt til grunn at det vil bli benyttet til sammen om lag 60 mill. kr i statlige midler til prosjekter og tiltak med rassikringsgevinst på post 30. Inkl. ekstern finansiering vil det bli benyttet om lag 650 mill. kr til rassikring i 2009, en økning på 130 mill. kr eller 25,1 pst. fra i 2008.

Det er for 2009 budsjettet med 380,1 mill. kr i vederlag til OPS-prosjekter og 229 mill. kr til E18 Bjørvikaprojektet.

Foreslått bevilgning til kjøp av riksvegferjetjenester er 1 776 mill. kr, en økning på 228,6 mill. kr eller 14,8 pst. fra saldert budsjett for 2008. Det er foreslått en takstøkning på 4,4 pst. fra 01.01.2009. Det er lagt til grunn om lag samme rutetilbud i 2009 som i 2008.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedutfordringene i vegsektoren er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Utfordringene har blitt forsterket av en høy kostnadsvekst. For drift, og spesielt vedlikehold, var behovet betydelig undervurdert i Nasjonal transportplan 2006–2015. I tillegg kommer en større trafikkvekst enn forventet.

Det har vært en sterk kostnadsvekst i entreprenørmarkedet i senere tid. Dette gjelder også for drifts- og vedlikeholdsoppgaver. I 2008 var det ufor-

utsett stor prisøkning på nye funksjonskontrakter, noe som gir store utslag også i 2009.

Trafikkveksten har vært sterkere enn prognosene Nasjonal transportplan 2006–2015 var basert på. Forutsatt årlig trafikkvekst i perioden 2006–2009 var 1,2 pst. For 2006 og 2007 var trafikkveksten dobbelt så høy. Veksten i tungtrafikken er spesielt stor. I 2007 var trafikkveksten for tunge kjøretøy 6 pst. mot 4,4 pst. året før. Trafikkveksten, og særlig i tungtrafikken, medfører at utgiftene til driften av vegnettet øker samtidig som også vedlikeholdsbehovet vokser. Økt veglengde trekker i samme retning.

Utgiftene til å drifte og vedlikeholde vegnettet må forventes å øke ytterligere framover, bl.a. som følge av økt nedbør og flom på grunn av klimaendringer. Tilpasning til fremtidig klima skjerper behovet for målrettet vedlikehold og drift av vegnettet.

Et større antall tunneler og andre konstruksjoner gir både økte driftsutgifter, bl.a. som følge av økt energibruk og økte vedlikeholdskostnader.

Vedlikehold av vegnettet skal bidra til å sikre god trafiksikkerhet, god framkommelighet og godt miljø. Dette innebærer at vegkapitalen må forvaltes forsvarlig. I tillegg til vedlikehold av vegkroppen/vegdekket er det behov for vedlikehold av tunneler med utstyr og belysning, vegutstyr som skilt, signaler og rekkverk, samt bruer og ferjekaier. Regjeringen Stoltenberg II har prioritert vedlikeholdet høyt siden den tiltrådte. Også i forslaget til budsjett for 2009 er vedlikeholdsinnnsatsen økt betydelig. Ytterligere styrking av vedlikeholdet er blant de viktige spørsmålene som vil bli vurdert i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Det er et betydelig utbyggingsbehov på store deler av vegnettet, særlig for å øke framkommeligheten og trafiksikkerheten. I byområdene må det legges til rette for å øke kollektivtransportens markedsandeler, økt sykling og gange. Det må også legges til rette for å ta i bruk andre tiltak for å dempe bilbruken. I lavtrafikkerte områder er utfordringene først og fremst å sikre en bedre og jevnere standard på vegnettet.

Utfordringene knyttet til trafiksikkerheten er store. Selv om den langsiktige trenden viser en betydelig nedgang for antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken, er det sterkt foruroligende at antall drepte i første halvår 2008 har hatt en markant økning i forhold til tidligere år. Samferdselsdepartementet foreslår en omfattende trafiksikkerhetspakke for å snu den foruroligende ulykkesutviklingen i 2009.

Alle investeringsprosjektene som er lagt til grunn i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006–2009 er eller vil bli startet opp med unntak av prosjekter som mangler planavklaring og/eller

endelig finansieringsopplegg. Det gjenstår likevel store utfordringer innenfor rassikring.

Utgiftene i forbindelse med kjøp av riksvegferjetjenester har økt mye de siste årene, bl.a. som følge av høy oljepris, innføring av NO_x-avgift og økte sikkerhetskrav. I tillegg har Regjeringen økt rabattsatsene på sone- og verdikort med 10 prosentpoeng for storbrukere av ferjene. Tiltaket har redusert ferjeselskapenes inntekter og økt statens kostnader. Med høy aktivitet bl.a. innenfor oljesektoren, må det forventes at ferjeselskapene i perioder vil kunne oppleve mannskapsmangel. Høyere trafikkvekst enn forutsatt i Nasjonal transportplan 2006–2015 gir utfordringer med hensyn til oppnåelse av transportplanens standardmål for ferjedriften.

Statens vegvesen står fortsatt overfor utfordringer med å kunne tilby tjenester innen trafikant- og kjøretøyområdene med tilstrekkelig kvalitet og kapasitet. Bakgrunnen er i hovedsak fortsatt høy etterspørsel etter tjenestene, økte krav og forventninger til servicenivå, og nye oppgaver som følger av EU-direktiver. Statens vegvesen har særlig fokus på rekruttering av personell til disse oppgavene.

Det er også viktig å redusere de negative miljømessige konsekvensene av vegtrafikken, vegbygging samt drift og vedlikehold av vegnettet.

Framkommelighet

Det har i lang tid foregått en kontinuerlig utbedring av vegnettet, bl.a. i form av økt kapasitet, fjerning av flaskehalser og bygging av faste vegsamband som erstatning for ferje. Dette har gitt redusert kjøretid og lavere transportkostnader for mange trafikanter. Det er i løpet av de siste fem årene åpnet 630 km ny veg, derav 106 km firefelts veg. Fire ferjesamband er avløst av fast vegsamband. En relativt stor del av vegnettet har imidlertid fortsatt for lav standard. F.eks. er vegbredden på om lag 1 200 km av stamvegnettet for smal i forhold til kravene til tofelts veg (gul midtstripe). Veger med stor stigning, fjelloverganger med ustabile kjøreforhold vinterstid og rasutsatte strekninger medfører begrenset framkommelighet i deler av året. Stengte veger påfører næringslivet store kostnader og ulemper ved at en ikke rekker å levere varer og tjenester i rett tid. God framkommelighet har stor betydning for næringslivet og for å opprettholde bosettingen i distriktene.

Drift og vedlikehold av riksvegnettet skal sørge for god og sikker framkommelighet hele året. Driftsoppgaver som har direkte konsekvenser for framkommelighet og trafikksikkerhet, vil bli prioritert. Økte veglengder og mer teknisk komplisert utstyr fører til kontinuerlig økning i drifts- og vedlikeholdskostnadene.

Trafikken har økt mye de senere år, og andelen tunge kjøretøy er blitt større. I tillegg vokser andelen utenlandske aktører på det norske vegnettet. Dette medfører spesielle utfordringer særlig vinterstid, bl.a. behov for økt kontrollvirksomhet o.l. Det arbeides med økte krav til kvalitet gjennom funksjonskontraktene.

Bevilgningene til dekkevedlikehold har ikke over tid kompensert behovet for å opprettholde dekketilstanden. Andelen av vegdekkene på riksvegnettet som på basis av objektive målinger klassifiseres som dårlig eller svært dårlig, har økt hvert år siden 2000, og var i 2007 kommet opp i over 10 000 km, som tilsvarer nesten 40 pst. av riksvegnettet. I statsbudsjettet for 2007 styrket Regjeringen budsjettet til dekkelegging med om lag 200 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2006 for å snu utviklingen. Denne økningen ble videreført i 2008, og satsingen på asfalt økes med ytterligere 245 mill. kr, eller om lag 30 pst. i 2009.

Ferjene er en viktig del av vegnettet. Det er avgjørende for næringsliv og bosetting å ha god kapasitet, frekvens og regularitet i ferjesambandene. Det er en utfordring å nå målet om ny standard i riksvegferjedriften i Nasjonal transportplan 2006–2015 uten at dette gir betydelig kostnadsøkning. Høy trafikkvekst setter ytterligere krav til kapasitet og rutetilbud. Gjennom konkurranseutsettingen av riksvegferjedriften forventer Samferdselsdepartementet at ferjetilbudet skal bli styrket. Regjeringen har ellers redusert kostnadene for storbrukerne med 10 pst.

Om lag halvparten av det samlede trafikkarbeidet og om lag 65 pst. av godstransportarbeidet skjer på stamvegnettet. Regjeringen mener det er viktig med et godt utbygd stamvegnett i alle deler av landet. Stamvegnettet må bygges ut slik at hele nettet får to felt og gul midtstripe. De mest trafikkerte delene av stamvegene bør bygges ut til tre- og firefelts veg med fysisk skille mellom kjøreretningene. Det øvrige riksvegnettet har også stor betydning for næringslivet. Store mengder gods transporteres først på disse vegene før det når stamvegene. Det er derfor viktig å ruste opp det øvrige riksvegnettet i tråd med Soria Moria-erklæringen.

På det sentrale Østlandet og i andre storbyregioner fører problemer med trafikkavviklingen til økte kostnader og uforutsigbarhet for person- og godstransporten. Dette viser at det fortsatt er behov for videre vegutbygging i disse områdene, men utbygging kan aldri løse utfordringene som stadig økende vegtrafikk skaper. Regjeringen mener det er nødvendig å kombinere restriktive tiltak for å begrense veksten i biltrafikken i de største byområdene, med en bedre tilrettelegging av

alternative reiseformer. En oppgradering av jernbanen er et viktig bidrag i dette arbeidet. Av hensyn til framkommelighet og miljø må det derfor legges til rette for at en større del av persontransporten i storbyregionene gjennomføres med kollektive transportmidler, sykling og gange. Regjeringen doubler innsatsen til belønningsordningen i 2009, og midler til gang- og sykkelveger økes sammenlignet med 2008. Sammenhengende sykkelvegnett i de største byene, trygge skoleveger og trygge veger der det ellers ferdes mange barn, er viktig i denne sammenheng.

Det er et stort behov for tryggere og bedre infrastruktur for kollektivtransporten på veg, både for langrutebusser langs stamvegene og for lokal kollektivtransport i de større byområdene. Mange byer sliter med framkommelighetsproblemer for busstrafikken, spesielt i rushtiden. Det er beregnet at en hastighetsøkning på 20 pst. i rushtiden kan gi en kostnadsreduksjon for kollektivtrafikken på 5 pst.

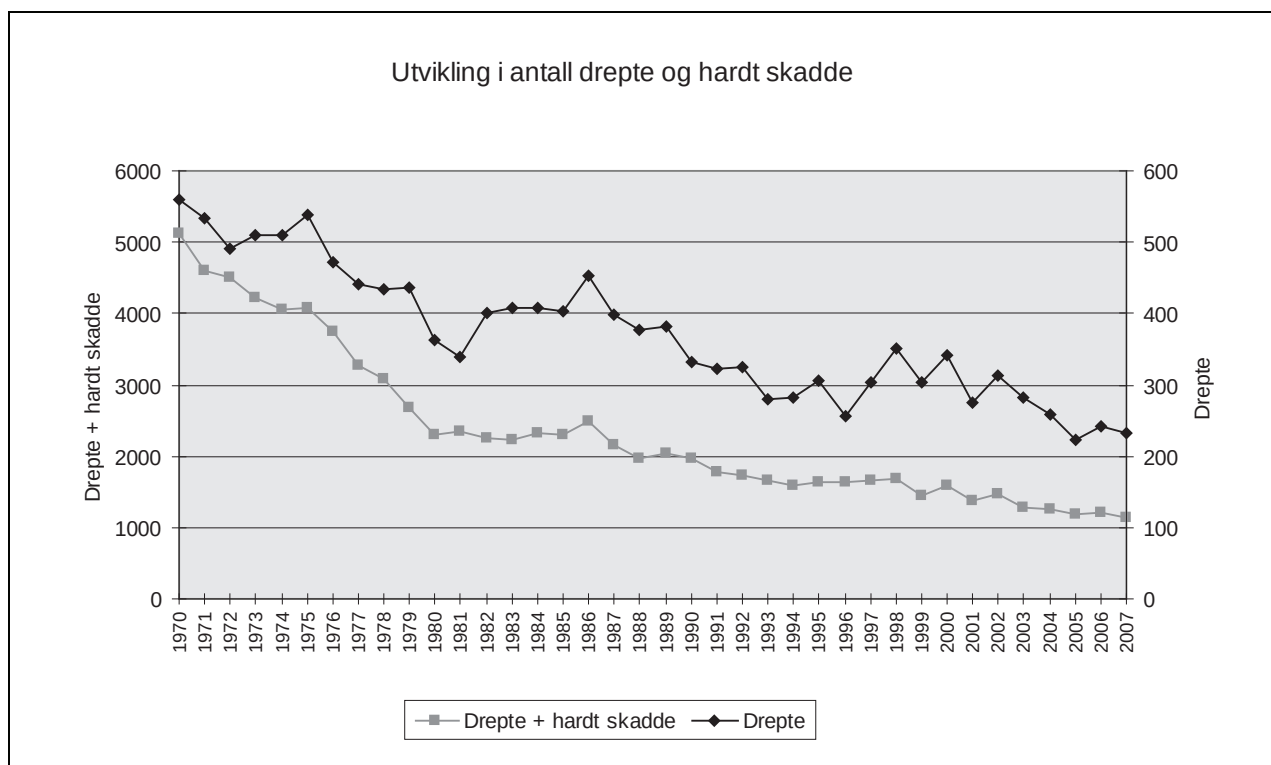
God framkommelighet og punktlighet er nødvendig for at kollektivsystemet skal fungere. Undersøkelser viser at frekvens, regularitet og punktlighet er det som verdsettes høyest av brukerne. Lavere billettpriser vurderes som mindre

viktig enn reisetiden fra dør til dør. Statens vegvesen bidrar sammen med lokale myndigheter i arbeidet med å sikre kollektivtrafikkens prioritet. Viktige tiltak er bl.a. etablering av kollektivtraséer, utbedring av kryss, etablering av effektive knutepunkter og holdeplasser, informasjons- og styrings-systemer.

Statens vegvesen planlegger hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder i samarbeid med kommunene. Ved utgangen av 2007 hadde 30 kommuner vedtatt planer for hovednett for sykkel. Målet er at minst halvparten av om lag 100 byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere skal ha vedtatte planer innen utgangen av 2009. Dette forutsetter et godt samarbeid med aktuelle kommuner.

Trafikksikkerhet

Antall drepte i vegtrafikken er halvert siden 1970, mens antall hardt skadde er redusert med 80 pst. I samme periode er trafikken tredoblet, hvilket betyr at risikoen for å bli drept eller hardt skadd i vegtrafikken er sterkt redusert. Dette viser at et målrettet trafikksikkerhetsarbeid gir resultater.



Figur 5.3 Utvikling i antall drepte og hardt skadde etter 1970

Til tross for at den langsiktige trenden er positiv, utgjør tallet på drepte og hardt skadde fortsatt et stort samfunnsproblem. Trafikkulykker rammer hardt, både de som er involvert og pårørende. Ulykkene innebærer også store samfunnsøkonomiske kostnader. De samfunnsøkonomiske kostnadene knyttet til personskadeulykker er beregnet til rundt 26 mrd. kr pr. år.

I 2007 omkom 233 personer i vegtrafikken. Dette er 9 færre enn i 2006. Tall for de første åtte månedene i 2008 viser imidlertid en økning i antall drepte på over 30 pst. sammenliknet med tilsvarende periode i fjor. Økningen har vært særlig stor når det gjelder utforkjøringsulykker, kryssulykker og fotgjengerulykker. De fleste trafikanter drepes imidlertid fortsatt i møteulykker, selv om antallet ikke er endret i forhold til 2007.

Statens vegvesen har siden 01.01.2005 analysert til sammen mer enn 600 dødsulykker. Dette har gitt myndighetene god kunnskap om risikoforhold og årsaker til dødsulykker som grunnlag for nye og mer målrettede tiltak i trafikksikkerhetsarbeidet.

En gjennomgang av dødsulykkene første halvår 2008 viser at forhold relatert til vegen har vært en sterkt medvirkende årsak til ulykken eller til omfanget av ulykken i om lag 30 pst. av tilfellene. I de resterende dødsulykkene, om lag 70 pst., er det som oftest ett eller flere forhold knyttet til trafikantens atferd som kan forklare ulykken. Dybdeanalyser fra dødsulykkene i 2005 og 2006 viser at for høy fart hos minst ett av de involverte kjøretøyene var en medvirkende årsak til rundt halvparten av ulykkene. Alkoholpåvirkning og/eller andre rusmidler er medvirkende årsaker i minst 20–25 pst. av alle dødsulykkene i bil. Manglende bilbeltebruk er medvirkende årsak i om lag 40 pst. av alle dødsulykker, og noe høyere for ungdomsgruppen. Fart, rus og manglende bruk av bilbelte er fortsatt store utfordringer.

Nullvisjonen ligger til grunn for trafikksikkerhetspolitikken. Det innebærer at tiltak som reduserer ulykker med høy alvorlighetsgrad prioriteres. Tiltak mot møte- og utforkjøringsulykker utenfor tettbygd strøk og ulykker med påkjørsel av myke trafikanter innenfor tettbygd strøk er prioriterte innsatsområder. Det har de senere årene vært en klart sterkere vekst i vegtrafikken enn det som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan. Dette har økt utfordringene med å få ned antallet drepte eller hardt skadde i vegtrafikken.

Miljø

Vegen og vegtrafikken bidrar til miljøbelastninger gjennom klimagassutslipp, luftforurensning, vann-

forurensning og støy samt inngrep i natur- og kulturmiljø og nedbygging av dyrket jord. Vegsektoren står for 19 pst. av klimagassutslippene i Norge. Regjeringen har satt seg ambisiøse miljømål, jf. St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk og Innst. S. nr. 145 (2007–2008), og har satt i gang en rekke tiltak for å redusere utslippene. Regjeringens politikk og tiltak er beskrevet i en egen omtale under Samferdsel og miljø i del III i proposisjonen.

Det har vært nedgang i utslippene av NO_x og partikler fra vegtrafikken de siste årene. Selv om gjennomførte tiltak mot svevestøv (PM10) har hatt god effekt, er det fortsatt behov for tiltak i de største byområdene. Forurensningsforskriftens grenseverdier for NO₂ som gjelder fra 2010, vil også kreve tiltak. I tillegg er det en stor utfordring å redusere støyplagene fra vegtrafikken, herunder å innfri nasjonale mål for støy.

Vegen og vegtrafikken bidrar videre til ødeleggelse eller forringelse av leve- og funksjonsområder for planter og dyr. Den nye forskriften om rammer for vannforvaltningen medfører også behov for tiltak for å bedre vannkvaliteten. Ved bygging av nye veger er det et mål å unngå inngrep i truede naturtyper og å minimalisere tapet av verneverdige kulturminner og kulturmiljøer. Videre er det et mål å sikre at nye veg- og gateanlegg har god estetisk kvalitet samt å gjennomføre reparasjonstiltak langs eksisterende vegnett. Det er en utfordring å bidra til at tap av biologisk mangfold blir minst mulig, og at vegtiltak i minst mulig grad bidrar til å spre fremmede og skadelige arter. Videre er det en utfordring å bidra til at nedbygging av produktiv jordbruksland som følge av vegtiltak blir minst mulig.

Tilgjengelighet for alle

Statens vegvesen har ansvar for om lag 21 000 bussholdeplasser og 270 ferjekaier. Bare et fåtall av bussholdeplassene er utformet slik at de er lett tilgjengelige for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Tilknytningen til bussholdeplasser fra gang- og sykkelveger og boligområder er ofte for dårlig. For å finne gode løsninger er det behov for et nært samarbeid mellom Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene. Alle nye prosjekter som planlegges og bygges i Statens vegvesens regi, skal være universelt utformet. Også ved oppgradering av eksisterende anlegg skal prinsipper for universell utforming legges til grunn. De største utfordringene er knyttet til eksisterende infrastruktur.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Enkelte deler av vegnettet er mer risikofylt og sårbart enn andre. Sårbarheten knyttes til bl.a. ekstreme værforhold, andre naturhendelser og ulykker. Gjennom forebyggende sikkerhet, risiko- og sårbarhetsanalyser, forebyggende tiltak, beredskap, system for krisehåndtering, øvelser og kompetanseutvikling arbeider Statens vegvesen for å styrke egen evne og kapasitet til å håndtere utfordringene knyttet til uønskede hendelser.

Bruene er spesielt sårbare. Bruberedskap er derfor spesielt viktig for å sikre framkommeligheten på vegnettet.

Rapportering

Rapporteringen omfatter 2007 og viser resultatene i 2007 sammenlignet med målene i budsjettet for 2007.

Framkommelighet

Driften av vegnettet er i hovedsak gjennomført med samme standard som i 2006. Ved utgangen av 2007 var alle Statens vegvesens drifts- og vedlikeholdsoppgaver konkurranseutsatt.

Til vedlikehold av vegdekker på riksvegnettet ble det i 2007 nyttet om lag 870 mill. kr, tilsvarende legging av om lag 1 500 km asfalt. I 2007 var andelen av riksvegnettet hvor vegdekkenes tilstand er dårlig eller svært dårlig 38 pst. (om lag 10 300 km). Dette er en liten økning (om lag 150 km) fra 2006. Fra 2002 har lengden riksveg med dårlig eller svært dårlig dekketilstand økt med om lag 1 800 km.

I 2007 ble det innført strengere krav til nye funksjonskontrakter som skal inngås, både i forhold til kvalifikasjoner for å utføre kontraktene og til kontraktenes gjennomføring. For de eksisterende kontraktene har det blitt satt økt fokus på å håndheve disse slik at entreprenørenes arbeid er i samsvar med inngått kontrakt.

Ved utgangen av 2007 var det 136 riksvegferjestrekninger, fordelt på 95 ferjesamband der staten kjøper ferjetjenester. I St.prp. nr. 1 (2007–2008) ble det rapportert at det var 187 riksvegferjestrekninger. Samferdselsdepartementet har nå valgt å definere en riksvegferjestrekning som en strekning med trafikk mellom to riksvegferjekaiar. Denne definisjonen medfører at antall strekninger er redusert. Av de 136 strekningene er 11 klassifisert som stamvegstreknings. Hver stamvegstrekning utgjør ett samband. På øvrig riksvegnett var det 125 riksvegferjestrekninger, fordelt på 84 ferjesamband. Totalt oppnådde 98 pst. av strekningene de

mål som Stortinget har satt for åpningstid, 80 pst. av strekningene oppfylte målene for frekvens og 86 pst. av strekningene oppfylte målene for gjenstående kjøretøy. Statens vegvesen lyste ut 16 samband på anbud i 2007.

I 2007 ble 136 km nye vegstreknings åpnet for trafikk, fordelt med 65 km på stamvegnettet og 71 km på det øvrige riksvegnettet. Til sammen ble 38 km firefelts veg åpnet for trafikk, mens målet var 35 km. Følgende større prosjekter (over 100 mill. kr) ble åpnet for trafikk:

Stamvegnettet:

- E18 Momarken – Sekkelsten, Eidsberg, Trøgstad og Askim kommuner i Østfold
- Rv 2 Kløfta – Nybakk, Ullensaker kommune i Akershus
- E18 Kopstad – Gulli, Horten, Re og Tønsberg kommuner i Vestfold
- E39 Sørås – Hop, Bergen kommune i Hordaland
- E10 Lofotens fastlandsforbindelse, Hadsel og Lødingen kommuner i Nordland.

Øvrig riksvegnett:

- Rv 44 Stangeland – Skjæveland, Sandnes kommune i Rogaland
- Rv 44 Omkjøringsveg Klepp, Klepp kommune i Rogaland
- Rv 546 Austevollbrua, Austevoll kommune i Hordaland
- Rv 617 Gotteberg – Kapellneset, Vågsøy kommune i Sogn og Fjordane
- Rv 55 Stedjeberget, Leikanger kommune i Sogn og Fjordane
- Rv 62 Fresvika – Jordalsgrenda, Sunndal og Nesset kommuner i Møre og Romsdal
- Rv 680 Imarsundprosjektet, Tustna og Ertvågøy kommuner i Møre og Romsdal
- Rv 769 Høknes – Orientkryssset, Namsos kommune i Nord-Trøndelag
- Rv 808 Finneidfjord – Åsen, Hemnes kommune i Nordland
- Rv 862 Langnestunnelen, Tromsø kommune i Troms.

I 2007 ble 18 rasutsatte punkt utbedret. Dette førte til at 3 rasutsatte strekninger ble eliminert. Målet var utbedring av 11 punkt og 3 strekninger. I 2007 ble det gjennomført utbedringsarbeider for å øke frihøyden i Haukeli-, Røldals- og Seljestadtunnelene på E134 i Hordaland. På grunn av at det gjenstår å montere og brannsikre noe PE-skum, blir tunnelene først skiltet for 4,2 m frihøyde i 2008.

I 2007 ble det åpnet 3,6 km kollektivfelt på riksvegnettet i Oslo/Akershus. Videre ble det etablert 26 nye kryss med signalprioritering for kollektivtrafikk, hvorav 20 i Oslo og 6 i Stavanger. Registre-

ringer av gjennomsnittshastighet for buss i ettermiddagsrushet høsten 2007 viste en varierende utvikling for de byene der dette måles. Tromsø hadde størst økning med om lag 7 pst., mens Stavanger hadde en gjennomsnittlig reduksjon i hastigheten på omlag 7 pst. I Oslo ble gjennomsnittshastigheten redusert med om lag 2 pst. Reduksjonen var størst for regionale busslinjer, mens hastigheten for trikken ble noe forbedret. Med økning i antall kollektivreisende og betydelig vekst i biltrafikken er det en stor utfordring bare å opprettholde hastigheten for kollektivtransporten i Oslo. I tillegg fører anleggsarbeider i viktige kollektivknutepunkter som Jernbanetorget og Carl Berners plass til forsinkelser.

I 2007 ble 62 km veg tilrettelagt for gående og syklende gjennom etablering av gang- og sykkelveger og sykkelfelt, mens målet var 41 km. Det ble bygd 13 km som inngår i et sammenhengende gang- og sykkelvegnett i de seks største byområdene, mens målet var 9 km. I 2007 ble 370 km gang- og sykkelveganlegg innsisert, og 78 km ble forbedret i forhold til trafikksikkerhet og framkommelighet.

Trafikksikkerhet

I St.prp. nr. 1 (2006–2007) ble det prioritert tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde som var beregnet å gi om lag 30 færre drepte eller hardt skadde årlig. Det er i 2007 gjennomført tiltak med en beregnet reduksjon på 25 drepte eller hardt skadde.

Statens vegvesen gjennomførte i 2007 totalt om lag 635 000 bilbeltekontroller og om lag 126 000 tungbilkontroller. Dette er likevel færre kontroller enn forutsatt. Avviket skyldes i hovedsak knapphet på ressurser som følge av problemer med bl.a. å få rekruttert kompetent personell. Videre har gjennomføring av publikumstjenester måttet prioriteres for å redusere ventetider. Større fokus på tilsyn, herunder oppretting av egne tilsynsenheter, samt nye rutiner for kvalitetssikring, har også redusert tilgjengelig personell for utekontroller.

Innenfor de øvrige deler av Statens vegvesens virksomhet er det gjennomført tiltak som gir beregnede trafikksikkerhetsvirkninger om lag i samsvar med forutsetningene i budsjettet for 2007.

Resultater fra Statens vegvesens undersøkelser viser at 89 pst. brukte bilbelte innenfor tettbygd strøk og at 93 pst. brukte bilbelte utenfor tettbygd strøk i 2007. Bilbeltebruk blant ungdom ligger noe lavere. Spesielt for bilbeltebruk innenfor tettbygd strøk er resultatet i 2007 vesentlig bedre enn i 2006. Den langsiktige trenden viser en svak økning i bilbeltebruken. Målet ved utgangen av planperio-

den 2006–2009 er 90 pst. bilbeltebruk innenfor tettbygd strøk og 94 pst. utenfor tettbygd strøk. Statens vegvesen vurderer aktuelle tiltak for å øke bruken, bl.a. en dobling i gebyrbruken for unnlatt bruk.

Undersøkelser i 2007 viser at 75 pst. av de tunge kjøretøyene hadde godkjente bremses. Tilsvarende tall i 2006 var 73 pst. Målet ved utgangen av planperioden er at denne andelen skal være økt til 85 pst.

Aktiviteten innen Automatisk trafikk kontroll (ATK) ble økt i 2007. Totalt er det nå utplassert om lag 370 fotobokser. Fotoboksene blir brukt mer aktivt enn tidligere som følge av økt kapasitet hos politiet til å behandle ATK-saker. Alle nye ATK-punkter får digitalt utstyr. I tillegg pågår det et arbeid med å bytte ut det tradisjonelle fotoutstyret med digitalt utstyr i allerede etablerte punkter.

Ressursbruken til trafikksikkerhetskampanjer er i stor grad rettet inn mot et fåtall større nasjonale kampanjer. Prioriterte nasjonale kampanjer i 2007 var rettet mot søvnrelaterte ulykker og økt bilbeltebruk.

Statens vegvesen hadde som mål å gjennomføre ulykkesreduserende tiltak på om lag 460 km ulykkesbelastet riksveg i 2007. Det ble gjennomført tiltak på om lag 440 km. Ulykkesreduserende tiltak er blant annet strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner, etablering av midtrekkverk på eksisterende to- og tre felts veger eller bygging av helt ny veg.

Gjennomsnittlige skadekostnader pr. kjørte km ligger rundt 70 pst. lavere på firefelts veger med midtdeler enn på tofelts veger uten midtrekkverk. I 2007 ble det åpnet 38 km firefelts veg. Totalt var det 372 km firefelts veg ved utgangen av 2007.

Bygging av midtrekkverk på to- og trefelts veger gir i gjennomsnitt rundt 80 pst. reduksjon i antall drepte og rundt 45 pst. reduksjon i antall hardt skadde på disse strekningene. I 2007 ble det bygd 22 km midtrekkverk på to- og trefelts veger, mens målet var 9 km. Hovedårsaken til at det ble bygd mer enn forutsatt, er at prosjekter som opprinnelig var forutsatt ferdigstilt i 2008, har blitt forsert. Ved utgangen av 2007 var det totalt satt opp midtrekkverk på 109 km to- og trefelts veger.

Ved utgangen av 2007 var det etablert merket sperreområde på i overkant av 100 km riksveg. Dette er et relativt nytt tiltak i Norge, der formålet er å skape større avstand mellom kjøreretningene. Evaluering av gjennomførte prosjekter viser at dette er oppnådd. Det vil bli foretatt en samlet gjennomgang av strekninger der det er etablert merket sperreområde, for å få en nærmere dokumentasjon av hvordan tiltaket påvirker antall drepte eller hardt skadde. En enkel undersøkelse av streknin-

ger med merket sperreområde på E18 i Telemark viser at dette har gitt en reduksjon i møteulykker og i utforkjøringsulykker til venstre.

Statens vegvesen har ønsket å styrke trafikk-sikkerhetskompetansen til de ansatte gjennom målrettet kursvirksomhet. Alle ansatte får tilbud om et generelt trafikk-sikkerhetskurs. I tillegg har mer enn 500 ansatte deltatt på formelt kompetanse-givende kurs i sikkerhetsstyring på universitets-/høyskolenivå. 50 ansatte har gjennomført tilsvarende kurs i risikoanalyser og nesten 200 ansatte er formelt godkjente som trafikk-sikkerhetsrevisorer.

På bakgrunn av utfordringer med tunge kjøretøy på veg vinterstid, spesielt utenlandske aktører, ble det i perioden januar–mars 2007 gjennomført om lag 13 500 dekk- og kjettingkontroller.

I 2007 ble all føreropplæring gjennomført etter ny opplæringsmodell. I tillegg til et eget tilsyn, er det i samarbeid med trafikk-lærerutdanningen og trafikk-lærerorganisasjonene etablert et veilednings- og motivasjonsprosjekt for trafikk-lærerne og Statens vegvesens ansatte. Prosjektet gjennomførte i 2007 en kartlegging av hvordan den obligatoriske opplæringen blir gjennomført. Resultatet av kartleggingen vil gi et grunnlag for framtidige tiltak for trafikkopplæringsbransjen. For å bedre Statens vegvesens kompetanse ble det i 2007 opprettet et Kjøretøy- og kontrollstudium ved Universitetet i Agder.

Arbeidet med lov- og forskriftsendring knyttet til implementeringen av yrkessjåførdirektivet fortsatte i 2007 og de nødvendige endringer i vegtrafikkloven ble vedtatt samme år.

Helhetlig plan for lokalisering og tjenestetilbud ved Statens vegvesens trafikkstasjoner ble utarbeidet høsten 2007. Planen legger større vekt på verdien av nærhet og korte avstander for kundene samt likeverdighet i tilbud over hele landet, enn vurderingen gjort i 2004.

I 2007 opprettet Statens vegvesen sin digitale assistent Ida, en internettjeneste som gir umiddelbare svar på kjøretøy- og førerkortspørsmål. Ida har gitt en ressursmessig effektiviseringsgevinst og økt publikumstilgjengeligheten.

Miljø

Utslippene av klimagasser fra vegtrafikken fortsatte å øke i 2007 som følge av generell trafikkvekst. 10,4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter ble sluppet ut fra vegtrafikken i 2007. Dette er 3 pst. mer enn året før, og utslipp fra vegtrafikken utgjorde dermed 19 pst. av de samlede norske klimagassutslippene. Bedre teknologi har ført til at veksten i utslippene har vært mindre enn trafikkveksten.

Innføringen av et CO₂-ledd i engangsavgiften på personbiler fra 01.01.2007, har medført at utslippene fra nye biler gikk ned med nærmere 10 pst. fra 2006 til 2007. Det vises til nærmere omtale av regjeringens tiltak under Miljø og samferdsel i del III i proposisjonen.

De norske utslippene av NO_x lå i 2007 på 190 000 tonn. Utslippene av NO_x fra vegtrafikken har blitt mer enn halvert siden 1990. Årsaken til denne nedgangen er hovedsakelig stadig strengere avgasskrav fra 1989. I 2006 stod vegtrafikken for 18 pst. av de samlede NO_x-utslippene.

I 2007 ble antall personer beregnet utsatt for konsentrasjoner av svevestøv (PM10) over det nasjonale målet for 2010 redusert med om lag 5 400 til 15 800. Statens vegvesen og berørte kommuner gjennomfører målinger av luftkvaliteten langs veg i 16 byer og tettsteder. Målingene i 2007 viste at grenseverdien for PM10 i forurensningsforskriften ble overskredet med fem dager i Trondheim og med tre dager i Tromsø. Dette er en vesentlig forbedring fra 2006, da det ble målt betydelige overskridelser i både Oslo, Lillehammer, Drammen og Trondheim. I Oslo ble miljøfartsgrensen på 60 km/t i vinterhalvåret videreført på rv 4 Trondheimsveien og rv 150 Store Ringvei. I tillegg ble det innført miljøfartsgrense på E18 Drammensveien. I flere byer ble det gjennomført økt renhold, støvdempende salting samt tiltak for å forbedre miljøkvaliteten på strøsand.

Piggdekkavgiften i Oslo, Trondheim og Bergen har ført til økt bruk av piggfrie dekk. Piggfriandelen i Oslo var i 2007 81 pst., Trondheim 70 pst., Bergen 79 pst. og Stavanger/Sandnes 72 pst. I om lag halvparten av byene der det foretas registreringer, var det en økning i bruken av piggfrie dekk, mens det i de øvrige byene var en svak nedgang.

Antall personer utsatt for konsentrasjoner av NO₂ over det nasjonale målet for 2010 ble i 2007 redusert med om lag 200 personer til 9 800. Reduksjonen skyldes i hovedsak utskifting til biler med lavere utslipp. Trafikkveksten gjør imidlertid at utslippsreduksjonen blir mindre enn det som følger direkte av utskifting til biler med lavere utslipp. Luftkvalitetsmålingene indikerte at det kan bli behov for å utrede tiltak mot NO₂ i Oslo, Kristiansand, Bergen og Trondheim som følge av nye grenseverdier fra 2010.

I 2007 økte støyplageindeksen (SPI) langs riksveg med om lag 5 pst. På grunn av trafikkveksten økte antall personer utsatt for et innendørs døgn-ekvivalent støynivå over 40 dB med om lag 2 100 i 2007 til totalt 12 500 personer. Oppdaterte kartlegginger av innendørs støy etter forurensningsforskriften viser at om lag 2 500 personer er utsatt for

et støynivå over grenseverdien på 42 dB. Disse vil bli tilbudt støytiltak.

Som følge av ny forskrift om rammer for vannforvaltningen, har Statens vegvesen videreført samarbeidet med regionale og lokale vannmyndigheter. Statens vegvesens FoU-prosjekt Salt SMART pågår fram til 2011. Prosjektet har som hovedmål å opprettholde framkommelighet og sikkerhet uten at salting gir uakseptable skader på miljøet. Saltforbruket på riksvegnettet vinteren 2006/2007 var på 137 000 tonn, mot 170 000 tonn vinteren før. Dette er en betydelig nedgang.

Arbeidet med å kartlegge villreinens bruk av Hardangervidda ble videreført. Det ble utarbeidet en metode for vurdering av konflikter mellom vegnettet og biologisk mangfold, og denne metoden skal benyttes til å planlegge tiltak langs eksisterende veg. Videre ble det igangsatt et arbeid med etterundersøkelser av vilttiltak på eksisterende vegnett.

Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner ble i 2007 fulgt opp gjennom Riksantikvarens fredning av bygninger og Statens vegvesens arbeid med forvaltningsplaner. Statens vegvesen samarbeider med Riksantikvaren om forberedelse til fredning av alle statlige objekter i verneplanen. Arbeidet med å integrere hensynet til natur- og kulturmiljø, dyrket jord og estetikk ved bygging av ny veg og i drift og vedlikehold av veganlegg ble videreført.

Vegprosjekter som ble åpnet for trafikk i 2007, førte til inngrep i eller nærføring til 0,4 km vassdragsbelte langs vernede vassdrag, 0,9 daa kulturmiljø, 160 daa kulturlandskap av nasjonal verdi, 6 kulturminner og 5,2 km strandsoner, samt nedbygging av om lag 1 310 daa dyrket jord.

Tilgjengelighet for alle

I 2007 ble det bevilget 50 mill. kr til tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rulende materiell, Aktiv logistikk forbedring) over kap. 1330, post 60. Statens vegvesen administrerer programmet, som skal benyttes til tilgjengelighets tiltak innenfor kommunenes og fylkeskommune-

nes ansvarsområde. Statens vegvesen mottok søknader om 93 ulike tiltak til en totalsum på vel 100 mill. kr. Dette var en økning på om lag 40 mill. kr fra 2006, og økningen skyldes trolig at tilskuddsordningen er blitt bedre kjent. Midlene er benyttet til ulike infrastrukturtiltak, utstyr i kjøretøy, planlegging, informasjonstiltak m.m.

I tillegg gjennomførte Statens vegvesen en rekke kollektivtrafikktiltak som har ført til bedre tilgjengelighet.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Samferdselsdepartementets prosjekt for overordnede risiko- og sårbarhetsanalyser for samferdselssektoren, SAMROS, er fulgt opp gjennom utvikling av regionvise planer for omkjøringsveger, mer detaljerte analyser av det viktigste vegnettet og videreutvikling av systemet for risiko- og sårbarhetsanalyser. I tillegg er det utviklet et elektronisk system for disse analysene og et opplegg for kompetanseutvikling for involvert personell.

Det er etablert et system for krisehåndtering i hele Statens vegvesens organisasjon. Kriseplaner er utarbeidet og kriserom er etablert. Det er også etablert felles grunnsikring som innebærer systemer og rutiner for sikring av ansatte og verdier, slik at tredjepersoner ikke blir skadelidende. I sambruksprosjektet med Jernbaneverket er det investert i tungt reservebrumateriell.

Mål og prioriteringer

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

Oppfølging av Stortingets NTP-vedtak 2006–2009 for Statens vegvesen

(i mill. 2009-kr)

Post	Betegnelse	Jevnt pr. år. Stortingets NTP-ved- tak 2006– 2009	Bevilg- ning til NTP i rev. budsjett 2006	Bevilg- ning til NTP i rev. budsjett 2007 ⁴	Bevilg- ning til NTP i rev. budsjett 2008	Forslag 2009	Diff. mot NTP etter fire år i kr	Oppføl- ging av NTP etter fire år i pst.
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	7 233	7 212,7	7 414,7	7 372,2	7 749,5	818	102,8
30	Riksveginvesteringer ¹	6 244	4 937,9	5 027,5	6 022,5	6 440,9	-623	97,5
31	Rassikring	339	332,8	342,5	342,5	442,5	103	107,6
35	Vegutbygging i Bjørvika ²	57	57,0	57,0	57,0	57,0	0	100,0
60	Forsøk ¹		965,5	925,1	17,7	17,7	-	-
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 424	1 532,6	1 616,4	1 735,5	1 776,0	966	117,0
	Sum kap. 1320 ^{2, 3}	15 297	15 038,6	15 383,2	15 427,4	16 483,6	1 265	102,1
	Annen finansiering	5 725	4 690,0	5 370,0	6 300,0	7 200,0	660	102,4
	Totalt ²	21 022	19 728,6	20 753,2	21 727,4	23 683,6	1 935	100,6

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

² Ekskl. den delen av bevilgningen til E18 Bjørvikaprojektet som er utenfor NTP-rammen, jf. forutsetningene i St.meld. nr. 24 (2003–2004).

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

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

Regjeringen har økt ressursinnsatsen i vegsektoren betydelig etter at den tiltrådte. Budsjettforslaget for 2009 for Statens vegvesen samlet ligger om lag 1,2 mrd. kr over det årlige rammenivået i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2015. Inkl. budsjettforslaget for 2009, er Statens vegvesen over fire år tilført om lag 1,3 mrd. kr mer enn lagt til grunn i første fireårsperiode i Nasjonal transportplan 2006–2015. Budsjettforslaget innebærer at Regjeringen har oppfylt eller overoppfylt Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2015 i tre av fire år. Oppfølgingsgraden for Statens vegvesens budsjett etter fire år er på 102,1 pst.

Regjeringen har funnet det helt nødvendig å øke innsatsen på drift og vedlikehold både i veg- og jernbanesektoren. Det er ingen tvil om at vedlikeholdsbehovet var kraftig undervurdert i Nasjonal transportplan 2006–2015. Videre har det vært en sterk prisstigning både innenfor funksjonskontrakter og asfalt. I tillegg har vegtrafikkveksten i perioden 2006–2008 vært langt høyere enn prognosene som var lagt til grunn i gjeldende Nasjonal trans-

portplan. Særlig trafikkveksten for tungtrafikken har vært høy, og dette er trafikken som sliter mest på vegnettet. Med budsjettforslaget for 2009 har Regjeringen foreslått å bevilge om lag 820 mill. kr mer til trafikktilsyn, drift og vedlikehold over fire år enn lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2006–2015. Dette gjør det bl.a. mulig å holde et høyt nivå på leggingen av ny asfalt.

Riksvegferjedriften er også foreslått tilført vesentlig mer ressurser over fire år enn det som var lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2006–2015. Dette skyldes generell høy kostnadsvekst i ferjedriften, bl.a. som følge av økt oljepris. Regjeringen har etter den tiltrådte også økt rabattsatsene på sone- og verdikort med 10 prosentpoeng. Dette har vært et godt tiltak for storbrukere av riksvegferjene og det har bidratt til å redusere næringslivets reisekostnader, men det har også redusert ferjeselskapenes inntekter og økt statens kostnader. Staten har dessuten også styrket ferjetilbudet på noen samband.

Rassikring er et område som Regjeringen er særlig opptatt av. Rassikring er derfor prioritert

høyere enn lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2006–2015. Med budsjettforslaget for 2009 er det bevilget om lag 100 mill. kr mer til rassikring i fireårsperioden enn lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Særlig høy prioritet til drift og vedlikehold, rassikring og riksvegferjene, har medført at bevilgningene til riksveginvesteringer (post 30 og 60) etter fire år ligger noe under rammene i Nasjonal transportplan 2006–2015. Foreslåtte bevilgninger til riksveginvesteringer i 2009 ligger imidlertid om lag 200 mill. kr over den årlige rammen i Nasjonal transportplan. Med budsjettforslaget for 2009 er alle større investeringsprosjekter som var planlagt satt i gang i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006–2009 allerede igangsatt eller vil bli igangsatt i 2009. Unntaket er noen få prosjekter som ikke kan tas opp til bevilgning på grunn av manglende planavklaringer eller at det ikke er endelig avklart finansieringsopplegg.

Innen drift og vedlikehold prioriteres i 2009 tiltak som er viktige for trafikksikkerheten, herunder vinterdrift. Det er spesielt lagt opp til å prioritere driftsoppgaver rettet mot de delene av vegnettet som har mange og alvorlige ulykker. Midler til asfalt prioriteres, og det legges opp til dekkelegging av om lag 1 500 km veg i 2009 med gjeldende prisforutsetninger.

Oppgavene knyttet til føreropplæring og kjøretøytilsyn har de siste årene blitt utvidet samtidig som det har vært behov for å styrke eksisterende oppgaver. Sentrale områder vil være arbeidet med å redusere ventetider, tilsyn og produksjons- og forvaltnings-/myndighetsoppgaver. I tillegg vil implementering av yrkessjåførdirektivet og arbeidet med tredje førerkortdirektiv bli sentrale temaer.

Viktige oppgaver i 2009 vil være EØS-implementering av nytt godkjenningsdirektiv for kjøretøy, innføring av tiltak for bedre fremkommelighet på norske vinterveger, en «nettkalkulator» hvor forbrukerne kan finne opplysninger om de beste miljø- og sikkerhetsvalg for nye kjøretøy og målrettet utekontrollaktivitet.

Innenfor investeringsrammen er trafikksikkerhetstiltak gitt særlig høy prioritet i 2009, både gjennom større investeringsprosjekter og mindre investeringstiltak, herunder bygging av midtrekkverk. Satsingen på målrettede trafikksikkerhetstiltak blir nesten doblet i forhold til i 2008. Også satsingen på tiltak for gående og syklende, kollektivtrafikktiltak og rassikring er foreslått økt i forhold til i 2008.

I 2009 er det lagt opp til anleggstart på følgende større prosjekter (kostnadsoverslag over 100 mill. kr):

Stamvegnettet:

- E6 Øyer – Tretten, Øyer kommune i Oppland (forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering)
- E39 Vigeland – Osestad, Lindesnes kommune i Vest-Agder
- E39 Vågsbotn – Hylkje, Bergen kommune i Hordaland
- E39 Torvund – Teigen, Høyanger kommune i Sogn og Fjordane
- Rv 70 Brunneset – Øygarden, Tingvoll kommune i Møre og Romsdal (vedtatt delvis bompengefinansiert)
- E6 Majavatn, Grane kommune i Nordland.

Øvrig riksvegnett:

- Rv 47 T-forbindelsen, Haugesund, Karmøy og Tysvær kommuner i Rogaland (forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering)
- Rv 510 Solasplitten, Sola kommune i Rogaland (forutsatt tilslutning til revidert opplegg for Nord-Jærenpakken)
- Rv 609 Dalsfjordsambandet, Askvoll og Fjaler kommuner i Sogn og Fjordane
- Rv 616 Bremangersambandet (Langesjø – Kolset), Bremanger kommune i Sogn og Fjordane
- Rv 60 Hellesylt – Strekanetunnelen, Stranda kommune i Møre og Romsdal
- Rv 717 Sund – Bradden, Rissa kommune i Sør-Trøndelag
- Rv 78 Toventunnelen med tilknytninger, Vefsn og Leirfjord kommuner i Nordland (forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering)
- Rv 858 Ryaforbindelsen, Tromsø kommune i Troms (forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering).

Følgende større prosjekter vil bli åpnet for trafikk i 2009:

Stamvegnettet:

- E18 Langåker – Bommestad, Larvik og Sandefjord kommuner i Vestfold
- OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand, Grimstad, Lillesand og Kristiansand kommuner i Aust- og Vest-Agder
- E16 Wøyen – Bjørum, Bærum kommune i Akershus
- E6 Vinterbru – Assurtjern, Ås og Ski kommuner i Akershus
- Rv 5 langs Kjøsnesfjorden (Hammarsgrovi – Stølsneset), Jølster kommune i Sogn og Fjordane
- E6 Nidelv bru, Trondheim kommune i Sør-Trøndelag

- E6 Hovinmoen – Dal, Eidsvoll og Ullensaker kommuner i Akershus, og Skaberud – Kolomoen, Stange kommune i Hedmark
- E6 Vist – Jevika – Selli, Steinkjer kommune i Nord-Trøndelag.

Øvrig riksvegnett:

- Rv 4 Carl Berners plass i Oslo kommune
- Rv 255 Jørstad – Segalstad bru, Gausdal og Lillehammer kommuner i Oppland
- Rv 306 Kirkebakken – Re grense, Horten kommune i Vestfold
- Rv 465 Kjørrefjord – Ulland, strekningen Hanesund – Sande, Farsund kommune i Vest-Agder
- Rv 519 Finnfast, Finnøy og Rennesøy kommuner i Rogaland
- Rv 13 Ulvundsøyne, Voss kommune i Hordaland
- Rv 48 Helland – Havsgårdsdalen, Fusa kommune i Hordaland
- Rv 53 Naustbukttunnelen, Årdal kommune i Sogn og Fjordane
- Rv 64 Atlanterhavsvegen, Averøy og Kristiansund kommuner i Møre og Romsdal
- Rv 662 Haukabøen, Molde kommune i Møre og Romsdal

- Rv 769 Spillum – Namdalsvegen, Namsos kommune i Nord-Trøndelag
- Rv 17 Tverlandet – Godøystraumen, Bodø kommune i Nordland
- Rv 867 Samamoa – Ervik, Harstad kommune i Troms.

Post 60 Forsøk, omfatter i 2009 kun byforsøk i Kristiansandsregionen, hvor det er avsatt 17,7 mill. kr.

For riksvegferjedriften har Samferdselsdepartementet lagt til grunn om lag samme rutetilbud i 2009 som i 2008. Det legges opp til takstøkning på 4,4 pst. fra 01.01.2009. Det er et mål at alle riksvegferjesamband som ikke avløses av faste vegsamband, skal være lyst ut på konkurranse i løpet av 2009. Det planlegges lyst ut 14 samband på anbud i 2009.

Oppfølging i 2009 av målene
i handlingsprogrammet 2006–2009

Tabellen i det følgende viser en oversikt over oppfølgingen i 2009 for målene i handlingsprogrammet for 2006–2009.

	Status 01.01. 2006	Mål		Oppfølging i pst. etter fire år
		Handlings- program 2006–2009	Forslag 2009	
Antall km ulykkesbelastet riksveg med ulykkesreduserende tiltak		2 250	740	94
Antall km midtrekkverk/midtdeler totalt:	399	206	84	110
– på eksisterende to- og trefeltsveg	75	52	15	108
– på ny firefelts veg	324	154	69	110
Hastighet for kollektivtransporten i rushtiden i de seks storbyområdene (km/t):				
– Oslo	28,5	29,5	28,9	–
– Kristiansand	31,8	33,0	29,0	–
– Stavanger	28,3	28,4	27,0	–
– Bergen	21,7	22,8	21,0	–
– Trondheim	23,7	26,5	25,0	–
– Tromsø	21,3	22,0	– ¹	–
Antall km firefelts veg	324	154	69	110
Antall punkt i tunneler på stamveg som skal utbedres til frihøyde 4,2 m	–	27	–	78
Antall km veg tilrettelagt for gående og syklende	–	296	75	84
– herav km sammenhengende nett i de seks storbyene	–	45	11	94
Antall rasutsatte strekninger som skal utbedres ²	–	81	9	32
Antall rasutsatte punkt som skal utbedres ²	–	195	35	57

¹ Usikkert datagrunnlag, men det forventes hastighetsreduksjon pga. økt boligbygging og økt trafikk.

² Det er overoppfølging av den økonomiske rammen på post 31 Rassikring, men prioritering av enkelte større prosjekter har ført til at gjennomføringen av en rekke mindre prosjekter må utsettes til etter 2009.

Når det gjelder drepte og skadde, vises det til egen tabell under trafikk sikkerhet.

Det er god oppfølging på midtrekkverk/midtdeler og bygging av firefelts veg, mens oppfølgingsgradene for øvrig gjennomgående er lavere enn 100 pst. Dette skyldes flere forhold. Regjeringen har funnet det nødvendig å prioritere vedlikehold høyere enn i Nasjonal transportplan 2006–2015. Dette har medført at investeringene i perioden er noe lavere enn forutsatt ved Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006–2015. Et stramt anleggsmarked har dessuten medført sterk prisvekst. Videre har det skjedd vesentlige omprioriteringer innenfor post 31 Rassikring. Det er overoppfølging av den økonomiske rammen på post 31 Rassikring, men prioritering av enkelte større prosjekter har ført til at gjennomføringen av en rekke mindre prosjekter må utsettes til etter 2009.

Framkommelighet

Det forutsettes åpnet 69 km firefelts veger for trafikk i 2009. Dette innebærer en oppfølgingsgrad på 110 pst. i forhold til forutsatt i handlingsprogrammet 2006–2009.

I 2009 er det planlagt å tilrettelegge 75 km veg for gående og syklende gjennom etablering av gang- og sykkelveger og sykkelfelt, hvorav 11 km inngår i sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i storbyområdene Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand og Tromsø. Dette innebærer en oppfølgingsgrad på henholdsvis 84 pst. og 94 pst. av handlingsprogrammet 2006–2009.

Antall reiser med kollektivtrafikk i Oslo vokser sterkere enn økningen i befolkning, bilhold og biltrafikk. Kollektivtrafikken tar dermed markedsandeler. Hver tredje motoriserte reise i Oslo skjer nå

kollektivt. Markedsandelen for buss og trikk har for landet som helhet holdt seg nesten konstant siden begynnelsen av 1990-tallet.

I Oslo-området samarbeider Statens vegvesen, Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og transportselskapene om en kontinuerlig og målrettet satsing for å øke hastigheten for kollektivtrafikken i rushtiden. Likevel forventes det i liten grad hastighetsøkninger som følge av de tiltak som gjennomføres i 2009. Dette skyldes at vekst i biltrafikken bidrar i motsatt retning og medfører økte forsinkelser for kollektivtrafikken. Det systematiske arbeidet er derfor av stor betydning for å unngå at framkommeligheten reduseres. Et tilsvarende arbeid er startet i Bergen, og Statens vegvesen har tatt initiativ til mer systematisk framkommelighetsarbeid i Trondheim og Nedre Glommaregionen.

Trafikksikkerhet

I Nasjonal transportplan 2006–2015 ble det lagt til grunn at tiltak som skal gjennomføres av Statens vegvesen i perioden 2006–2009, vil gi 180 færre

drepte eller hardt skadde i 2010 sammenlignet med en situasjon uten nye tiltak. Det ble i handlingsprogrammet lagt opp til en betydelig opptrapping av ressursbruken til trafikksikkerhetstiltak sammenlignet med tidligere perioder. Dette gjaldt spesielt ressursbruken til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer og til trafikksikkerhetstiltak innenfor trafikant- og kjøretøyområdene. Ettersom trafikkveksten i perioden har vært større enn forutsatt, samtidig som bevilgninger har vært stabile, har ikke ulykkene blitt redusert i henhold til målsettingen. Det er derfor i 2009 nødvendig med en betydelig styrking av trafikksikkerhetsarbeidet for å snu den negative ulykkesutviklingen i 2008. Satsingen innebærer bl.a. nær en fordobling av statlige midler til særskilte trafikksikkerhetstiltak.

Tabellen i det følgende viser utviklingen i antall drepte eller hardt skadde gjennom planperioden. I tabellen inngår kun virkning av Statens vegvesens tiltak og trafikkveksten. Den faktiske utviklingen i antall drepte eller hardt skadde vil også påvirkes av en rekke andre forhold, blant annet utviklingen i kjøretøyparken og politiets kontrollaktivitet.

	Nasjonal transportplan for perioden 2006–2009	Oppdaterte virkninger
Status i 2006 (utgangspunkt for beregningene)	1 250	1 250
Beregnet virkning av Statens vegvesens tiltak	- 180	-130
Trafikkvekst	+ 50	+ 90
Forventet situasjon i 2010	1 120	1 210

Tiltak som er planlagt gjennomført innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2009, ventes isolert sett å gi en nedgang i antall drepte eller hardt skadde på om lag 55 personer. På den annen side viser beregninger at forventet trafikkvekst medfører økning på om lag 10 drepte eller hardt skadde. Samlet gir dette en beregnet reduksjon på 45 drepte eller hardt skadde. I tillegg kommer innsatsen til andre trafikksikkerhetsaktører som politi, Trygg Trafikk, og andre interesseorganisasjoner, som ytterligere vil bidra til en reduksjon i antall drepte eller hardt skadde.

Gjennomførte tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2006 og 2007 og planlagte tiltak i 2008 og 2009, er ventet å gi en samlet nedgang i antall drepte eller hardt skadde på om lag 130 personer. Trafikkveksten er i samme periode beregnet til å gi en økning på 90 drepte eller hardt skadde.

Økt innsats i 2009-Trafikksikkerhetspakken

Samferdselsdepartementet vil i 2009 styrke satsingen på tiltak for bedre trafikksikkerhet gjennom en sammensatt og målrettet trafikksikkerhetspakke innenfor investeringer i infrastruktur, trafikant- og kjøretøyområdet og drift og vedlikehold. Trafikksikkerhetspakken vil bli videreført innen rammen for Nasjonal transportplan 2010–2019. Satsingen innebærer i 2009 nær en fordobling av midlene til særskilte trafikksikkerhetstiltak. I samsvar med nullvisjonen prioriterer Statens vegvesen tiltak rettet mot ulykkestyper med gjennomgående høy alvorlighet, som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av gående og syklende. I tillegg vil Statens vegvesen prioritere tiltak rettet mot fart og spesielt ulykkesutsatte trafikantgrupper. Følgende tiltak vil bli særlig prioritert i 2009:

- Ulykkesreduserende tiltak i etterkant av trafikk-sikkerhetsinspeksjoner (oppsetting av side-

- rekkverk, fjerning av sidehindre, utbedring av kryss, tiltak i kurver m.m.)
- Bygging av midtrekkverk på to- og trefelts veger
 - Bygging av firefelts veger
 - Økt bruk av permanente og midlertidige midtseparerende tiltak for å skape større avstand mellom kjøreretningene på en rekke ulykkesutsatte strekninger (merket sperreområde/midtmarkering)
 - Prioritering av drift- og vedlikeholdsoppgaver som ivaretar trafikksikkerheten, herunder vinterdrift (brøyting, salting og strøing) og gjennomføring av drift- og vedlikeholdsrettede strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner
 - Etablering av strekninger med streknings-ATK
 - Intensivert arbeid med å ta i bruk gjeldende kriterier for fartsgrenser innenfor tettbygd strøk og gjennomgang av gjeldende fartsgrenser utenfor tettbygd strøk
 - Gjennomføring av en trafikksikkerhetskampanje innenfor temaet fart og fartsrelaterte ulykker
 - Sikring av kryssingspunkter for gående og syklende
 - Tiltak fra og med vintersesongen 2009 for å sikre at tunge kjøretøy er tilstrekkelig utrustet på norsk vinterføre
 - Tilsyn med virksomheter underlagt regelverk for føreropplæring, kjøretøykontroll og kjøretøyreparasjon
 - Satsing på utekontroller, herunder bilbeltekontroller, tungbilkontroller og kontroll av kjøre- og hviletid
 - Bilbeltegebyret er foreslått doblet
 - Endringer i ordningen for prikkbelastning av førerkort
 - Økt fokus på høyrisikogrupper, f.eks gjennomføring av spesielle tiltak rettet mot ungdom i samarbeid med andre aktører og innsats for å øke deltakelsen på kurset 65+ for eldre bilførere
 - Differensiering av gebyret for førerprøve.

Tiltakene er gitt en nærmere omtale i det følgende og i omtalen av de ulike budsjettpostene, jf. også egen omtale av trafikksikkerhet i del III i proposisjonen.

I Nasjonal transportplan 2006–2015 ble det lagt til grunn at det i perioden 2006–2009 skulle gjennomføres ulykkesreduserende tiltak på de om lag 10 pst. mest ulykkesbelastede riksvegstreknin-gene. Etter en nærmere gjennomgang ble dette konkretisert til 2 250 km. Ulykkesreduserende tiltak kan være enkle strakstiltak i etterkant av trafikksikkerhetsinspeksjoner, nedsatt fartsgrense, ATK, bygging av midtrekkverk på to- og trefelts

veger, bygging av helt ny veg m.m. I 2009 er det planlagt utført ulykkesreduserende tiltak på om lag 740 km ulykkesbelastet riksveg. I løpet av planperioden ventes det å være gjennomført tiltak på i alt 2 110 km veg.

Det er i 2009 planlagt å bygge midtrekkverk på 15 km to- og trefelts veg. I tillegg vil det bli igangsatt arbeid med å bygge midtrekkverk på to strekninger, til sammen 15 km. I løpet av handlingsprogramperioden 2006–2009 ventes det å være bygd om lag 56 km midtrekkverk på to- og trefelts veger, mens målet for planperioden var 52 km. Dette gir en måloppnåelse på 108 pst. Det er planlagt åpnet 69 km firefeltsveg med fysisk skille mellom kjøreretningene i 2009. Den betydelige satsingen på bygging av firefelts veger i kombinasjon med bygging av midtrekkverk på to- og trefelts veger gir lengre sammenhengende strekninger med god sikkerhetsmessig standard. Ved åpning av ny firefelts veg på E18 mellom Langåker og Bommestad vil det være fysisk skille mellom kjøreretningene på 121 av totalt 129 km mellom Oslo og avkjøring til Larvik ved Bommestad.

Arbeidet med å skape større avstand mellom kjøreretningene gjennom å etablere merket sperreområde vil styrkes i 2009. Dette er å anse som et permanent tiltak på strekninger med en gjennomsnittlig døgntrafikk på mellom 4 000 og 8 000 kjøretøyer, men kan også brukes som midlertidig tiltak på strekninger med høyere trafikkbelastning. Vurderinger av stamvegnettet viser at det er behov for å etablere merket sperreområde på om lag 1 100 km veg. Økt bruk av midtseparerende tiltak som merket sperreområde og annen midtmarkering vil utvide strekningsomfanget med tiltak mot møteulykker.

Drift og vedlikehold av vegnettet styrkes i 2009. Driftsoppgaver som ivaretar trafikksikkerheten har høyeste prioritet. Dette gjelder spesielt vinterdriften der brøyting, salting og strøing er de viktigste oppgavene. I tillegg økes midlene til drift- og vedlikeholdsrettede strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner.

ATK er et effektivt virkemiddel for å øke trafikksikkerheten, med en dokumentert samlet reduksjon av personskadeulykkene på 17 pst. på de strekninger tiltaket er etablert (Trafikksikkerhetshåndboka). ATK har hittil vært benyttet til å måle hastighet ved enkeltpunkter. Fra 2009 tar departementet sikte på også å bruke ATK til å måle gjennomsnittsfart mellom to punkter (streknings-ATK) for å øke etterlevelsen av fartsgrenser over lengre vegstrekninger.

Nye kriterier for fartsgrenser innenfor tettbygd strøk innebærer mer bruk av 30 km/t og 40 km/t som fartsgrense. Dette vil bidra positivt til en tra-

fikksikker tilrettelegging for gående og syklende. Arbeidet med å ta i bruk de nye kriteriene vil bli intensivert i 2009. Dette forutsetter et aktivt samarbeid mellom kommunene og Statens vegvesen.

Det pågår et arbeid med å gjennomgå kriterier for særskilte fartsgrenser utenfor tettbygd strøk. Hensikten er blant annet å få lengre sammenhengende strekninger med ensartet fartsgrense.

Erfaringsvis gir ressursbruken til trafikksikkerhetskampanjer best effekt dersom innsatsen konsentreres om få større nasjonale kampanjer og i kombinasjon med kontrolltiltak. I 2009 vil det bli gjennomført nasjonale trafikksikkerhetskampanjer hvor hovedfokus er fart og fartsrelaterte ulykker.

Det er innført nye kriterier for etablering av gangfelt. Som en oppfølging av disse vil alle eksisterende gangfelt på veger med fartsgrense 50 km/t eller høyere bli gjennomgått, og sikringstiltak vil bli utført.

Det skal gjennomføres flere tiltak fra og med vintersesongen 2009 for å sikre at tunge kjøretøy er tilstrekkelig utrustet på norsk vinterføre og at Statens vegvesen har tilstrekkelig mulighet til å sanksjonere overfor brudd på regelverket. Innen trafikant- og kjøretøyområdene skal det videre gjennomføres utekontroller med en særlig prioritering av kjøre- og hviletidskontroller, samt tilsynsvirksomhet overfor virksomheter underlagt regelverket for føreropplæring, kjøretøykontroll og kjøretøyreparasjon.

Evaluerings- og ordningen med prikkbelastning av førerkort viser at ordningen bidrar til endret atferd for førere som har fått prikker. Det vil videre bli vurdert innstramminger i ordningen samt særskilte ordninger for prikkbelastning av førerkort til unge ferske bilførere. Statens vegvesen vil også samarbeide med øvrige aktører for målrettede tiltak for ungdom, bl.a. holdningsskapende arbeid på ulike arenaer og kontrollvirksomhet.

Samferdselsdepartementet gjennomfører i samarbeid med Kommunal- og regionaldepartementet et pilotprosjekt om føreropplæring i tilknytning til videregående skole for ungdom som bor i distriktene. Prosjektet blir evaluert for å samle erfaringer om hvordan et slikt samarbeid om trafikk- og føreropplæring ev. kan utvikles videre. Pilotprosjektet avsluttes og evalueringsrapport vil foreligge medio 2009.

Eldre bilførere har behov for særskilte opplærings- og informasjonstiltak. 65+ kursene har vist seg å være et viktig og dokumentert effektivt tiltak for å redusere risikoen for denne gruppen. I 2009 vil det bli arbeidet for å øke deltakelsen.

Mange kandidater stryker til teoriprøven for førerkort klasse B. Ved å la de kandidatene som står på teoriprøven ved første forsøk få prøven gra-

tis, kan flere bli motivert til å forberede seg bedre. Se for øvrig nærmere omtale i kapitlet om avgifter og gebyrer i del III i proposisjonen.

Miljø

I forhold til de lokale problemene er stadig skjerpede avgasskrav og krav til drivstoffkvalitet viktige virkemidler. Dette gjelder også den miljødifferensierte årsavgiften og vektårsavgiften. Statens vegvesen vil også skjerpe innsatsen mot spredning av fremmede og skadelige arter, jf. også egen omtale av Samferdsel og miljø i del III i proposisjonen.

Pr. 01.01.2010 er det beregnet at om lag 17 000 personer vil være utsatt for konsentrasjoner av PM10 over det nasjonale målet for 2010, en reduksjon på 3 300 personer fra ventet nivå pr. 01.01.2009. Reduksjonen skyldes i stor grad innføring av miljøfartsgrenser og redusert bruk av piggdekk. Reduksjonen kan bli større enn beregningene viser, som følge av spredning av saltløsning for å dempe støvet. Det ventes ikke vesentlige overskridelser av grenseverdiene for PM10 i 2009.

Tilsvarende tall for NO₂ viser at 8 700 personer bosatt langs riksveg vil være utsatt for konsentrasjoner over det nasjonale målet for 2010. Dette er om lag det samme som ventet nivå pr. 01.01.2009. Den positive effekten av stadig fornyelse av bilparken oppveies av trafikkveksten. I enkelte byer er det fare for overskridelser av grenseverdiene for NO₂ fra 2010. De nasjonale målene er vesentlig mer ambisiøse enn grenseverdiene i forurensningsforskriften, og overskrides derfor i større grad.

Det er ikke ventet vesentlige endringer i støyplageindeksen (SPI) i 2009. Virkningen av mindre støyende biler og miljøfartsgrenser oppveies av trafikkveksten. På lengre sikt er det ventet at økt satsing på utvikling av tiltak rettet mot støykilden, bl.a. støysvake vegdekker og bildekk, vil bidra til å redusere støyplagen. Dette vil imidlertid kreve omfattende forskning og utvikling.

Det ventes nedbygging av om lag 810 dekar dyrket jord (lettbrukt areal) som følge av veganlegg som åpnes for trafikk i 2009.

Tilgjengelighet for alle

BRA-programmet for mer tilgjengelig kollektivtransport ble presentert i St.meld. nr. 24 (2003–2004). For å konkretisere virkemiddelbruk og tiltak under BRA-programmet ble det utarbeidet en handlingsplan for perioden 2006–2009. BRA-programmet har ført til økt oppmerksomhet om fagområdet, diskusjon om det teoretiske grunnlaget

og iverksetting av tiltak. Transportetatens rutiner knyttet til håndtering av tilgjengelighetsspørsmål er forbedret som følge av BRA-programmet.

I handlingsplanen for BRA-programmet var det skissert tre geografiske områder som skulle gis spesiell oppmerksomhet; Drammen – Gardermoen, Nord-Jæren og Trondheimsområdet. Områdene er prioritert ved søknader til tilskuddsordningen til kommunale og fylkeskommunale tiltak for mer tilgjengelig kollektivtransport. I tillegg har Statens vegvesen fulgt opp de prioriterte områdene gjennom planlegging og prioritering av midler over ordinære budsjetter.

I handlingsplanen skisseres konkrete virkemidler og tiltak i arbeidet for et mer tilgjengelig kollektivtilbud. Virkemidlene er tatt i bruk av Statens vegvesen, og prinsipper for universell utforming er lagt til grunn i etatens arbeid. Arbeidet med indikatorer og oppdatering av etatens håndbøker med hensyn til mer universell utforming fortsetter. Et viktig arbeidsområde er å følge opp at hele reisekjeden blir tilgjengelig. Statens vegvesen har derfor initiert samarbeid med andre forvaltningsnivå og organisasjoner. For å sikre brukermedvirkning har Statens vegvesen etablert en sentral brukermedvirkningsgruppe. I tillegg er det etablert regionalt samarbeid med brukerorganisasjonene.

Statens vegvesen har ansvaret for å koordinere transportetatens og Avinors oppfølging av hand-

lingsplanen for BRA-programmet. Dette ivaretas gjennom en tverretatlig arbeidsgruppe.

Lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne ble vedtatt i 2008. Loven pålegger offentlige myndigheter å arbeide aktivt, målrettet og planmessig for å sikre like muligheter og rettigheter til samfunnsdeltakelse for alle og hindre diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. Statens vegvesen arbeider systematisk med universell utforming og bedring av tilgjengeligheten til transportsystemet. Alle prosjekter som Statens vegvesen gjennomfører, skal tilfredsstille kravene til universell utforming. Krav til universell utforming legges inn i etatens retningslinjer og veiledere fortløpende, og det arbeides med informasjon og kompetanseoppbygging knyttet til fagfeltet. Det arbeides også med en strategi for videre aktiviteter rettet mot å gjøre transportsystemet universelt utformet.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Statens vegvesen skal etablere samfunnssikkerhet, beredskap og krisehåndtering i tråd med de til enhver tid gjeldende lover og regler og interne behov. Dette er en forutsetning for at etaten skal kunne nå sine overordnede mål.

Samvirket med andre myndigheter og aktører vil bli styrket for i større grad å kunne ivareta samfunnets interesser knyttet til sikkerhet og framkommelighet på vegnettet.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	¹ Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	7 055 481	7 061 500	7 749 500
29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	337 622	285 000	380 100
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 60 og post 72</i>	5 166 786	5 785 300	6 440 900
31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	342 270	329 000	442 500
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	370 939	399 800	229 000
60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 31</i>	841 894	17 000	17 700
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 454 117	1 547 400	1 776 000
	Sum kap. 1320	15 569 109	15 425 000	17 035 700

¹ Det er senere gjort følgende endringer: Post 72 er økt med 115 mill. kr, jf. St.prp. nr. 59/Innst. S. nr. 11 (2007–2008).

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

Det foreslås bevilget 7 749,5 mill. kr, en økning på 688 mill. kr eller 9,7 pst. fra saldert budsjett 2008. Med budsjettforslaget er 102,8 pst. av rammen i handlingsprogrammet 2006–2009 fulgt opp.

I tillegg til trafikktilsyn, drift og vedlikehold med egne budsjettomtaler i det følgende, er det planlagt benyttet om lag 670 mill. kr til overordnet ledelse og planlegging, FoU og drift av Norsk Vegmuseum.

Overordnet ledelse og planlegging omfatter overordnede lederoppgaver og strategisk planlegging. Dette inkluderer kostnader i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan og fylkesvegplan, rutevise og tematiske utredninger, budsjett og handlingsprogram, bompengesaker og utredninger for Samferdselsdepartementet. I tillegg kommer overordnet planlegging som gjelder fylkes- og kommunedelplaner, utredninger/analyser og konsekvensutredninger.

FoU innebærer bl.a. etatsprosjekter rettet mot trafiksikkerhet, utvikling av drift og vedlikehold, intelligente transportsystemer, SaltSMART og internasjonale forpliktelser/samarbeid. Det vises til nærmere omtale under Andre saker.

Trafikktilsyn

Til trafikktilsyn foreslås det benyttet om lag 1,4 mrd. kr, en økning med 6,7 pst. fra saldert budsjett 2008. Økningen skal bidra til å styrke trafiksikkerhetsarbeidet.

Innen trafikant- og kjøretøyområdene er 80 pst. av arbeidet som utføres på trafikkstasjonene, knyttet til forvaltningstjenester. Dette omfatter førerprøver, førerkort- og kompetansebevisutstedelser, myndighetskontroller i hall, registrerings- og vognkorthandlinger og tilsyn med virksomheter underlagt regelverket for føreropplæring, kjøretøykontroll og kjøretøyreparasjon. Av de resterende oppgavene som utføres, er utekontroll og trafiksikkerhetskampanjer m.m. Arbeidet er i hovedsak knyttet til ekstern etterspørsel gjennom statlige reguleringer, men også i noen grad forankret i Statens vegvesens rolle som statlig kontroll- og tilsynsorgan overfor aktørene i vegtransportsystemet.

Samtidig som arbeidsomfang og oppgaver har økt de siste årene, har det vært en utfordring å rekruttere og beholde medarbeidere innen trafikant- og kjøretøyområdene. Etaten står overfor store utfordringer med hensyn til å sikre riktig kompetanse for framtidige oppgaver. Det er igang-

satt et arbeid for å rekruttere og sikre nødvendig kompetanse for medarbeidere på trafikantområdet. Dette arbeidet må sees i sammenheng bl.a. med tredje førerkortdirektiv, som innfører krav til grunn- og etterutdanning for førerprøvesensorer. Statens vegvesen vil også i 2009 videreføre satsingen på Kjøretøy- og kontrollstudiet for opplæring av ansatte innenfor kjøretøyområdet.

Statens vegvesen vil ha fokus på at utførelsen av oppgaver skjer med riktig kvalitet og at ventetidene blir akseptable og i henhold til målsettingen.

Implementeringen av yrkessjåførdirektivet medfører at alle nye lastebilsjåførere som utfører transport mot vederlag fra 10.09.2009, vil bli omfattet av krav om en grunnleggende yrkessjåførutdanning.

Evaluering av ordningen med prikkbelastning av førerkort viser at ordningen bidrar til endret atferd hos de førerne som har fått prikker. Det vil også bli vurdert å innføre spesielle ordninger for prikkbelastning av førerkort til unge bilførere.

Eldre bilførere har behov for særskilte opplærings- og informasjonstiltak. 65+ kursene har vist seg å være et viktig og dokumentert effektivt tiltak for å redusere risikoen for denne gruppen. I dag deltar rundt 20 pst. av 70-årskullet med førerkort på disse kursene. I 2009 vil det bli arbeidet for å øke deltakelsen.

Gjennomføring i norsk rett av nytt EU-godkjenningsdirektiv vil kunne gi behov for å øke ressurser knyttet til godkjenning av kjøretøy. Direktivet omfatter enkeltgodkjenning av kjøretøy i større utstrekning enn dagens direktiv. Direktivet innebærer videre at flere typer av kjøretøy kan typegodkjennes i fremtiden i tillegg til at Statens vegvesen vil kunne bli pålagt å EU-typegodkjenne kjøretøy.

Statens vegvesens markedsandel for periodisk kjøretøykontroll var i 2007 på 1,1 pst. Det er foreslått å endre forskriften slik at Statens vegvesen fra 2009 ikke lenger skal utføre slik kontroll. Vegvesenets ressurser vil i stedet bli konsentrert om utvikling av regelverk, og godkjenning og tilsyn med private virksomheter som tilbyr slike kjøretøykontrolltjenester.

Det skal gjennomføres flere tiltak fra og med vintersesongen 2009 for å sikre at tunge kjøretøy er tilstrekkelig utrustet på norsk vinterføre og at Statens vegvesen har tilstrekkelig mulighet til å sanksjonere overfor brudd på regelverket. Ettersom et bestemt antall kjøre- og hviletidskontroller er en EØS forpliktelse, vil det spesielt prioriteres å gjennomføre slike kontroller. Øvrige utekontroller vil målrettes på bakgrunn av analyser av eventuelle problemområder i den enkelte region.

Blant førere og passasjerer som omkommer i vegtrafikkulykker er det mer enn 40 pst. som ikke brukte bilbelte. For å møte denne utfordringen vil omfanget av bilbeltekontroller bli økt i 2009.

Erfaringsvis gir ressursbruken til trafikk sikkerhetskampanjer best effekt dersom innsatsen konsentreres om få større nasjonale kampanjer og i kombinasjon med kontrolltiltak. I 2009 vil det bli gjennomført nasjonale trafikk sikkerhetskampanjer hvor hovedfokus er fart og fartsrelaterte ulykker. Andre aktuelle tema for informasjonsvirksomheten i 2009 er økt bruk av bilbelte og søvnrelaterte ulykker.

I første halvår 2008 har det vært en foruroligende økning i antall drepte blant ungdom. Det typiske for mange av disse ulykkene har vært høy fart, utforkjøring, manglende bruk av bilbelte og rus. Statens vegvesen vil i samarbeid med andre aktører vurdere spesielle tiltak rettet mot ungdom.

Det er et stort behov for døgnhvileplasser for tungtransporten både rundt de store byene og på stamvegnettet. Det nye systemet i EU for håndheving av kjøre- og hviletidsregler for lastebiltrafikken og økende tungtransport på veg har forsterket dette behovet. Statens vegvesen har startet et systematisk arbeid med å kartlegge behovet og planlegge nye raste- og hvileplasser for tungtransporten, med sikte på prioritering av slike tiltak i handlingsprogrammet for perioden 2010–2013. Dette arbeidet skjer i nært samarbeid med lastebilnæringen og det lokale næringslivet.

Drift og vedlikehold av riksveger

I 2009 er det forutsatt brukt om lag 5,7 mrd. kr til drift og vedlikehold av vegnettet, som er en økning med 630 mill. kr eller 12,4 pst. i forhold til saldert budsjett 2008. I de avsatte beløpene inngår midler til forvaltningsoppgaver, administrasjon og ledelse knyttet til drift og vedlikehold av riksvegnettet.

Det legges opp til at 3,5 mrd. kr brukes til drift av vegnettet og 2,2 mrd. kr til vedlikehold. I forhold til budsjettet for 2008 innebærer dette en økning til drift av vegnettet på om lag 280 mill. kr og en økning på om lag 350 mill. kr til vedlikehold. Det er behov for økte ressurser til drift, bl.a. på grunn av prisøkning på funksjonskontrakter utover generell prisstigning, trafikkøkning og flere nye veganlegg.

Målet for driften av vegnettet er også i 2009 at trafikantene tilbys trygg og pålitelig framkommelighet hele året. Det er bl.a. viktig å legge til rette for forutsigbar transport for næringslivet. For å sikre at vegsystemet oppfyller forventningene, må driften være rettidig og utføres med riktig kvalitet. Driftsoppgaver som ivaretar trafikk sikkerheten, har høyest prioritet. Dette gjelder spesielt vinter-

driften der brøyting, salting og strøing er de viktigste oppgavene. Drift av strekninger med mange og alvorlige ulykker vil bli fulgt opp spesielt.

For funksjonskontrakter som startes opp i 2009, vil det bli lagt stor vekt på å sikre riktig kvalitet på utførelsen av drifts- og vedlikeholdsarbeider. Det vil bli stilt krav til gjennomføring basert på internasjonale kvalitetsstandarder og verifikasjon gjennom revisjon av uavhengig revisor. Mangler i utførelsen av alle funksjonskontrakter håndteres gjennom en ny instruks basert på kvalitetsstandardene. Det er påbegynt et opplæringsprogram for alt byggherrepersonell med ansvar for funksjonskontrakter som skal fullføres i løpet av 2009.

Regjeringen har gitt høy prioritet til vedlikehold av vegnettet, herunder dekkelegging. I budsjettet for 2007 ble avsatte midler til vedlikehold økt med 500 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2006, herav 200 mill. kr til asfalt. Det forhøyede nivået ble videreført i 2008. For 2009 foreslås det en ytterligere økning av avsatte midler til asfalt slik at det samlet budsjetteres med 1 075 mill. kr. For dette beløpet vil det kunne bli lagt om lag 1 500 km asfalt, med gjeldende prisforutsetninger, dvs. en økning på 220 km eller 17 pst. i forhold til prognosen i 2008. Den endelige utvelgelsen av strekningene som vil bli asfaltert, skjer etter at Statens vegvesen har foretatt spor- og jevnhetsmålinger på riksvegnettet høsten 2008.

For å sikre riktig levetid for de nye vegdekkene er det nødvendig å grøfte og drenere langs vegene. Vegkroppens bæreevne er avhengig av at den holdes fri for vann. Vannansamlinger i grøftene kan føre til skader også oppover i vegkroppen, og dette svekker vegens bæreevne. Dette fører igjen til risiko for telehiv som ødelegger vegdekket, og som gir dårligere framkommelighet og sikkerhet. Kostnadene til grøfting og drenering er betydelige. En liten del av økningen i midler til vedlikehold vil gå til økt satsing på denne type tiltak, i kombinasjon med legging av nytt dekke.

Statens vegvesen gjennomfører systematiske vurderinger av behov for vedlikeholdstiltak på bruer og ferjekaier. Dette bidrar til at skader blir overvåket eller rettet slik at alvorlige hendelser ikke oppstår. Tilsvarende gjennomføres inspeksjoner av tunneler som skal sikre at vedlikeholdstiltak gjennomføres i tide, slik at tunneler ikke blir stengt for trafikk. Planlagt innsats på drift og vedlikehold av tunneler, bruer og ferjekaier i 2009 vil bli på om lag 660 mill. kr.

40 pst. av tunnelene med lengde over 500 m og 60 pst. av tunnelene med lengde under 500 m er mer enn 30 år gamle. I tillegg har det i perioden 1985–2000 blitt bygget et relativt stort antall lange tunneler med stor mengde teknisk utstyr. Med nor-

mal levetid på 15–20 år vil disse tunnelene medføre store og økende kostnader til reparasjoner og utskiftninger i årene som kommer. For 2009 vil det bli utført nødvendig vedlikehold av hensyn til sikkerheten.

Systematiske trafikksikkerhetsinspeksjoner avdekker behov for tiltak, både når det gjelder drift og vedlikehold og når det gjelder investeringer. Det vil i 2009 bli brukt om lag 170 mill. kr til drift- og vedlikeholdsrettede strakstiltak etter trafikksikkerhetsinspeksjoner. Dette er en økning på om lag 10 mill. kr sammenlignet med i 2008.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Det vil bli gjennomført mer detaljerte risiko- og sårbarhetsanalyser av det viktigste vegnettet. Analyser innen trafikksikkerhet og klima vil bli forsøkt integrert i disse analysene.

Aktivitetsnivået i forhold til å øke kompetanse og gjennomføring av øvelser vil øke i 2009. Krisehåndtering er en kompleks oppgave som innebærer at interne og eksterne ressurser skal fungere sammen. Internkontrollsystemet for sikkerhet, beredskap og krisehåndtering vil bli fulgt opp nærmere.

Statens vegvesen vil fortløpende foreta vurderinger av behov for innkjøp av nytt reservebrumateriell. Innenfor bruberedskap vil det bli prioritert å videreutvikle materielllogistikken, samt en landsdekkende lagerstruktur for å imøtekomme samfunnets økte krav til rask og sikker krisereaksjons- evne.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter

Det foreslås bevilget 380,1 mill. kr. Dette er i henhold til avtalene med OPS-selskapene.

Prosjektet Øysand – Thamshamn på E39 Klett – Bårdshaug i Sør-Trøndelag ble åpnet for trafikk i juni 2005. Det er gitt en nærmere omtale av vederlaget til OPS-selskapet i St.prp. nr. 1 (2004–2005). For 2009 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 158 mill. kr, som forutsettes finansiert med 93 mill. kr i statlige midler og 65 mill. kr i bompenger.

Prosjektet Handeland – Feda på E39 Lyngdal – Flekkefjord i Vest-Agder ble åpnet for trafikk i august 2006. Det er gitt en nærmere omtale av vederlaget til OPS-selskapet i St.prp. nr. 1 (2005–2006). For 2009 utgjør det kontraktsfestede vederlaget 149 mill. kr, som forutsettes finansiert med statlige midler.

Kontrakt for OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand i Aust-Agder og Vest-Agder ble inngått i juni 2006. Det er gitt en nærmere omtale av vederlaget til OPS-selskapet i St.prp. nr. 1 (2007–2008). Delstrekningene Øygardsdalen – Tjøretjer- ra

i Grimstad og Dyreparken – Rona i Kristiansand ble åpnet for trafikk i juli 2008, mens hele streknin-gen Øygardsdalen – Rona skal stå ferdig i løpet av august 2009. Vederlaget til OPS-selskapet i 2009 er beregnet til 208,1 mill. kr, som forutsettes finansi-ert med 138,1 mill. kr i statlige midler og 70 mill. kr i bompenger. Beløpet er inkl. 21 mill. kr for tilleggs-arbeider bl.a. som følge av nye og strengere krav til standard i tunneler, jf. St.prp. nr. 59 (2007–2008).

Regjeringen vil komme tilbake til evalueringen av OPS-prosjektene i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk

Det foreslås bevilget 6 440,9 mill. kr på post 30 og 17,7 mill. kr på post 60 i 2009, til sammen 6 458,6 mill. kr, en økning på 656,3 mill. kr eller 11,3 pst. fra saldert budsjett 2008. Med budsjettforslaget er 97,5 pst. av rammen i handlingsprogrammet 2006–2009 fulgt opp.

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

	(i mill. 2009-kr)		
	Jevnt pr. år handlingsprogram 2006–2009	Forslag 2009	Oppfølging etter fire år i pst.
Stamveger	3 425	3 271,6	96,8
Øvrige riksveger	2 366	2 375,0	93,8
– herav post 30		2 357,3	–
– herav post 60		17,7	–
Ikke rute-/fylkesfordelte midler ¹	453	812,0	122,8
Sum postene 30 og 60	6 244	6 458,6	97,5

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

I tabellen er forslaget for ikke rute-/fylkesfordelte midler for 2009 ført opp med 812 mill. kr, mens årlig beløp i handlingsprogrammet 2006–2009 er på 453 mill. kr. Det store beløpet for 2009 skyldes behov for midler til strakstiltak i tunneler etter gjennomførte inspeksjoner.

Tidligere i planperioden 2006–2009 har stam-veger hatt betydelig høyere oppfølgingsgrad enn øvrige riksveger. Budsjettforslaget for 2009 inne-bærer en klar utjevning i oppfølgingsgrad selv om det fortsatt er en forskjell. Dette skyldes bl.a. store bindinger på stamvegnettet, og at det har vært nød-vendig å prioritere det høytrafikkerte vegnettet, bl.a. med etablering av midtrekkverk/midtdelere.

Budsjettforslaget gir rom for å starte en rekke nye prosjekter, både på stamvegnettet og øvrige riksveger, og for å prioritere midler til mindre investeringstiltak, særlig trafiksikkerhetstiltak. Totalt legges det opp til å starte seks prosjekter på stamvegnettet og åtte prosjekter på øvrige riksve-ger med kostnadsoverslag over 100 mill. kr, jf. opp-listingen av prosjekter under Mål og prioriteringer. Med dette vil alle prosjekter som er prioritert i handlingsprogrammet for 2006–2009 være startet i perioden. Unntaket er noen få prosjekter der det

mangler planavklaring eller endelig finansierings-opplegg.

Pr. 01.01.2009 vil bindingene knyttet til fullfø-ring av igangsatte prosjekter utgjøre om lag 19 mrd. kr, hvorav om lag 9,2 mrd. kr skal dekkes med statlige midler (omfatter også post 31 og post 35). Med budsjettforslaget for 2009 utgjør bindin-gene knyttet til fullføring av igangsatte/vedtatte prosjekter om lag 17,9 mrd. kr, hvorav om lag 10,1 mrd. kr skal dekkes med statlige midler. Inkl. refu-sjonsforpliktelser, vil de totale bindingene pr. 01.01.2010 utgjøre om lag 19,7 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker, OPS-prosjekter og prosjekter der alternativ bruk av ferjetilskudd inn-går.

Tabellen i det følgende viser statlige bindinger på investeringspostene ved inngangen til 2009, 2010 og 2011, og de årlige bindingene i 2009 og 2010. Tabellen omfatter prosjekter som foreslås startet opp i 2009, men ikke nye prosjekter etter 2009. Tilsvarende informasjon er vist for prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr i en annen tabell i det følgende.

Statlige bindinger til igangsatte prosjekter og prosjekter som foreslås startet opp i 2009

(i mill. 2009-kr)

	Bindinger pr. 01.01.2009	Behov/ forslag 2009	Bindinger pr. 01.01.2010	Behov/ forslag 2010	Bindinger etter 2010
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter ¹	–	380	–	450	–
Post 30 Riksveginvesteringer, inkl. post 60 Forsøk ^{2, 3}	8 200	2 970	9 400	–	–
– stamveger	6 500	2 080	5 800	3 200	2 600
– øvrige riksveger	1 700	890	3 600	–	–
Post 31 Rassikring ³	300	240	200	200	0
Post 35 Utbygging i Bjørvika	730	230	500	200	300
Vedtatte refusjonsforpliktelser ⁴	2 000	200	1 800	–	–

¹ Årlige vederlag etter 2010 vil utgjøre om lag 450 mill. kr pr. år (løpende kr).

² Ekskl. mindre investeringstiltak og ikke rute-/fylkesfordelte midler.

³ Omfatter ikke nye strekningsvise prosjekter etter 2009.

⁴ Omfatter ikke nye forskutteringsavtaler etter 2008.

Bindinger knyttet til stamvegprosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr

	Tildelt for 2009					Forslag 2009					Anslag 2010					(i mill. 2009-kr)				
	Kostnads- overslag	statlige midler			annen finansiering	sum			annen finansiering	sum	statlige midler			annen finansiering	sum	statlige midler			annen finansiering	sum
		statlige	annen	annen		statlige	annen	annen			statlige	annen	annen			statlige	annen	annen		
KORRIDOR 1. Oslo – Svinesund/Kornsjø																				
<i>E 6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo</i>	2 636	457	1 801	2 258	80	95	175	203			126	77								
<i>E6 Svingenskogen – Åsgård</i>	1 372	969		969	250		250	153			153									
<i>E6 Vinterbru – Assurtjern</i>																				
KORRIDOR 2. Oslo – Ørje/Magnor																				
<i>E 18 Riksgrensen/Ørje – Oslo</i>	1 083	136	258	394	260	110	370	380			380									159
<i>E18 Krosby – Knapstad, inkl forskottering/refusjon¹</i>																				
<i>Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta</i>	767	303	450	753	3	11	14													
<i>Rv 2 Kløfta – Nybakkt</i>																				
KORRIDOR 3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger																				
<i>E 18 Oslo – Kristiansand</i>	5 346	1 344	1 948	3 292	229	410	639	500			200	300				300	615			915
<i>E18 Bjørvikaprojektet (post 35)</i>	1 173	1 117		1 117	56		56													
<i>E18 Høvik – Frydenhaug</i>	793	651		651	47		47	95			95									
<i>E18 Frydenhaug – Eik</i>	1 677	548	977	1 525	63		63	97			97									
<i>E18 Kopstad – Gulli, inkl forskottering/refusjon</i>	1 384		1 034	1 034	200		200	150			150					200				200
<i>E18 Langåker – Bomnestad, inkl forskottering/refusjon</i>																				
<i>Rv 150 Ulvensplitten – Tjernsmyr</i>	2 915	106	754	860	300	120	420	550			250	300				415	655			1 070
<i>Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen, inkl lokalvegnett</i>																				
KORRIDOR 4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim																				
<i>E 39 Bergen – Ålesund med tilknytninger</i>	1 088		14	14	40	32	72	300			300					748				748
<i>E39 Kvivsvegen, inkl forskottering/refusjon</i>																				
KORRIDOR 5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø																				
<i>E 16 Sandvika – Bergen</i>	1 360	643	567	1 210	37	45	82	68												
<i>E16 Wøyen – Bjørnum</i>																				
KORRIDOR 6. Oslo Trondheim																				
<i>E 6 Oslo – Trondheim</i>	1 509		847	847	130	360	490	172			172					140				140
<i>E6 Hovimmoen – Dal/Skaberud – Kolomoen, inkl forskottering/refusjon</i>	920				50	50	100	280			100	180				290				540
<i>E6 Øyer – Tretten²</i>	1 526	599	515	1 114	140	102	242	136			136	34				205				205
<i>E6 Nordre avlastningsveg, inkl forskottering/refusjon</i>																				
KORRIDOR 7. Trondheim – Bodø med armer til svenskegrensen																				
<i>E 6 Trondheim – Fauske med tilknytninger</i>	1 099	1 034		1 034	40		40	25			25									
<i>E6 Vist – Jevika – Selli</i>																				
KORRIDOR 8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes																				
<i>E 6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger</i>																				
<i>E10 Lofotens fastlandsforbindelse</i>	1 355	1 305		1 305	50		50													

1 Tildeling for 2009 er inkl. kostnader som er dekket av andre prosjekter på E18 i Østfold, jf. St.prp. nr. 79 (2006–2007).

2 Foreløpig kostnadsoverslag/finansieringsplan (inkl. andel på øvrig riksvegnett) – anslag annen finansiering i 2009 er avhengig av vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet.

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

Med unntak av forsøket på Nord-Jæren, ble alle forsøkene gjennomført etter forsøksloven. Forsøk etter forsøksloven har en varighet på fire år, med mulighet for inntil to års forlengelse. Med bakgrunn i tilbakemeldinger fra lokale myndigheter ble byforsøkene i Bergen og Trondheim avsluttet i 2007, mens forsøket i Kristiansandsregionen er godkjent forlenget i to år. Forsøket på Nord-Jæren i regi av Samferdselsdepartementet ble også avsluttet i 2007. Det samme ble fylkesforsøkene i Buskerud, Telemark og Vestfold (BTV) og Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane (Vestlandsrådet). Etter dette er det for 2009 satt av 17,7 mill. kr i statlige midler til byforsøket i Kristiansandsregionen.

Det har vært en forutsetning at alle forsøkene skal evalueres. Evalueringen av byforsøkene var ferdig våren 2008. Den eksterne evalueringen av byforsøkene konkluderer med at evalueringen ikke har gitt entydig svar på hva som er den ideelle forvaltningsorganisering av transportsystemet i storbyområder. Kommunal- og regionaldepartementet har hatt en løpende evaluering av forsøkene med oppgavedifferensiering på fylkesnivå, og denne ble avsluttet høsten 2007. Evalueringen av fylkesforsøkene konkluderer med at forsøket ikke har hatt påviselige effekter, og at investeringsbeslutningene med all sannsynlighet ville vært de samme uten forsøket. Dette kan imidlertid ha sammenheng med høye bindinger knyttet til investeringsmidlene.

I det følgende gis en nærmere omtale av prioriteringene av mindre investeringstiltak m.m. i 2009. I tillegg til de tiltak som er omtalt i det etterfølgende, gjennomføres det også slike tiltak i forbindelse med de strekningsvise prosjektene. Oppfølging i forhold til handlingsprogrammet 2006–2009 for de enkelte stamvegruter og de enkelte fylker er nærmere omtalt under bolken «Nærmere om investeringsprogrammet».

Trafikksikkerhetstiltak

Regjeringen har vurdert det som nødvendig å styrke trafikksikkerhetsarbeidet betydelig i statsbudsjettet for 2009, bl.a. med bakgrunn i den negative ulykkesutviklingen i 2008. Det er forutsatt benyttet om lag 1 030 mill. kr til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2009, hvorav om lag 930 mill. kr i statlige midler. Dette utgjør en økning i statlige

midler på om lag 450 mill. kr eller om lag en dobling av innsatsen fra i 2008. Sammen med bevilningene i 2006–2008 gir dette en oppfølgingsgrad på 89 pst. i forhold til rammen i handlingsprogrammet 2006–2009. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak med trafikksikkerhetsgevinster.

Etablering av midtrekkverk/midtdelere har vært og er et særlig satsingsområde for Regjeringen. Med budsjettforslaget for 2009 er oppfølgingsgraden 110 pst. for slike tiltak.

Tiltak rettet mot de alvorligste ulykkene som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av myke trafikanter, vil bli prioritert. Dette vil være tiltak som f.eks. midtrekkverk, merket sperreområde, vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer, bedring av kryssmuligheter for fotgjengere og syklist, fjerning av hindringer utenfor vegbanen, montering av rekkverk, automatisk trafikk kontroll m.m.

I 2009 vil det bli etablert midtrekkverk på følgende strekninger med to- eller trefelts veg, i alt 15 km:

- E18 Hovettunnelen – Ris, Porsgrunn og Bamble kommuner i Telemark (2,3 km)
- E16 Sollihøgda – Sundvollen (delstrekninger), Hole kommune i Buskerud (5,8 km)
- Rv 7 (tre kurver), Flå kommune i Buskerud (1,2 km)
- E39 Storenes – Tangvall (gjenstående strekning), Søgne kommune i Vest-Agder (1,5 km)
- E6 Helltunnelen – Værnes, Stjørdal kommune i Nord-Trøndelag (2,0 km)
- E6 Hotran – Gråmyra, Levanger kommune i Nord-Trøndelag (2,0 km).

I tillegg vil det bli igangsatt arbeid med å bygge midtrekkverk på E6 over Rudshøgda i Hedmark (6,2 km) og på E18 mellom Ringnes og Mastemyr i Akershus (8,6 km), til sammen om lag 15 km.

Det forutsettes åpnet 69 km firefelts veger med fysisk skille mellom kjøreretningene i 2009.

Statens vegvesen gjennomfører hvert år et betydelig antall trafikksikkerhetsinspeksjoner. Dette innebærer at det blir foretatt en systematisk gjennomgang av vegen og vegens sidearealer med tanke på å identifisere farlige punkter og definere forebyggende og ulykkesreducerende tiltak. Det er viktig med en sterkere satsing på tiltak som framkommer som behov ved slike inspeksjoner, f.eks. enkle strakstiltak som ikke krever grunnerverv eller formell planbehandling. På andre steder vil det være nødvendig å gjennomføre noe mer omfattende tiltak, som f.eks. rundkjøringer, kryssutbedringer og utbedring av kurver.

Tiltak for gående og syklende

Det er forutsatt benyttet om lag 500 mill. kr til tiltak for gående og syklende i 2009, hvorav om lag 400 mill. kr i statlige midler. Dette utgjør en økning i statlige midler på om lag 70 mill. kr eller 21 pst. fra 2008. Sammen med bevilgningene i 2006–2008 gir dette en oppfølgingsgrad på 82 pst. i forhold til rammen i handlingsprogrammet 2006–2009. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak som medfører bedre forhold for gående og syklende.

Utbygging av sammenhengende hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder, skoleveger og andre strekninger der det ferdes mange mindreårige prioriteres. Arbeidet med å innsisere og forbedre eksisterende sykkelveger i forhold til trafikk-sikkerhet og framkommelighet vil bli videreført i 2009. Videre vil Statens vegvesen formidle kunnskap om sykling og sykkeltiltak, både gjennom Sykkelbynettverket og gjennom samarbeid med universiteter og høyskoler om undervisning i miljøvennlig bytransport.

Statens vegvesen vil videreføre samarbeidet med kommuner om planlegging av hovednett for sykkeltrafikken i byer og tettsteder. I Oslo-området videreføres arbeidene med å bygge ut hovednettet for sykkeltrafikken, bl.a. langs E6 fra Furuset til bygrensa, rv 150 Ring 3 mellom Nydalen og Storo, rv 163 Østre Aker vei fra Grorud til Lørenskog og langs rv 168 Griniveien fra Røa til bygrensa. I Fredrikstad prioriteres tiltak som inngår i planlagt hovednett.

Byene Mandal, Grimstad, Sandefjord, Notodden og Kongsberg er valgt ut for en konsentrert innsats i perioden 2006–2009. I Midt-Norge samarbeider Statens vegvesen med kommunene om etablering av hovednett i 14 byer og tettsteder. Videre planlegges det hovednett i samarbeid med kommunene i både Bodø, Mosjøen, Harstad, Alta og Vadsø.

Planavklaringer for gang- og sykkeltiltak i byer og tettsteder er en utfordring, jf. omtale i St.prp. nr. 69 (2006–2007). I Oslo møtes representanter fra Samferdselsdepartementet, Oslo kommune og Statens vegvesen jevnlig for å følge opp detaljplanleggingen av hovednettet for sykkeltrafikken i Oslo. I 2009 er det bl.a. mulighet for å få godkjente planer for sykkelfelt i Ullevålsveien fra Fagerborgveien til Colletsgate, gang- og sykkelveg i Tvetenveien fra Ole Deviksveg til Haugerud, sykkelfelt på rv 161 Ring 2 Blinderveien til Vogts gate og gang- og sykkelvegkryssing av rv 150 ved Ullevål stadion.

Statens vegvesen har startet arbeidet med å utvikle en nasjonal strategi for gående.

Tiltak for kollektivtransport

Det er forutsatt benyttet til sammen om lag 2 560 mill. kr til tiltak for kollektivtransport i 2009, hvorav om lag 250 mill. kr i statlige midler. Dette utgjør en økning i statlige midler på om lag 60 mill. kr eller 31,6 pst. fra 2008. Sammen med bevilgningene i 2006–2008 gir dette en oppfølgingsgrad på 77 pst. i forhold til rammen i handlingsprogrammet 2006–2009. De totale midlene innebærer en sterk økning i satsingen på kollektivtrafikktiltak i 2009. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak som medfører bedre forhold for kollektivtrafikken.

Den største satsingen på kollektivtrafikktiltak er i Oslo, Akershus og Bergen. I 2009 vil det bli benyttet om lag 720 mill. kr i Oslo og om lag 510 mill. kr i Akershus. I Bergensområdet forutsettes det benyttet om lag 1 070 mill. kr. De største prosjektene i 2009 er opprusting av Kolsåsbanen i Oslo og Akershus og bygging av Bybanen i Bergen. Det pågår oppgradering av Jernbanetorget og Carl Berners plass i Oslo. For øvrig er det avsatt midler til tiltak for å bedre framkommeligheten for buss og trikk i flere byområder. Innfartsparkering, oppgradering av kollektivterminaler og tilrettelegging av holdeplasser og knutepunkter for langrutebusser vil også være en viktig del av satsingen i 2009.

Arbeidet for å bedre tilgjengeligheten til kollektivtransportsystemet er et prioritert område. Det er satt av om lag 56 mill. kr til tilskuddsordningen for universell utforming innenfor kommunene og fylkeskommunene sitt ansvarsområde i 2009 (BRA-programmet), jf. omtale av kap. 1330, post 60. Tilskuddet fordeles etter en egen søknadsprosess som administreres av Statens vegvesen.

Alle prosjekter som Statens vegvesen gjennomfører, skal tilfredsstillende de krav som stilles til universell utforming. Det skal gjennomføres en rekke store og små tiltak i kollektivtransportsystemet i 2009. De fleste av disse tiltakene vil bidra til bedret tilgjengelighet ved at prinsipper for universell utforming er innarbeidet i løsningene. Viktige tiltak som forutsettes gjennomført i 2009, er knyttet til holdeplasser på stamvegnettet, kollektivknutepunkter som Statens vegvesen er med på å delfinansiere samt andre stoppe- og omstigningssteder. I tillegg oppgraderes større knutepunkter i Oslo. Eksempler på mindre tiltak som fører til bedre tilgjengelighet langs lengre strekninger, er bygging/utbedring av holdeplasser langs rv 460 og rv 43 i Vest-Agder.

Miljøtiltak

Det er forutsatt benyttet om lag 130 mill. kr til særskilte miljø- og servicetiltak i 2009 innenfor Statens vegvesens ansvarsområde, hvorav om lag 90 mill. kr i statlige midler. Sammen med bevilgningene i 2006–2008 gir dette en oppfølgingsgrad på 84 pst. i forhold til rammen i handlingsprogrammet 2006–2009. I tillegg kommer miljø- og servicetiltak som inngår i strekningsvisetiltak.

Regjeringen la i 2007 fram St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk, jf. Innst. S. nr. 145 (2007–2008). For å nå målene for transportsektoren kreves en kombinasjon av virkemidler. De langsiktige strategiene innenfor transportsektoren vil bli presentert i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010–2019. Signalene fra St.meld. nr. 34 (2006–2007)/Innst. S. nr. 145 (2007–2008) vil være en del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019.

Regjeringens forslag til samferdselsbudsjett for 2009 har en klar klima- og miljøprofil der miljøtiltak innenfor Statens vegvesens budsjett bare er en liten del av den samlede satsingen. Det kan bl.a. vises til en sterk økning av budsjettet til Jernbaneverket og ikke minst jernbaneinvesteringene, en dobling av belønningsordningen samt økt satsing på klimaforskning og alternative drivstoff. Vridningen mot mer såkalt grønne skatter og avgifter fortsetter i 2009.

I tillegg til å videreføre arbeidet med å tilrettelegge for mer miljøvennlig bytransport og overføring av gods fra veg til sjø og bane, har Statens vegvesen så langt også satt i gang arbeid med utvikling av en internettside om kjøretøy og drivstoff, utarbeidelse av miljøkrav til entreprenører samt tilrettelegging for at ansattes arbeidsreiser gjennomføres med miljøvennlige transportmidler.

I byer med overskridelse av forurensningsforskriftens grenseverdier for PM₁₀, vil det bli gjennomført tiltak i samråd med kommunene. Bruken av magnesiumsalt som støvdempende middel vil fortsette. Ordningen med miljøfartsgrense på rv 4 Trondheimsveien, rv 150 Store Ringvei og E18 Drammensveien i Oslo vil bli videreført. Det vil bli arbeidet for å øke piggfriandelen. I byer der det er fare for overskridelse av de nye grenseverdiene for NO₂ vil det bli gjennomført tiltaksutredninger, slik at tiltak kan gjennomføres fra 2010. Et forslag til ordning med lavutslippssoner i norske byer er sendt på offentlig høring. Forslaget innebærer at tunge kjøretøy med høye utslipp vil bli ilagt avgift ved kjøring innenfor definerte soner. Innføring av slike soner vil imidlertid være avhengig av kommunale vedtak. Videre er det startet et samarbeid

med entreprenørene for å tydeliggjøre hvilke miljøkrav som skal stilles.

Alle boliger der støynivået innendørs ligger over forurensningsforskriftens grenseverdi på 42 dB, vil få tilbud om støytiltak. I tillegg vil Statens vegvesen gi økt prioritet til arbeidet med å redusere støyen ved kilden. Spesielt arbeides det med utvikling av støysvake vegdekker som fungerer tilfredsstillende under norske forhold samt klassifisering av bildekk etter støynivå. Prosjektet «Miljøvennlige vegdekker» avsluttes i 2008 og vil bli fulgt opp i 2009 med utprøving av vegdekker. Det vil bli gjennomført forberedelser til å ta i bruk støyredukerende vegdekker på støyutsatte deler av vegnettet. Statens vegvesens innsats innenfor internasjonalt arbeid med krav til kjøretøy og bildekk skal styrkes. Kartlegging etter støyretningslinjene vil fortsette i samarbeid med kommunene, og vil bli fulgt opp ved planlegging og bygging av ny veg.

Arbeidet med å integrere hensynet til natur- og kulturmiljø, dyrket jord og estetikk ved bygging av ny veg og i drift og vedlikehold vil bli videreført. Innenfor rammen til drift og vedlikehold av vegetasjon prioriteres tiltak i byer og tettsteder. Det skal utarbeides tiltaksprogrammer og forvaltningsplaner på bakgrunn av kartlegging av konflikter i forhold til vannforurensning. Intensjonene i Den europeiske landskapskonvensjonen vil bli implementert i Statens vegvesens virksomhet, både i byer og tettsteder og i det landlige landskapet.

Det er fastsatt en handlingsplan mot spredning av fremmede og skadelige arter som vil bli fulgt opp. Det gjennomføres kartlegging av problemer knyttet til biologisk mangfold, og denne skal benyttes ved prioritering av tiltak langs eksisterende veg. Videre gjennomføres det etterundersøkelser av tiltak for å redusere risikoen for viltpåkjørslar, der målet er å finne fram til mer målrettede og kostnadseffektive tiltak. I løpet av 2009 skal alle statlige objekter i Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner være fredet og ha forvaltningsplaner godkjent av Riksantikvaren.

Bruk av salt og sand i vinterdriften kan skade miljøet. Statens vegvesen arbeider for å optimalisere bruken av salt ved å framskaffe ny kunnskap om miljøeffekter, metodebruk og teknologi. FoU-prosjektet Salt SMART er etablert med tanke på å utvikle en ny strategi for å redusere de negative miljøpåvirkningene gjennom å finne metoder som bedre tar hensyn til miljøets tåleevne.

Rassikringstiltak

Se samlet omtale av rassikringstiltak under post 31.

Opprusting av tunneler

Det foreslås bevilget 520 mill. kr til utbedring av eksisterende tunneler i 2009. Sammen med bevilgningene i 2006–2008 gir dette en oppfølgingsgrad på 142 pst. i forhold til rammen i handlingsprogrammet 2006–2009. I tillegg kommer midler som prioriteres innenfor de rute- og fylkesfordelte investeringsrammene.

Rammeøkningen i forhold til handlingsprogrammet 2006–2009 skyldes i hovedsak behov for å gjennomføre strakstiltak etter tunnelinspeksjoner. Som omtalt i St.prp. nr. 68 (2006–2007) og St.prp. nr. 69 (2006–2007), ble det etter raset i Hanekleivtunnelen på E18 i Vestfold satt i gang arbeid med å inspisere samtlige tunneler på riks- og fylkesvegnettet i Norge. Inspeksjonen har avdekket behov for å gjennomføre strakstiltak i flere tunneler. Kostnadene for nødvendige tiltak i tunnelene på riksvegnettet er anslått til i størrelsesorden 300 mill. kr. Tiltakene varierer fra noe ekstra bolting til mer omfattende sikringsarbeider, bl.a. i Grimstadporten på E18 i Aust-Agder og to tunneler på rv 37 Tinnsjøvegen i Telemark. Totalt foreslås det avsatt 220 mill. kr. Deler av arbeidene gjennomføres i 2008.

Det legges opp til å slutføre arbeidene med utskifting av vann- og frostsikringen i tunnelene mellom Ålesund og Ellingsøy og mellom Ellingsøy og Valderøy på rv 658 i Møre og Romsdal, jf. bl.a. omtale i St.prp. nr. 45 (2007–2008). I tillegg er det foreslått midler til å starte arbeidene med utskifting av vann- og frostsikringen i Freifjordtunnelen på rv 70 i Møre og Romsdal. Deler av investeringskostnadene forskutteres av fylkeskommunen og berørte kommuner.

Videre prioriteres oppfølging av det sentrale programmet for oppgradering av eksisterende tunneler med basisutstyr for brannsikkerhet. I den forbindelse vil kravene i den nye forskriften om minimum sikkerhetskrav til tunneler bli fulgt opp, jf. EU-direktiv 2004/54/EF, samt ev. behov for andre utbedringer i de aktuelle tunnelene.

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2006–2007) og St.prp. nr. 1 (2007–2008), ble det i 2007 avsatt 25 mill. kr over Statens vegvesens budsjett til arbeidet med innføring av nytt landsdekkende radionettverk for nød- og beredskapsetater. På grunn av forsinket framdrift er det ikke avsatt midler til dette i budsjettet for 2009.

Nasjonale turistveger

Det foreslås bevilget 100 mill. kr til prosjektet i 2009. Sammen med bevilgningene i 2006–2008 gir

dette en oppfølgingsgrad på 127 pst. i forhold til rammen i handlingsprogrammet 2006–2009.

Den vedtatte satsingen på Nasjonale turistveger omfatter 18 strekninger som innen 2016 skal utvikles til en turistattraksjon som skal styrke Norges attraktivitet som feriemål. Gjennom økt trafikkgrunnlag og lengre oppholdstid for vegfarende turister legges det til rette for økt verdiskapning, særlig i distriktene.

For å stimulere private og offentlige aktører til å følge opp innenfor sine områder, er det forutsatt at prosjektet blir gjennomført i to faser. Fram til 2012 vil planlegging og gjennomføring av utvalgte turistvegstopp med høy kvalitet og opplevelsesverdi på alle de 18 turistvestrekningene sammen med et helhetlig opplegg for turistveginformasjon bli prioritert. Det tas sikte på samlet markedsført attraksjon fra 2012. Fram mot 2016 er det et mål at alle rutene skal være utviklet til fullverdige turistattraksjoner.

Utbyggingstiltakene prioriteres slik at Geiranger – Trollstigen skal kunne tildeles status som Nasjonal turistveg i 2009. Videre vil Statens vegvesen bl.a. planlegge oppgradering av de tre reiselivsikonene Trollstigplatået, Gjende og Vøringsfossen. Budsjettforslaget for 2009 tar dessuten sikte på å medvirke til grunnlagsinvesteringer som skal sikre høy internasjonal kvalitet på ikonpunktene. Gjennomføringen av tiltakene forutsetter imidlertid økonomisk medvirkning fra andre berørte statlige sektorer, fylkesinstanser, kommuner og privat næringsliv.

Næringsaktørene har ansvar for å skape aktiviteter og tilby opplevelser som støtter opp om strekningenes egenart. Statens vegvesen, NHO Reiseliv og Innovasjon Norge har inngått en samarbeidsavtale for å styrke produktutviklingen og markedsføringen av reiselivsproduktet rundt turistattraksjonen Nasjonale turistveger med klar ansvarsdeling mellom partene.

Post 31 Rassikring

Det foreslås bevilget 442,5 mill. kr, en økning på 113,5 mill. kr eller 34,5 pst. fra saldert budsjett 2008. Med budsjettforslaget for 2009 er 107,6 pst. av rammen i handlingsprogrammet 2006–2009 fulgt opp.

I tillegg er det lagt til grunn at det vil bli benyttet til sammen om lag 60 mill. kr i statlige midler til prosjekter og tiltak med rassikringsgevinst på post 30. Samlede statlige bevilgninger til rassikring i 2009 vil dermed utgjøre om lag 500 mill. kr. I tillegg kommer ekstern finansiering, slik at det totalt vil bli benyttet om lag 650 mill. kr til rassikring i

2009. Dette er en økning på 130 mill. kr eller 25,1 pst. i forhold til i 2008.

Følgende større prosjekter (over 100 mill. kr) med rassikringsgevinst foreslås prioritert i 2009, med finansiering dels over post 30 og dels over post 31:

- E39 Gammelseter – Nipetjørn, Lindås kommune i Hordaland (åpnet i september 2008)
- Rv 13 Ulvundsøyne, Voss kommune i Hordaland (forutsatt åpnet i januar 2009)
- Rv 13 Bugjelet – Brimnes, Eidfjord og Ullensvang kommuner i Hordaland (forutsatt åpnet høsten 2010)
- Rv 5 langs Kjosnesfjorden (Hammarsgrovi – Stølsneset), Jølster kommune i Sogn og Fjordane (forutsatt åpnet i november 2009)
- Rv 53 Naustbukttunnelen, Årdal kommune i Sogn og Fjordane (forutsatt åpnet i juli 2009)
- Rv 55 Fatlaberget, Leikanger og Sogndal kommuner i Sogn og Fjordane (forutsatt åpnet i desember 2008)
- Rv 55 Gullringen, Luster kommune i Sogn og Fjordane (forutsatt åpnet våren 2010)
- Rv 60 Hellesylt – Strekanetunnelen, Stranda kommune i Møre og Romsdal (oppstart 2009, forutsatt åpnet i 2011)
- E10 Fjøsdaalen, Flakstad kommune i Nordland (åpnet i mars 2008)
- Fv 15 Dale – Alvestad, Harstad kommune i Troms (forutsatt åpnet sommeren 2010)
- Fv 347 Arnøya, Skjervøy kommune i Troms (åpnet i november 2007).

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Det foreslås bevilget 229 mill. kr. Med dette er rammen i handlingsprogrammet 2006–2009 fulgt opp. I tillegg er det lagt til grunn at det skal benyttes 260 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3 og 150 mill. kr i inntekter fra salg av eiendommer.

Prosjektet er tidligere omtalt i bl.a. St.meld. nr. 28 (2001–2002), St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 108, St.prp. nr. 96 (1987–1988), St.prp. nr. 50 (2004–2005) og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 58.

Første etappe av prosjektet omfatter ny E18 i en om lag 1 200 m lang tunnel under Bjørvika og Bispevika mellom Festningstunnelen og Ekeberg-tunnelen, hvorav om lag 700 m som senketunnel. Det skal bygges kryss ved Havelageret og på Sørenga. I tillegg inngår etablering av en ny vegforbindelse, Østre tangent, i bru over sporområdet ved Oslo S med tilkobling til Schweigaardsgate. I andre etappe skal det bygges nytt lokalt vegsystem i området. Anleggsarbeidene startet i august 2005 med sikte på at første etappe åpnes for trafikk i

2010. Andre etappe vil etter planen stå ferdig i 2012.

Bompenger, forskudd og refusjoner

Ekstern finansiering (forskudd, tilskudd og bompenger) i 2006, 2007 og 2008 sammen med forslaget i 2009, ventes å utgjøre 102,4 pst. av det som er lagt til grunn i handlingsprogrammet 2006–2009. For 2009 ventes ekstern finansiering å utgjøre om lag 7,2 mrd. kr, hvor tilskudd utgjør om lag 900 mill. kr, forskudd om lag 600 mill. kr og om lag 5,7 mrd. kr forutsettes stilt til rådighet fra bompengeselskapene.

Bompenger

Trafikantene innbetalte 4 050 mill. kr i bompenger i 2007. Dette er om lag 120 mill. kr mer enn året før. Totalt ble det stilt til rådighet 4 170 mill. kr i bompenger til investeringer i 2007. Pr. 01.01.2008 var det 52 bompengeprojekter som enten var i drift eller vedtatt bygd. Det ble vedtatt fem nye prosjekter i 2007, fem prosjekter ble vedtatt utvidet og to prosjekter ble avviklet.

I St.prp. nr. 1 (2007–2008) er det anslått at om lag 4,9 mrd. kr vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene i 2008. For 2009 forutsettes om lag 5,7 mrd. kr stilt til rådighet til investeringer. I tillegg er det lagt til grunn 290 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3 til driftstiltak for kollektivtransporten.

Forskudd og refusjoner

Innbetalte forskudd medførte at statens utestående refusjonsforpliktelser ved utgangen av 2007 var på 970 mill. kr. I 2008 ventes det innbetalt om lag 540 mill. kr i forskudd, mens det er forutsatt refundert om lag 210 mill. kr. I 2009 er det ventet innbetalt om lag 600 mill. kr, mens det er forutsatt refundert om lag 200 mill. kr. Statens gjeld ved utgangen av 2009 ventes å utgjøre om lag 1,7 mrd. kr.

Videre innebærer ordningen med betingede refusjoner at staten pr. 01.01.2009 har påtatt seg et ansvar for ev. å refundere om lag 560 mill. kr innenfor rammene til øvrige riksveger for det enkelte fylke. I tillegg kommer statens forpliktelser til å betale vederlag til OPS-prosjektene og prosjekter der alternativ bruk av ferjetilskudd inngår.

Det foreslås at Samferdselsdepartementet for 2009 gis en fullmakt til å inngå forskutteringsavtaler, men slik at de totale refusjonsforpliktelsene ikke overstiger 2 300 mill. kr. Dette innebærer at det kan inngås avtaler for om lag 500 mill. kr i 2009.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Det foreslås budsjettet med 1 776 mill. kr til kjøp av riksvegferjetjenester, en økning på 228,6 mill. kr eller 14,8 pst. fra saldert budsjett 2008. Forslaget til budsjett er inkl. kostnader ved innleie og drift av ledig ferje til sambandet Flakk-Rørvik og bruk av MF Sogn i sambandet Molde-Vestnes, samt dekning av kostnader ved roking i andre samband i Møre og Romsdal.

Samferdselsdepartementet legger til grunn om lag samme rutetilbudet i 2009 som i 2008. Det er lagt til grunn en takstøkning i riksvegferjedriften på 4,4 pst. fra 01.01.2009. Det endelige rutetilbudet i 2009 vil være avhengig av resultatet fra forhandlingene mellom Statens vegvesen og ferjeselskapene.

Samferdselsdepartementet orienterte i statsbudsjettet for 2007 om innføring av en avgift på utslipp av NO_x fra 01.01.2007. Konsekvensene av denne avgiftsøkningen ble kompensert ferjebudsjettet. Selskaper som har inngått miljøavtale med staten og meldt seg inn i NO_x-fondet før 01.07.2008, blir nå fritatt for avgiften på NO_x. Det vil ta noe tid å få avklart omfanget av antall selskaper og skip som har inngått miljøavtale. Det kan derfor bli behov for mindre endringer i ferjebudsjettet. Departementet vil ev. komme tilbake til Stortinget med dette.

I løpet av 2007 og 2008 er det registrert mannskapsmangel i riksvegferjedriften i perioder med ferieavvikling. Dette skyldes bl.a. redusert rekruttering til næringen, samt en stor konkurranse om arbeidskraften med annen kystnærliggende virksomhet. Med fortsatt høy aktivitet bl.a. innenfor oljesektoren, må det forventes at ferjeselskapene i perioder vil kunne oppleve mannskapsmangel.

Etter fire år av handlingsprogrammet 2006–2009 har ferjedriften en økonomisk oppfølging på 117 pst. Den høye oppfølgingsprosenten skyldes at flere forhold har endret seg siden Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan. Særlig høy oljepris men også nye sikkerhetskrav er viktige forklaringsfaktorer. I tillegg har Regjeringen økt rabattsatsene på sone- og verdikort med 10 prosentpoeng. Dette har vært et meget positivt tiltak for storbrukere av ferjene, men tiltaket har redusert ferjeselskapenes inntekter og økt statens kostnader.

Konkurranseutsettingen har så langt medført en modernisering av ferjeflåten og har dermed gitt et sikrere og mer robust ferjetilbud til trafikantene. Modernisering av ferjeflåten vil redusere sannsynligheten for havari og tekniske problemer, samt bedre ferjeflåtens miljøegenskaper. Selv med en modernisert ferjeflåte, vil det forekomme uforut-

sette driftsopphold som vil gi trafikkavviklingsproblemer. Samferdselsdepartementet forventer imidlertid at vilkårene til reserveferjer, som innarbeides i anbudskontraktene, vil redusere omfanget av uforutsette driftsopphold.

Ved utgangen av 2008 er det forventet at det vil være konkurranseutsatt om lag 70 riksvegferjesamband. I 2009 starter riksvegferjesambandene Måløy-Oldeide, Isane-Stårheim, Anda-Lote og Melbu-Fiskebøl opp med drift som anbudssamband. Sambanden rutetilbud vil som følge av konkurranseutsettingen minimum oppnå standard for ferjedrift slik den er beskrevet i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Sambandene Bognes-Skarberget og Drag-Kjøpsvik starter også opp som anbudssamband i 2009. Rutetilbudet i Bognes-Skarberget har en frekvens som ligger under gjeldende standard. Sambandet må imidlertid sees i sammenheng med tilbudet på Drag-Kjøpsvik. Det samlede tilbudet i de to sambandene er tilpasset de sesongmessige variasjonene i trafikkmonsteret i området. Det er en målsetning at alle ferjesamband som ikke avløses av faste vegsamband, skal være lyst ut på konkurranse i løpet av 2009.

I forbindelse med Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2008, ble Regjeringen bedt om å vurdere om det kan være formålstjenlig å treffe tiltak for å gjøre ferjebudsjettet mer forutsigbart, eller om det er mer formålstjenlig at staten som i dag løpende håndterer usikkerheten ved svingende oljepris. Spørsmålet har vært reist om ferjeselskapene bør ta risikoen i større grad enn i dag for svingende oljepriser.

Samferdselsdepartementet regner imidlertid med at ferjeselskapene vil kreve en risikopremie for å ta denne risikoen, som vil gjøre ordningen dyrere for staten over tid enn om staten tar risikoen. Problemstillingen er knyttet til ferjesamband som er omfattet av rammetilskuddsordningen. Etter hvert som alle samband skal driftes på anbud, vil ferjeselskapene uansett måtte ta denne risikoen. Selskapene kan imidlertid sikre seg ved å inngå langsiktige prisavtaler med oljeselskapene.

I forbindelse med Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2008, ble det bestemt at det også etter åpningen av Lofotens fastlandsforbindelse skulle videreføres et driftsopplegg for sambandet Svolvær-Skutvik i 2008 med en daglig avgang. Dette skulle samordnes med tilbudet mellom Svolvær og Skrova. Det ble forutsatt at det skulle foretas en løpende evaluering under prøveperioden. Videre var det ønske om at Regjeringen skulle komme tilbake med en ny vurdering når erfaringene om trafikkbevegelsene var kartlagt for 2008.

Samferdselsdepartementet har behov for et større erfaringsgrunnlag enn det en har til nå for å trekke konklusjoner i saken. Departementet ønsker derfor å videreføre et driftsopplegg i sambandet også i 2009. Sambandet foreslås imidlertid nedklassifisert til fylkekommunalt samband, men der staten vil være ansvarlig for materiell og kaier. Det foreslås satt inn en ekstra ferje sommerstid forutsatt at fylkeskommunen dekker driftskostnadene for øvrig. Det tas forbehold med hensyn til muligheten for å skaffe ekstraferje. Det legges opp til fri takstfastsettelse, og at det ikke blir noen avganger mellom Svolvær og Skutvik om vinteren.

I St.prp. nr. 1 (2007–2008) ble det redegjort for at innføringen av ordningen med felles rabatt i hele landet vil ta lengre tid enn det som tidligere var forespeilet. Departementet regner nå med at tidligst mulige innføring i hele landet først vil kunne skje i 2010. Dette reiser imidlertid nye utfordringer som følge av regionreformen og dermed muligheten for at det etableres ulike takstregulativ i fyl-

keskommunene. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken.

Statens vegvesen arbeider med utkast til en forpliktende avtale mellom staten og Nordland og Troms fylkeskommuner som sikrer sommerdrift i sambandene Andenes–Gryllefjord (mellom Andøya og Senja) og Botnhamn–Brensholmen (mellom Senja og Kvaløya i Tromsø kommune) flere år fram i tid.

Kontrollmåling av seilingsdistanse i riksvegferjedriften vil medføre at noen strekninger vil bli plassert i høyere takstsone enn i dag og noen strekninger vil bli plassert i lavere takstsone enn i dag fra 01.01.2009.

Statsgaranti for andre prioritets pantelån til nye ferjer og ombygging av eksisterende ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, skal ikke overstige en totalramme på 650 mill. kr. Totalrammen inkluderer 10 pst. til dekning av ev. inndrivelseskostnader.

Kap. 4320 Statens vegvesen

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
01	Salgsinntekter m.m.	313 151	140 800	147 000
02	Diverse gebyrer	297 635	255 500	270 700
03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	84 949	41 700	43 500
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	561		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	16 525		
17	Refusjon lærlinger	115		
18	Refusjon av sykepenger	43 348		
	Sum kap. 4320	756 284	438 000	461 200

Post 01 Salgsinntekter m.m.

Det foreslås budsjettert med inntekter på 147 mill. kr.

Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for, varierer over tid. Det er derfor usikkerhet knyttet til inntektene. De vesentligste inntektskildene er eiendomssalg, salg fra Autosys og andre datasystemer, salg av skilt/kjennemerker og bilde til førerkort.

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

Post 02 Diverse gebyrer

Det foreslås budsjettert med inntekter på 270,7 mill. kr.

Etterspørselen etter de gebyrbelagte tjenestene forutsettes å ha omtrent samme volum som i 2008.

De gebyrbelagte tjenestene omfatter bl.a. praktiske og teoretiske førerprøver, førerkortutstedelser, utstedelse av dagsprøvekjennemerker, utlevering av inndratte kjennemerker, myndighetskontroller, utstedelse av digitalt fartsskriverkort, typegodkjenning av kjøretøy og utstedelse av felleskapstillatser.

Statens vegvesen har foretatt ny beregning av kostnadsriktige gebyrer. Dette medfører endringer i satsen for flere gebyrer. For nærmere omtale vises til egen omtale om avgifter og gebyrer i del III i proposisjonen.

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

Post 03 Refusjoner fra forsikringsselskaper

Det foreslås budsjettet med inntekter/refusjoner på 43,5 mill. kr.

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

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

Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
90	Avdrag på lån	20 000	24 000	25 000
	Sum kap. 4322	20 000	24 000	25 000

Post 90 Avdrag på lån

Den nye Svinesundsforbindelsen ble åpnet for trafikk i juni 2005, og bompengeneinnkrevingen startet 01.07.2005. Utbyggingen er finansiert med statlige lån, og påløpte renter i byggetiden ble lagt til lånet. Lånet utgjorde 735,5 mill. kr pr. 31.12.2007.

Nettoinntektene fra bompengeneinnkrevingen skal deles mellom Norge og Sverige. Norges andel av nettoinntektene i 2009 er beregnet å bli om lag 65 mill. kr, hvorav det foreløpig er lagt til grunn at 25 mill. kr vil gå til avdrag på lån. Det vil også i 2009 være behov for noe midler til mindre etterarbeider m.m. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette når behovet er nærmere avklart.

Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
80	Renter	35 206	38 000	40 000
	Sum kap. 5624	35 206	38 000	40 000

Post 80 Renter

Svinesundsforbindelsen AS skal betale renter og avdrag på det statlige lånet i forbindelse med prosjektet, jf. omtale under kap. 4322, post 90. Det er lagt til grunn betaling av 40 mill. kr i renter i 2009.

Andre saker

Effektivisering av Statens vegvesen

Statens vegvesen har et ansvar for at de midlene som stilles til rådighet, blir utnyttet på en mest

mulig effektiv måte. Dette gjelder både med hensyn til å velge de mest effektive tiltakene for å nå overordnede mål, og for at tiltakene skal gjennomføres på en kostnadseffektiv måte. Når det gjelder kostnadseffektivitet, er det nødvendig å ha fokus både på hvordan Vegvesenet opptre som kjøper av entrepriser, konsulenttjenester m.m., og hvordan egen virksomhet innrettes.

I St.prp. nr. 1 (2007–2008) ble det vist til at Samferdselsdepartementet i samarbeid med Statens vegvesen vil etablere et system for overordnet

effektivitetsstyring. Dette arbeidet videreføres i 2009.

I 2008 forvalter Statens vegvesen om lag 23 mrd. kr, hvor om lag 21 mrd. kr nyttes til kjøp i markedet. Hvordan Statens vegvesen opptrer som markedsaktør vil derfor være helt avgjørende med hensyn til å få riktig kvalitet til riktig kostnad.

Kjøp av entreprenørtjenester til drift- og vedlikehold av riks- og fylkesveger utgjør om lag 6 mrd. kr. Utgiftene til funksjonskontrakter utgjør en betydelig del av dette. Det har vært en utfordring å få til et velfungerende marked knyttet til disse oppgavene. Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med å se på bl.a. omfang og innhold i disse kontraktene med tanke på å skape større konkurranse i markedet.

Kostnadene til kjøp av entreprisetjenester til riks- og fylkesveganlegg utgjør om lag 12 mrd. kr. Anleggsmarkedet preges av få og etter norske forhold, store aktører. I denne situasjonen ser Statens vegvesen det som en oppgave å legge forholdene bedre til rette for at små og mellomstore entreprenører skal kunne kvalifisere seg for større oppdrag i vegsektoren. Statens vegvesen arbeider også aktivt for å få internasjonale selskaper interessert i å delta i anbudskonkurranser. Alle tilbud med antatt størrelse over 40 mill. kr kunngjøres internasjonalt.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig med utvikling av konkurranseformer for å gi riktig balanse mellom incitamenter og risiko tilpasset det enkelte oppdrag. Dette har både kortsiktig og langsiktig perspektiv. Statens vegvesen vil intensivere dette arbeidet for å øke omfanget av nye gjennomføringsmetoder som totalentrepriser, målpriskontrakter og samlekontrakter. Statens vegvesen har dessuten tatt i bruk anskaffelsesformen konkurransepreget dialog. Etaten tror at denne anskaffelsesformen er godt egnet for kompliserte prosjekter. Siktemålet er å øke interessen ved å stimulere kreativiteten i fagmiljøene, og gjennom dette oppnå bedre og mer effektive løsninger og kontrakter.

Bevilgningene til riksvegferjedrift utgjør om lag 1,8 mrd. kr pr. år, mens totalkostnadene er om lag 3,5 mrd. kr. Effektiviseringen av riksvegferjedriften skjer gjennom konkurranseutsetting. I 2009 forutsettes det utlyst 14 ferjesamband på anbudskonkurranse. Alle riksvegsamband vil da være lyst ut på anbudskonkurranse.

Vegvesenet arbeider for å bli en bedre bestiller og innkjøper også på andre områder. For å bedre kvalitet, kontroll og sporbarhet, samt effektivisere anskaffelsesprosessen, har Statens vegvesen vedtatt å innføre elektronisk handel, e-handel. Det vil bli igangsatt et pilotprosjekt på e-handel høsten 2008, og deretter gradvis innføring i løpet av 2009.

For å utnytte stordriftsfordeler vil Statens vegvesen i større grad inngå etatsdekkende rammeavtaler. Mange av disse vil bli bestilt gjennom løsningen for e-handel. Ved å samle volum på landsdekkende avtaler oppnår Statens vegvesen bedre betingelser, samt enklere og mer effektiv bestillings- og fakturahåndtering.

Det er viktig at de oppgaver Statens vegvesen utfører med egne ressurser, utføres på en effektiv måte. Det er også viktig at etaten har en organisasjon som er mest mulig hensiktsmessig i forhold til endringer og utfordringer i samfunnet generelt, og i veg- og samferdselssektoren spesielt. For at Statens vegvesen på en tjenlig måte skal kunne ivareta og utføre sine oppgaver i årene framover, er det satt i gang et arbeid for å se på organiseringen av virksomheten. Det er et mål at dette arbeidet skal resultere i mer effektiv utnyttelse av menneskelige og økonomiske ressurser, og medføre at Statens vegvesen blir en bedre tjenesteleverandør. Det er nå gått om lag seks år siden Statens vegvesen ble omorganisert, og det anses som hensiktsmessig å vurdere behov for endringer ut fra de erfaringer som nå er gjort.

Uavhengig av organisasjonsvurderinger som nå gjøres, arbeider etaten kontinuerlig med effektivisering av virksomheten både i forhold til brukere, tjenesteleverandører og internt i etaten, bl.a. gjennom tiltak som internettsatsing og utvikling av selvbetjeningsløsninger.

Statens vegvesen forvalter veg-, trafikk-, kjøretøy- og førerkortdata i Norge. Det arbeides kontinuerlig med videreutvikling og utvikling av nye teknologiske løsninger for å levere bedre og mer effektive data- og informasjonsbaserte tjenester både internt og eksternt. Eksterne brukere er publikum, næringsliv og annen offentlig forvaltning. I denne sammenheng vil Au2sys og Nasjonal vegdatabank (NVDB) være verktøy som gir bedre og mer effektiv ressursutnyttelse, samt bedre kvalitet og tilgang på offentlig data og informasjon.

For å bedre effektiviteten har Statens vegvesen tatt i bruk håndterminaler i utekontrollen som bl.a. vil gi bedre statistikkgrunnlag for å prioritere riktig kontrollinnsats.

I tillegg arbeider Statens vegvesen med å øke andelen eierskifter og omregistreringer som gjøres av kjøretøyforhandlerne selv via systemet Autoreg. Autoreg er tilgjengelig i dag, men brukes ikke så mye som ønskelig. Dette vil gi Statens vegvesen en bedre og mer effektiv ressursutnyttelse.

Den digitale assistenten Ida svarer på spørsmål om kjøretøy og førerkort i tillegg til en del praktiske spørsmål om Statens vegvesen. En del av spørsmålene som normalt belastes trafikkstasjo-

nene, er dermed kanalisert til en digital svartjeneste.

Utviklingen i anleggsmarkedet

Det har i de siste årene vært en sterk vekst i det norske bygge- og anleggsmarkedet. Denne veksten har skjedd samtidig med en sterk vekst internasjonalt som har skapt stor etterspørsel etter arbeidskraft og materialer, og gitt økte lønnskostnader og prisstigning på viktige materialer som stål, sement, drivstoff og bitumen (som brukes i asfalt). I flere tilbudskonkurranser har tilbudene ligget til dels høyt over kostnadsoverslaget. Prisene på dekkelegging og nye funksjonskontrakter for drift og vedlikehold av vegnettet har økt ut over den generelle prisstigningen.

Det har vært en utfordring i flere land at anleggsbransjen har vært fragmentert med dominans av noen få store aktører og svært mange små, mens flere av de mellomstore bedriftene er kjøpt opp av de store. I Norge har det de siste årene skjedd en positiv utvikling i maskinentreprenørmarkedet ved at flere mindre og mellomstore entreprenører har hatt god lønnsomhet og vekst, og at de derfor har vært i stand til å konkurrere om betydelige oppdrag. I noen grad har dette skjedd gjennom arbeidsfellesskap. Etter Statens vegvesens oppfatning er markedet for mindre veganlegg mer velfungerende enn for større anlegg.

Statens vegvesen arbeider aktivt for å få internasjonale selskaper interessert i å delta i anbudskonkurranser. Alle tilbud med antatt kostnad over 40 mill. kr kunngjøres internasjonalt og med engelsk kunngjøring. For OPS-prosjektene ble deler av konkurransegrunnlaget gjort tilgjengelig på engelsk, og det samme er også gjort for brudelen av Hardangerbrua. Framover legges det opp til å følge tilsvarende opplegg for store kontrakter som ventes å kunne ha internasjonal interesse. Standard beskrivelsestekster er eller vil bli oversatt til engelsk. Statens vegvesen vil i det videre arbeidet med å skape interesse hos internasjonale selskaper trekke på erfaringer fra kunngjøringsprosessene for OPS-prosjektene.

Det er flere forhold som er sentrale for å få inn utenlandske entreprenører. For at nye internasjonale aktører skal fatte interesse, må kontrakten normalt være av betydelig størrelse (1 mrd. kr). Det er videre sentralt med en forutsigbarhet, slik at entreprenøren kan ha en forventning om flere prosjekter i Norge. Hvis en internasjonal aktør først etablerer seg i Norge, vil også mindre prosjekter være interessante. Ikke alle typer prosjekter er like attraktive for utenlandske entreprenører.

Interessen antas å være størst for anlegg med et betydelig innslag av konstruksjoner (bruer m.m.).

En del store internasjonale aktører med base utenfor Norden har så langt vist interesse for det nordiske markedet. Det gjelder både i samarbeidskonstellasjoner i forbindelse med større enkeltprosjekter (OPS) og på mer permanent basis. Det tyske selskapet Bilfinger Berger har etablert skandinavisk virksomhet og har blitt tildelt flere store prosjekter. I løpet av høsten 2008 vil det, i samarbeid med tyske myndigheter, bli arrangert et seminar for å presentere norske samferdselsprosjekter for tyske entreprenører.

Det er etablert et samarbeid mellom nordiske veg- og jernbaneetater for å utvikle et mer felles nordisk marked innenfor infrastruktursektoren. Dette er nærmere omtalt under del III i proposisjonen.

Forvaltningsreformen

Stortinget har ved behandling av St.meld. nr. 12 (2006–2007) Regionale fortrinn – regional framtid, jf. Innst. S. nr. 166 (2006–2007) sluttet seg til at ansvaret for det vesentligste av øvrige riksveger og øvrige riksvegferjesamband fra 01.01.2010 skal overføres fra staten til regionalt folkevalgt nivå, uavhengig av antallet regioner. Regionene skal ha fullt finansierings- og prioriteringsansvar for det regionale vegnettet (størstedelen av øvrig riksvegnett og dagens fylkesvegnett til sammen).

Det er nå besluttet at det regionale nivået fremdeles skal betegnes fylkeskommune, og at det øvrige riksvegnettet som overføres skal betegnes fylkesveg. I Oslo blir det overførte vegnettet kommunal veg.

Fylkene får gjennom denne overføringen ansvar for et betydelig større vegnett enn i dag, inkludert ferjetilbudet på regionvegnettet. Det nye fylkesvegnettet vil bli om lag 44 000 km (om lag 17 000 km øvrige riksveger og om lag 27 000 km fylkesveger). Gang- og sykkelveger langs øvrige riksveger klassifiseres som fylkesveg, og fylkene får dermed også økt ansvar for sykkeltransport og gange. Fylkene får økt ansvar for at nasjonale mål innenfor trafikksikkerhet, bærekraftig utvikling m.m. nås.

Staten får ansvaret for et riksvegnett på om lag 10 000 km, bestående av dagens stamvegnett (om lag 8 600 km) og en liten del av øvrig riksvegnett. Ansvaret for trafikant- og kjøretøyområdene forblir statlig og samlet i Statens vegvesen. Statens vegvesen beholdes samlet med en felles statlig vegadministrasjon. Kompetanse knyttet til overordnet vegplanlegging, kollektivtransport og budsjett skal i nødvendig grad være en del av den felles statlige

vegadministrasjonen, tilgjengelig både for staten og fylkene.

Overføring av ansvaret for øvrig riksvegnett og styrking av fylkene som regionale plan- og utviklingsaktører, vil kunne utløse behov for styrking av fylkenes kompetanse på enkelte områder uten at det i praksis er mulig eller ønskelig å redusere Statens vegvesens kompetanse. Dette vil kunne innebære en viss samlet styrking på noen områder, men vil kunne være nødvendig for at staten og fylkene skal kunne ivareta sitt ansvar og sine oppgaver på en forsvarlig måte.

En overføring av ansvaret for det vesentligste av øvrig riksvegnett innebærer at statens midler til samferdselsformål for dette vegnettet, vil bli trukket ut av Samferdselsdepartementets budsjett fra 2010. Statens midler til fylkesvegnettet vil inngå som del av rammetilskuddet til fylkeskommunene over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. Gjennom dette gis fylkene økt mulighet til både å samordne og foreta helhetlige prioriteringer mellom samferdselssektoren og andre sektorer som fylkene har eller får utvidet ansvar for og å utvikle strategier og foreta prioriteringer innenfor samferdselssektoren i sitt fylke. Bompengesaker skal fortsatt behandles av Stortinget.

I Innst. S. nr. 166 (2006–2007) har Stortinget understreket viktigheten av en god standard på det regionale vegnettet, et akseptabelt nivå på veginvesteringene og en fullgod trafiksikkerhetspolitikk i alle regionene. For å nå disse målene er det aktuelt å gi enkelte statlige føringer. Omfang og innhold i statlige føringer knyttet til standard, trafiksikkerhet m.m. på regionalt vegnett må vurderes ut fra trafikantenes og næringslivets behov, samt nasjonale mål for trafiksikkerhet og andre nasjonale mål gitt i bl.a. Nasjonal transportplan. Omfang og innhold i føringene må veies opp mot hensynet til regional handlefrihet.

Overføringen av ansvaret for øvrig riksvegnett innebærer et omfattende administrativt arbeid som i tillegg til arbeidet med statlige føringer, bl.a. vil omfatte vurderinger omkring klassifisering, endring av lov- og forskriftsverk og overføring av rettigheter og plikter knyttet til å være myndighet for og eier av det vegnettet som overføres. Overføringen vil også kunne utløse behov for endring og/eller tilpasning både av statlig og regional styring, organisering m.m. Det må påregnes et betydelig arbeid både for staten og det regionale folkevalgte nivået. Arbeidet med dette er foreløpig i en tidlig fase, og Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med nærmere avklaringer.

Automatisk trafikkontroll (ATK)

Automatisk trafikkontroll (ATK) måler kjøretøys hastighet på bestemte punkter. ATK har vært i drift i Norge siden 1988. ATK er et ulykkesreduserende tiltak som brukes på vegstrekninger som oppfyller gitte kriterier for fartsnivå og ulykkes tetthet fastsatt av politiet og Statens vegvesen. Statens vegvesen har ansvar for utstyr, etablering av målepunkter og teknisk drift. Politi- og justismyndighetene har ansvar for etterforskning og straffefølgning ved registrerte fartsovertredelser.

ATK tar bilde av kjøretøy og bilfører ved farts- overtredder, og er enten montert enkeltvis eller i et system bestående av flere påfølgende ATK-punkt. Bilfører varsles om kontrollen med særskilte opplysningsskilt. Systemet er godkjent av Juster- vesenet, som fra 2009 vil foreta jevnlig kvalitetssik- ring av utstyret. For ytterligere å ivareta trafikante- nes rettsikkerhet foretas det manuell kontroll av alle bilder av registrerte fartsovertredelser før oversendelse til politiet.

Pr. i dag er det i drift om lag 370 ATK-bokser i Norge, og det tradisjonelle fotoutstyret blir fortlø- pende erstattet med digitalt utstyr. Det vil også bli gjort forsøk med mobilt ATK-utstyr på vegstrek- ninger som er skiltet for ATK.

Antallet forenklede forelegg i ATK-saker regi- strert ved Statens innkrevingssentral var i 2007 om lag 150 000. Dette er en økning med om lag 40 pst. fra 2004. ATK-sakene utgjør i dag en større andel av reaksjoner for fartsovertredelser enn foren- klede forelegg utstedt ved politiets ordinære farts- kontroller.

ATK er et effektivt virkemiddel for å øke tra- fiksikkerheten, med en dokumentert samlet reduksjon av persons-kadeulykkene på 17 pst. på de strekninger tiltaket er etablert (Trafiksikker- hetshåndboka). Ulykkesanalyser for 2006 viser at høy fart var medvirkende årsak i 50 pst. av døds- lykkene. Det er derfor viktig å videreføre og utvi- kle bruken av ATK.

ATK har hittil vært benyttet til å måle hastighet ved enkeltpunkter. Fra 2009 tar departementet sikte på også å bruke ATK til å måle gjennom- snittsfart mellom to punkter (streknings-ATK) for å øke etterlevelsen av fartsgrenser over lengre veg- strekninger. Ved streknings-ATK sammenholdes bilde og data om kjøretøyet i to målepunkter og dataene slettes fortløpende for alle kjøretøy som har gjennomsnittsfart under fartsgrensen på strek- ningen. Bare de som har hatt en gjennomsnittsfart over fartsgrensen vil bli sanksjonert, og ikke de som har overtrådt fartsgrensen ved ett av måle- punktene.

Streknings-ATK er egnet for vegstrekninger mellom 3 og 5 km, og tiltaket vurderes som aktuelt på spesielt ulykkesutsatte strekninger, i enkelte tunneler og der politiet ellers har vansker med å gjennomføre ordinære fartskontroller. E18 gjennom Telemark og E6 gjennom Gudbrandsdalen er eksempler på ulykkesbelastede vegstrekninger hvor streknings-ATK vil kunne være et kostnadseffektivt virkemiddel for å få nedgang i antallet fartsrelaterte trafikkuulykker.

Den teknologiske løsningen for streknings-ATK er prøvd ut ved nullvisjonsprosjektet på Lillehammer, og den har vist seg å fungere godt, blant annet med en gjenkjennelsesprosent på 92,5 for kjøretøy med gjennomsnittshastighet over fartsgrensen. Dette tilsvarer gjenkjennelsesprosenten for punkt-ATK. Statens vegvesen vil i samarbeid med politiet utarbeide nødvendige kriterier for etablering og bruk av streknings-ATK. Det er spesielt viktig å få ivaretatt hensynet til personvernet og sikring av utstyrets kvalitet. Det vil derfor bli foretatt en gjennomgang av systemet med Datatilsynet samt typegodkjenning og sertifisering av utstyret av Justervesenet. Streknings-ATK vil bli tatt i bruk etter at disse hensyn er tilfredsstillende ivaretatt.

Modernisering av førerkort- og motorvognregister (Au2sys)

Statens vegvesen arbeider med å modernisere dagens førerkort- og kjøretøyregister, jf. omtale senest i St.prp. nr. 1 (2007–2008).

Etter at St.prp. nr. 1 (2007–2008) ble lagt frem, besluttet Statens vegvesen å stanse utviklingen av Au2sys høsten 2007, med unntak av modulen for godkjenning av kjøretøy (godkjenningsmodulen). Det var behov for en bredere replanleggingsprosess enn først antatt, bl.a. for å kunne sikre kontroll med den videre utviklingen i prosjektet. Samferdselsdepartementet har lagt til grunn at det gjennomføres en kvalitetssikringsprosess for prosjektet før arbeidet startes opp igjen.

Statens vegvesen utarbeidet en konseptvalgutredning våren 2008, og det vil fram mot vinteren 2009 bli arbeidet med et styringsdokument hvor valg av konsept for nytt Au2sys vil bli beskrevet nærmere. Styringsdokumentet vil også omfatte utviklingsstrategi, fremdrift og kostnadsestimat, og bli gjenstand for ekstern kvalitetssikring våren 2009.

Ved utgangen av 2007 var det benyttet om lag 150 mill. kr til prosjektet. Storparten av det som allerede er utviklet i prosjektet, vil kunne benyttes videre. Budsjettet i 2008 er på 47 mill. kr. Forslag til budsjett for 2009 er på 70 mill. kr, og det vil dekke igangsetting av godkjenningsmodulen som

ble ferdigstilt i juni 2008, tilpasning av denne til det nye godkjenningsdirektivet som trer i kraft 29.04.2009, samt kostnader til utarbeidelse av styringsdokumentet og oppstart av videreutviklingen av systemet. Samferdselsdepartementet sikter mot å legge de totale reviderte tids- og kostnadsrammer for prosjektet fram for Stortinget høsten 2009.

FoU

Forskning og utvikling initiert av eller utført i Statens vegvesen skal ha fokus mot bedre trafikksikkerhet med nullvisjonen som føring og bedret framkommelighet. Videre skal den sikre en vegtrafikk med minst mulig negativ effekt på miljøet både i form av reduserte effekter fra selve trafikken (støy, støv og utslipp) og gjennom å håndtere naturmessige konsekvenser både av bygging, ras og flom på best mulig måte. I henhold til gjeldende strategi prioriteres ressurser til større prosjekter med en totalramme over prosjektperioden på 4–5 år i størrelsesorden 20 mill. kr. I 2009 prioriteres ressursene til følgende prosjekter som er planlagt avsluttet i 2010 og 2011:

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

Bedret framkommelighet for næringslivet er nødvendig både av hensyn til konkurranseevnen og av hensyn til kvalitet på produkter som transporteres. I urbane områder er det viktig å forbedre mulighetene for vareleveranser, samtidig som en må finne transportmåter og -metoder som reduserer de negative miljøeffektene av biltrafikken.

For Statens vegvesen er det viktig å vurdere konsekvenser av de endrede klimaeffektene. Økende nedbørintensitet og mer nedbør totalt sett vil påvirke planlegging av ras- og skredsikring og gi grunnlag for vurdering av flomfare i områder som tidligere ble ansett som sikre. Dreneringsforhold og dimensjoneringskriterier må vurderes på nytt, og driften av vegnettet både sommer og vinter får nye utfordringer. Salt er et vesentlig hjelpemiddel for å oppnå høy trafikksikkerhet og god framkommelighet om vinteren. Gjennom bedre tilpasset fagkompetanse på byggherresiden innen drift og vedlikehold vil etaten sammen med entreprenørbransjen bl.a. utvikle nye og forbedrede metoder.

der som kan redusere bruken av miljøskadelige kjemikalier.

Bruken av intelligente transportsystemer (ITS) som informasjonsverktøy rettet mot personbiltrafikk, næringsliv og kollektivreisende øker hurtig. Sanntidsinformasjon om kollektivtrafikken etterspørres og skal implementeres i de fire største byene. ITS har også et stort brukspotensiale som støttesystemer inne i kjøretøyene. Det er viktig at Statens vegvesen deltar aktivt i denne utviklingen slik at man kan finne og implementere systemene som gir den beste sikkerhets- og framkommelighetsgevinsten. Teknologien brukes også i overvåking av trafikken og trafikantene, noe som gjør det nødvendig med avklaringer og avgrensninger mot personvernet.

Enkelte trafikantgrupper er overrepresentert i ulykkesstatistikken både i form av ulykkesinnblanding og skadeomfang, og utgjør en fare for seg selv og sine medtrafikanter. Det er betydelig potensiale for ulykkesreduksjon gjennom målrettet innsats mot risikoatferd i trafikken og mot spesielt ulykkesutsatte trafikantgrupper. Gjennom forskningsinnsats vil Statens vegvesen få bedre kunnskapsgrunnlag for utarbeiding av tiltak og ny virkemiddelbruk.

Vegtunneler er et viktig vegelement i Norge, men som er driftsmessig kostbart. Statens vegvesen vil i de nærmeste årene ha stort fokus på hvordan vi kostnadseffektivt kan forvalte, drifte og vedlikeholde eksisterende tunneler samtidig som sikkerheten ivaretas. Energiøkonomisering er et nøkkelord både i denne sammenhengen og totalt sett som en del av driftskostnadene på vegnettet. Ny teknologi (LED-lys) har potensiale til betydelig innsparing på for eksempel veglys.

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

Grønn Stat

Arbeidet med oppfølging av Grønn stat i Statens vegvesen fortsetter i 2009. Det blir lagt vekt på at leverandører av varer til Statens vegvesen er miljøsertifisert, og arbeidet med gjenvinning av avfall videreføres. Videre gjennomføres det reisevaneundersøkelser som skal legges til grunn for tiltak for mer miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser. Satsingen på bruk av videomøter videreføres. Forøv-

rig er det planlagt anskaffelse av hybridbiler og tiltak for redusert energibruk i etatens bygg. I tillegg skal ansatte bevisstgjøres ved hjelp av opplysningskampanjer og tiltak som gir motivasjon for miljøtenking i hverdagen. Det vurderes å innføre miljøsertifisering av virksomheten i etaten.

Arbeid med klimatilpasning

Alle veinvesteringer påvirkes av klimaendringer, gjennom endrede forutsetninger for plassering av vegtraséer i terrenget, dimensjonering eller materialbruk. For eksempel må det ved bygging av undersjøiske tunneler tas hensyn til mulig heving av vannstanden. Ved bygging av bruer må det tas hensyn til endrede vindkrefter. Andre eksempler er endrede forutsetninger for dimensjonering av avrenningssystemer og erosjonssikring.

Statens vegvesen startet i 2007 et større fireårig forsknings- og utviklingsprosjekt om klima og transport. Hensikten med prosjektet er å forbedre rutiner og regelverk for prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av veger som følge av endrede klimaforhold. Gjennom samarbeid med Jernbaneverket er også banetransport inkludert i prosjektet. Prosjektet bygger på norsk og internasjonal fagkompetanse på klima. Det vil jevnlig bli foreslått tiltak for klimatilpasning, basert på gjeldende prosjekterresultater, kunnskap og status i arbeidet. Forslagene vil bli demonstrert gjennom pilotprosjekter for ev. implementering.

I arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019 er det gjort vurderinger av langsiktige klimaendringers mulige påvirkninger på samferdselssektoren, herunder bygging av veg.

Dagens plandokumenter for vegprosjekter inneholder ikke beskrivelser av konsekvenser av klimaendringer. I planleggingen og prosjekteringen tas det imidlertid slike hensyn i takt med implementering av ny viten i styrende dokumenter og underliggende tekniske håndbøker og beskrivelser

Handlingsplan mot fremmede og skadelige arter

Miljøverndepartementet la i 2007 frem en tverrsektoriell nasjonal strategi mot fremmede og skadelige arter i Norge. Strategien omfatter planter, bakterier, sopp, pattedyr m.m. Om lag 100 arter er vurdert som «høyrisiko-arter» og en trussel mot det naturlige biologiske mangfoldet. Som fremmede og skadelige arter regnes også pattedyr som sprer seg fra sitt naturlige utbredelsesområde ved f.eks. bygging av bruer og tunneler.

Statens vegvesen skal i 2008 gjennomføre en risikokartlegging og -vurdering vedrørende spred-

ning av fremmede arter. Med basis i denne skal Statens vegvesen utarbeide en handlingsplan og iverksette tiltak mot utvalgte fremmede og skadelige arter. Tiltakene vil være rettet mot både planlegging, bygging, drift og vedlikehold. Overvåking, kompetanseheving og informasjon vil være sentrale tiltak. Det vil i første omgang bli fokusert på plantearter som sprer seg langs vegnettet (hagelupin, kjempebjørnekjeks, tromsøpalme, parkslirekne, kjempeslirekne og russekål).

Nærmere om investeringsprogrammet

Investeringer på stamvegnettet

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

Innenfor investeringsrammen til stamvegnettet er trafikksikkerhetstiltak gitt særlig høy prioritet i 2009. I tillegg gir igangsatte prosjekter store bindinger også i 2009. Det er likevel funnet rom for å starte flere nye prosjekter. Med budsjettforslaget for 2009 vil alle større prosjekter som er prioritert i handlingsprogrammet for 2006–2009, være startet opp i løpet av perioden med unntak av prosjekter som mangler planavklaring og/eller endelig finansieringsopplegg. Hensynet til rasjonell anleggsdrift har ført til at oppfølgingsgraden i forhold til Statens vegvesens handlingsprogram 2006–2009 varierer mellom rutene.

I det etterfølgende er det gitt en beskrivelse av hovedtrekkene i prioriteringene innenfor den enkelte stamvegrute i 2009. Dersom det er store avvik i forhold til forutsetningene i St.meld. nr. 24 (2003–2004) og St.prp. nr. 1 (2007–2008), er dette omtalt. Alle prosjekter med kostnadsoverslag over 200 mill. kr er gitt en nærmere omtale. I de tabellriske oversiktene over omtalte prosjekter oppgis styringsrammen for de prosjektene som har vært til ekstern kvalitetssikring (KS2), dvs. prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr. For øvrige prosjekter oppgis et kostnadsoverslag som tilsvarende styringsrammen.

For prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring, omtales kostnadsendringer dersom disse overskrider kostnadsrammen for prosjektet og det ikke i all hovedsak er gjort rede for endringene i tidligere budsjettproposisjoner. For øvrige prosjekter omtales kostnadsendringer som overskrider usikkerhetsmarginen på +/- 10 pst. i forhold til opprinnelig overslag. Avvik forklares som hovedregel i forhold til St.prp. nr. 1 (2007–2008).

Det er i 2009 lagt opp til anleggstart på seks større prosjekter (kostnadsoverslag over 100 mill. kr) på stamvegnettet:

- E6 Øyer – Tretten, Øyer kommune i Oppland (forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering)
- E39 Vigeland – Osestad, Lindesnes kommune i Vest-Agder
- E39 Vågsbotn – Hylkje, Bergen kommune i Hordaland
- E39 Torvund – Teigen, Høyanger kommune i Sogn og Fjordane
- Rv 70 Brunneset – Øygarden, Tingvoll kommune i Møre og Romsdal (vedtatt delvis bompengefinansiert)
- E6 Majavatn i Grane kommune, Nordland

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

		Statlige bevilgninger				Ekstern finansiering					(i mill. 2009)kr	
Korri- dor	Rute	St meld. nr. 24 (2003–2004)	Handlings- program 2006–2009	Bevilget 2006–2008	Forslag 2009	Sum 2006–2009 i % av HP	St meld. nr. 24 (2003–2004)	Handlings- program 2006–2009	Anslag ¹ 2006–2008	Anslag 2009	Sum 2006–2009 i % av HP	Til investeringer totalt i 2009
		2006–2009	2006–2009	2006–2008	2009	2006–2009 i % av HP	2006–2009	2006–2009	2006–2008	2009	2006–2009 i % av HP	investeringer totalt i 2009
1.	E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo ²	2 262	2 343	1 481	340,0	77,7	1 131	1 138	1 542	99	144,2	439
	E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo	294	606	580	320,0	148,5	170	466	615	110	155,6	430
	Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta	317	422	282	18,2	71,1	226	510	291	11	59,2	29
3.	Rv 35 Jessheim – Hønefoss – Hokksund	34	33	41	5,0	139,4						5
	E18 Oslo – Kristiansand ³	2 308	2 179	1 758	303,0	94,6	170	1 881	1 553	379	102,7	682
	Rv 23 Lier – Drøbak – Vassum	57	55	25	34,2	107,6			8			34
4.	Rv 150 Ulvensplitten – Tjernsmyr	848	878	87	310,0	45,2	452	206	263	120	185,9	430
	E39 Kristiansand – Bergen	317	932	628	316,4	101,3	45	921	126	72	21,5	388
	E39 Bergen – Ålesund med tilknytninger	611	661	462	148,9	92,4		108	2	97	91,7	246
	E39 Ålesund – Trondheim	238	238	55	123,0	74,8	113	141	87	77	116,3	200
	Rv 13 Jøsendal – Voss	57	55	25	16,0	74,5						16
5.	Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend	57	55	29	12,1	74,7	85	8	17	6	287,5	18
	E134 Drammen – Haugesund	170	444	428	106,4	120,4	34		107	39		145
	E16 Sandvika – Bergen	848	1 138	1 092	151,0	109,2	226	304	494	51	179,3	202
	Rv 7/52 Hønefoss – Gol – Borlaug	192	195	55	78,0	68,2			6			78
	Rv 36 Seljord – Eidanger	57	55	38	5,0	78,2			8			5
6.	E6 Oslo – Trondheim	1 210	1 214	829	587,5	116,7	566	1 639	998	502	91,5	1 090
	Rv 15 Otta – Måløy	57	86	76		88,4						
	E136 Dombås – Ålesund	181	184	133	35,5	91,6						36
	Rv 3 Kolomoen – Ulsberg	57	86	115	51,4	193,5						51
	Rv 4 Oslo – Mjønbrua	192	217	224	25,0	114,7		4	22	11	825,0	36
	Rv 70 Oppdal – Kristiansund	23	22	6	6,5	56,8				15		22
7.	E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger	532	748	598	169,5	102,6			97	120		290
	E6 Bodø – Nordkjosbotn med tilknytninger	735	694	743	80,0	118,6			3			80
8.	E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger	238	238	193	29,0	93,3						29
	Sum	11 892	13 778	9 983	3 271,6	96,2	3 218	7 326	6 239	1 709	108,5	4 981

¹ Regnskap 2006 og 2007 og anslag i St.prp. nr. 1 (2007–2008).

² For å få et reelt sammenligningsgrunnlag mellom HP-rammen og bevilgninger, er HP-rammen økt med 77 mill. kr på grunn av momskompensasjon til OPS, jf Revidert nasjonalbudsjett 2006.

³ Ekskl. tilleggsbevilgning i 2007 til dekning av kostnader i forbindelse med raset i Hanekleivtunnelen på E18 i Vestfold.

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

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 340 mill. kr for 2009. I til-

legg er det regnet med 99 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen prioriteres videreføring av prosjektene Svingenskogen – Åsgård og Vinterbru – Assurtjern.

(i mill. 2009-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2009	Restbehov pr. 01.01.2010
E6	E6 fra Svinesund og gjennom Sarpsborg (Svingenskogen – Åsgård)	2 636	175,0	203
E6	Vinterbru – Assurtjern	1 372	250,0	153

*E6 fra Svinesund og gjennom Sarpsborg
(Svingenskogen – Åsgård)*

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 130–131, St.prp. nr. 64 (2004–2005) og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 67. Prosjektet inngår i Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000), St.prp. nr. 68 (2001–2002) og St.prp. nr. 79 (2006–2007).

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

Etter ekstern kvalitetssikring ble styringsrammen for prosjektet fastsatt til 2 480 mill. kr og kostnadsrammen til 2 600 mill. kr, omregnet til 2009-kr. Kostnadene har økt, og prognoser for sluttkostnaden er nå 2 640 mill. kr. Dette er om lag 40 mill. kr høyere enn fastsatt kostnadsramme. Kostnadsøkningen skyldes en rekke forhold ved gjennomføringen av prosjektet, som endring av rekkverkstype, bygging av faunapassasje, økte deponikostnader, ekstra rehabiliteringskostnader på eksisterende Sannesund bru og ekstra kostnader ved ettersikring av fjell i eksisterende Eidet tunnel.

I perioden fra oktober 2006 til juli 2008 er det åpnet flere delstrekninger. Resten av prosjektet åpnes for trafikk i november 2008.

Av foreslåtte midler i 2009 forutsettes 95 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Midlene i 2009 vil i hovedsak gå til sluttoppgjør. Støys-

kjerming, bygging av rasteplass og legging av slitelag vil gjenslå til 2010.

E6 Vinterbru – Assurtjern

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 131, St.prp. nr. 65 (2005–2006) og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 67. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008).

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

Anleggsarbeidene startet i september 2006, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2009. Bygging av gang- og sykkelveg, legging av slitelag og diverse mindre arbeider vil gjenslå til 2010.

Korridor 2 Oslo – Ørje/Magnor**E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo**

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 320 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med 110 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Krosby – Knapstad. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, i all hovedsak trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. fullfinansieres allerede gjennomført bygging av midtrekkverk på den 2,2 km lange strekningen mellom Nygårdskrysset og Vinterbru i Akershus. Videre legges det opp til å starte bygging av midtrekkverk på den 8,6 km lange strekningen mellom Ringnes og Mastemyr i Akershus.

(i mill. 2009-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2009	Restbehov pr. 01.01.2010
E18 Krosby – Knapstad	1 083	370,0	319

E18 Krosby – Knapstad

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 134, og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 68. Prosjektet inngår i Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000) og St.prp. nr. 79 (2006–2007).

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

Prosjektet omfatter bygging av 8 km firefelts veg i kommunene Askim, Spydeberg og Hobøl. Vegen bygges med 20 m vegbredde og midtrekkverk. Ny bru over Glomma og tunnel gjennom Romsåsen inngår i prosjektet. Videre inngår nødvendig omlegging av lokalvegnettet vestover fra Askim.

Anleggsarbeidene startet i august 2007, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2010. Av foreslåtte midler i 2009 forutsettes 110 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta med tilknytning til Elverum

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 18,2 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med 10,6 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen er det satt av 13,8 mill. kr til sluttfinansiering av prosjektet rv 2 Kløfta – Nybakk som ble åpnet for trafikk i 2007, inkl. 10,6 mill. kr i bompenger. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, i hovedsak trafikksikkerhetstiltak, samt midler til planlegging.

Rv 2 Kløfta – Nybakk – betinget refusjon

I forbindelse med bompengeordningen for prosjektet rv 2 Kløfta – Nybakk fattet Akershus og Hedmark fylkeskommuner vedtak om betinget refusjon på 100 mill. kr, fordelt med 50 mill. kr i hvert fylke, jf. St.prp. nr. 47 (2003–2004). En eventuell refusjon er forutsatt å komme til utbetaling i perioden 2006–2009. Prosjektet ble først åpnet for trafikk i oktober 2007. Statens vegvesen foreslår

derfor at ordningen med betinget refusjon forlenges til perioden 2010–2013.

Under forutsetning av tilslutning fra Akershus og Hedmark fylkeskommuner går Samferdselsdepartementet inn for at ordningen med betinget refusjon for prosjektet rv 2 Kløfta – Nybakk forlenges til utløpet av perioden 2010–2013.

Rv 2 Kongsvinger – Slomarka

Det arbeides med opplegg for delvis bompengefinansiering av den videre utbyggingen av rv 2 mellom Kongsvinger og Kløfta. Det er lokalpolitisk tilslutning til at strekningen vestover fra Kongsvinger til Slomarka i Kongsvinger og Sør-Odal kommuner skal bygges som neste etappe. Reguleringsplan for strekningen vil bli vedtatt så snart Riksantikvarens behandling av saken er avsluttet.

Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av rv 2 på strekningen Kongsvinger – Slomarka så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Det kan derfor bli aktuelt med anleggsstart på prosjektet i løpet av 2009, forutsatt en snarlig avklaring fra Riksantikvaren.

Rv 35 Jessheim – Hønefoss – Hokksund

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 5 mill. kr for 2009. Midlene vil i sin helhet bli benyttet til mindre investeringstiltak, i hovedsak trafikksikkerhetstiltak, samt planlegging.

Rv 35 Lunner – Gardermoen – betinget refusjon

I forbindelse med bompengeordningen for prosjektet 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 (1997–1998). En eventuell refusjon var forutsatt å komme til utbetaling i perioden 2002–2005, men ordningen er senere forlenget til utløpet av perioden 2006–2009, jf. St.prp. nr. 1 (2004–2005). Økonomien i prosjektet er tilfredsstillende, og Statens vegvesen går derfor inn for at ordningen med betinget refusjon avvikles.

Under forutsetning av tilslutning fra Akershus og Oppland fylkeskommuner går Samferdselsde-

partementet inn for at ordningen med betinget refusjon for prosjektet rv 35 Lunner – Gardermoen avvikles.

Korridor 3 Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

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

E18 Oslo – Kristiansand

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 303 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med 379 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen videreføres prosjektene Frydenhaug – Eik, Kopstad – Gulli og Langåker – Bommestad. Rehabiliteringen av tekniske

anlegg i Festningstunnelen i Oslo fullføres. I tillegg er det satt av midler til å dekke merbehov på prosjektet Høvik – Frydenhaug. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, i all hovedsak trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å starte bygging av midtrekkverk på den 4,8 km lange strekningen mellom Langangen og Telemarksporten i Telemark. Videre etableres midtrekkverk/-markering på den 6,7 km lange strekningen mellom Hovettunnelen og Ris i Telemark. I tillegg fullfinansieres den allerede gjennomførte byggingen av midtrekkverk på den 3 km lange strekningen mellom Harebakken og Stoa i Aust-Agder. Det er også forutsatt bompenger, både fra Oslopakke 3 og Aust-Agderpakka, til mindre investeringstiltak på ruta.

OPS-prosjektet E18 Grimstad – Kristiansand åpnes for trafikk i 2009. I tillegg videreføres arbeidene på E18 Bjørvikaprojektet. Prosjektet finansieres over post 35 Vegutbygging i Bjørvika.

(i mill. 2009-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2009	Restbehov pr. 01.01.2010
E18 Festningstunnelen	307	102,0	0
E18 Høvik – Frydenhaug	1 173	56,0	0
E18 Frydenhaug – Eik	793	47,0	95
E18 Kopstad – Gulli	1 677	63,0	89
E18 Langåker – Bommestad	1 384	200,0	150
E18 Grimstad – Kristiansand		21,2	

E18 Festningstunnelen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 69. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008).

Prosjektet omfatter rehabilitering av alt teknisk utstyr i tunnelen som ble åpnet for trafikk i 1990. Dette innebærer at styringssystemer, ventilasjon, skilt og øvrig trafikkt teknisk utstyr skiftes ut eller oppgraderes. Videre etableres videoovervåking med automatisk hendelsesdetektering (AID). Av hensyn til trafikkavviklingen i området er det viktig at rehabiliteringen fullføres før Bjørvikaprojektet blir åpnet for trafikk i 2010.

Det er varslet kostnadsøkninger på prosjektet. Disse er foreløpig anslått til om lag 50 mill. kr. Økningen skyldes i hovedsak høyere priser på elektroarbeidene enn tidligere lagt til grunn. Prosjektet finansieres i sin helhet med bompenger.

Arbeidene startet i 2007 og ventes fullført i juli 2009.

E18 Høvik – Frydenhaug

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 142, og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 69.

Prosjektet omfatter bygging av ny bru over Drammenselva. Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2006, men det gjenstod omfattende etterarbeider knyttet til innkledning av brua og opparbeidelse av arealene under brua. Disse ble utført i 2007 og 2008.

Behovet for midler i 2009 skyldes at utgifter til dekning av merverdiavgift og sluttoppgjør ble høyere enn forventet. På grunn av uenighet med entreprenør om sluttoppgjøret er det fortsatt knyttet usikkerhet til de endelige kostnadene for prosjektet.

E18 sør for Drammensbrua (Frydenhaug – Eik)

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 142, og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 69–70.

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende veg fra to til fire felt på en om lag 3 km lang strekning nær fylkesgrensen til Vestfold. Dagens tunnel vil bli benyttet av nordgående trafikk, mens det bygges ny tunnel for sørgående trafikk. Vegen i dagen, inklusive utvidelse av eksisterende firefelts veg, bygges med 29 m vegbredde. Når prosjektet står ferdig, vil det være sammenhengende firefelts veg på E18 mellom Oslo og Tønsberg.

Anleggsarbeidene startet i april 2006, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2008. Midlene i 2009 vil i hovedsak bli benyttet til ombygging av eksisterende rv 282 som er adkomst til E18, og til sluttoppgjør. Fullføring av arbeidene på rv 282 og en del andre restarbeider vil gjenstå til 2010.

E18 Kopstad – Gulli

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 142, og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 70. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 78 (2002–2003).

Prosjektet, som omfatter bygging av 12 km firefelts veg i kommunene Horten, Re og Tønsberg, ble åpnet for trafikk i desember 2007. Midlene i 2009 vil bli benyttet til å tilbakebetale midlertidig omdisponerte midler fra andre prosjekter og til restarbeider. Ombygging av eksisterende E18 vil gjenstå til 2010. Omfanget av tiltak på eksisterende veg vil bli avklart i samråd med lokale myndigheter.

E18 Langåker – Bommestad

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 142, St.prp. nr. 64 (2004–2005) og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 70. Prosjektet inngår i planene for videre utbygging av E18 i Vestfold til firefelts veg og er vedtatt bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 78 (2005–2006).

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

Anleggsarbeidene startet i januar 2007, og prosjektet ventes åpnet for trafikk før sommerferien i 2009. Omlegging av eksisterende E18 og sluttoppgjør vil gjenstå til 2010. Midlene i 2009 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Sky – Langangen

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av den videre utbyggingen av E18 i Vestfold. På grunn av manglende planavklaringer på deler av strekningen legges det opp til videre etappevis utbygging. Strekningen Sky – Langangen i Vestfold og Telemark blir første etappe. Arbeidet med den eksterne kvalitetssikringen (KS2) er startet.

Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om videre utbygging og finansiering av E18 i Vestfold så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Det kan derfor bli aktuelt med anleggsstart på strekningen Sky – Langangen i løpet av 2009.

E18 Grimstad – Kristiansand

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 142, St.prp. nr. 33 (2004–2005) og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 51–52 og side 70.

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

Ved behandlingen av St.prp. nr. 33 (2004–2005), samtykket Stortinget i at prosjektet gjennomføres som et prøveprosjekt for OPS-ordningen. Delstrekningene Øygardsdalen – Tjøretjerra og Dyreparken – Rona ble åpnet for trafikk i juli 2008. Hele strekningen Øygardsdalen – Rona skal stå ferdig i løpet av august 2009.

Det er forutsatt 17,2 mill. kr i bompenger fra Aust-Agderpakka til prosjektet i 2009. Midlene vil bli benyttet til etablering av bomstasjon på ny E18, sluttoppgjør for grunnerverv og dekning av Statens vegvesens kostnader knyttet til lokal prosjektorganisasjon. I tillegg er det satt av midler til noen mindre arbeider som ikke inngår i OPS-kontrakten. Strekningen Dyreparken – Rona inngår ikke i Aust-Agderpakka. Statens vegvesens kostnader knyttet til denne strekningen finansieres derfor med statlige midler.

Rv 23 Lier – Drøbak – Vassum

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 34,2 mill. kr for 2009. Innenfor denne rammen legges det opp til å finansiere kostnader i forbindelse med planlagt innløsning av boliger (forsert gjennomføring av eiendomsserverv) langs rv 23 i Røyken i Buskerud. Videre finansieres utgifter som følge av inngått forlik med entreprenør etter byggingen av Oslofjordforbindelsen. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak.

Rv 150 Ring 3 Oslo (Ulvensplitten – Tjernsmyr)

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 310 mill. kr for 2009. I til-

legg er det regnet med 120 mill. kr i tilskudd. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Ulvensplitten – Sinsen.

(i mill. 2009-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2009	Restbehov pr. 01.01.2010
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen	2 915	420,0	1 620

Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 143–144, St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 71, og St.prp. nr. 40 (2007–2008), side 8–9. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008).

Prosjektet omfatter både nytt hovedvegssystem og nytt lokalvegssystem i området. De viktigste elementene er fjelltunnel på Ring 3 mellom Økern og Sinsen (Lørentunnelen) og betongtunnel på Østre Aker vei forbi Økern (Økerntunnelen). Prosjektet omfatter også etablering av ny hovedrute for gang- og sykkelveg mellom Ulven og Sinsen. I tillegg inngår bygging av ny kommunal veg i Hasle-Ulven-Lørenområdet og bygging av ny Ulvenvei som også er kommunal. Økern T-banestasjon utvikles til et viktig kollektivknutepunkt.

De forberedende arbeidene på prosjektet startet i februar 2005. Våren 2006 besluttet Statens vegvesen å avlyse tilbudskonkurransen for tunnelentreprisen på grunn av vesentlig høyere tilbud enn forutsatt. Prosjektet ble derfor omprosjektert og revidert, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008).

Anleggsarbeidene på lokalvegene startet i juni 2008. Hovedarbeidene på rv 150 startes høsten 2008. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2013.

Av foreslåtte midler i 2009 er det lagt til grunn et tilskudd fra Oslo kommune på 120 mill. kr til byggingen av de kommunale vegene som inngår i prosjektet. I tillegg er det forutsatt 15 mill. kr

innenfor rammen til kollektivtrafikktiltak i Oslo (øvrige riksveger), jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008).

Korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim

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

E39 Kristiansand – Stavanger – Bergen

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 316,4 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med 72 mill. kr i forskudd og bompenger. Innenfor denne rammen legges det opp til anleggsstart på prosjektet Vigeland – Osestad. I tillegg videreføres prosjektene Stangeland – Sandved og Tjensvollkrysset. I tillegg legges det opp til å videreføre bompengepoenglet for E39 over Stord. Det er også satt av midler til å dekke ytterligere kostnadsøkninger i forbindelse med ombyggingen av ferjekaiene i sambandet Halhjem – Sandvikvåg.

I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, i hovedsak trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å bygge midtrekkverk på en 1,5 km lang strekning som gjenstår mellom Storenes og Tangvall i Vest-Agder. Videre legges det opp til å bygge midtrekkverk på en 1,5 km lang strekning på eksisterende firefelts veg ved Hinna i Rogaland.

(i mill 2009-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2008	Restbehov pr. 01.01.2010
E39 Vigeland – Osestad	400 ¹	30,0	370
E39 Stangeland – Sandved	271	135,0	84
E39 Halhjem og Sandvikvåg ferjekai	329	41,5	0

¹ Foreløpig kostnadsoverslag

E39 Vigeland – Osestad

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 143, og St.prp. nr. 1 (2006–2006), side 111.

Prosjektet omfatter en om lag 5,2 km lang strekning i Lindesnes kommune i Vest-Agder. På den 1,7 km lange delstrekningen Vigeland – Fardal utbedres eksisterende veg. På delstrekningen Fardal – Osestad bygges ny tofelts veg med forbikjøringsfelt og midtrekkverk. I hver ende av delstrekningen bygges rundkjøring. Tre bruer og en miljø-tunnel inngår i prosjektet.

Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for delstrekningen Fardal – Osestad er beregnet til -110 mill. kr. Netto nytte over kostnad (NN/K) er beregnet til -0,4.

Foreslåtte midler i 2009 er under forutsetning av at det blir tilslutning til foreliggende reguleringsplan for prosjektet. Det er lagt til grunn anleggsstart høsten 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2012.

E39 Stangeland – Sandved

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.prp. nr. 68 (2006–2007), side 13–14, og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 71.

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

Anleggsarbeidene startes i desember 2008, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2010. Av foreslåtte midler i 2009 forutsettes 70 mill. kr stilt til disposisjon av Sandnes kommune som forskudd.

E39 over Stord

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 147, og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 71. Prosjektet er vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 124–126, og St.prp. nr. 1 (2005–2006), side 112.

Den økonomiske rammen for prosjektet er om lag 230 mill. kr, omregnet til 2009-kr, og forutsettes finansiert med 50 pst. bompenger og 50 pst. statlige midler. Bompengene startes i januar 2002 og er forutsatt avsluttet innen utgangen av 2008. Så langt er det investert om lag 115 mill. kr i bompenger og om lag 75 mill. kr i statlige midler.

Det er lokalpolitisk tilslutning til å utvide kostnadsrammen for prosjektet gjennom å forlenge innkrevingsperioden med fire år, fram til utgangen av 2012. Det er regnet med at bompengebidraget i denne perioden vil bli om lag 70 mill. kr. Fylkestinget peker i sitt vedtak på at gjeldende finansieringsopplegg er basert på 50 pst. statlige midler og ber om at dette også blir lagt til grunn i videreføringen.

Samferdselsdepartementet viser til at det gjenstår å bevilge 40 mill. kr til den videre utbyggingen av E39 over Stord. Eventuelle økte statlige rammer til utbyggingen må vurderes i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010–2019 og påfølgende handlingsprogram. På dette grunnlaget slutter Samferdselsdepartementet seg til søknaden om å forlenge innkrevingsperioden med 4 år. For 2009 foreslås 10 mill. kr i statlige midler til å finansiere allerede gjennomførte arbeider.

E39 Halhjem og Sandvikvåg ferjekaier

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 71.

Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2006. På grunn av kostnadsøkninger er det behov for midler til prosjektet også i 2009. Årsaken er økte kostnader ved sluttoppgjør etter endelige oppmålinger, økte kostnader til belysning og økte byggherrekostnader. På grunn av uenighet med ferjeselskapet om dekning av kostnader i forbindelse med dypspengningen er det fortsatt knyttet usikkerhet til de endelige kostnadene for prosjektet.

E39 Bergen – Ålesund med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 148,9 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med 97 mill. kr i forskudd og tilskudd. Innenfor denne rammen fullføres prosjektet E39 Gammelsæter – Nipetjørn. Det legges opp til anleggsstart på prosjektene Vågsbotn – Hylkje og Torvund – Teigen i 2009. I tillegg prioriteres prosjektet E39 Kvivsvegen som forutsettes startet i løpet av 2008. Ombygging av Nyborgkrysset på E39 i Bergen finansieres med tilskudd og forskudd fra lokalt næringsliv, og arbeidene startes i november 2008. I 2009 er det regnet med 30 mill. kr i forskudd og 35 mill. kr i tilskudd til prosjektet. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.

		(i mill. 2009-kr)		
		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2009	Restbehov pr. 01.01.2010
E39	Vågsbotn – Hylkje	200 ¹	20,0	180
E39	Romarheimsdalen (Gammelsæter – Nipetjørn)	257	28,0	0
E39	Torvund – Teigen	370 ¹	30,0	340
E39	Kvivsvegen	1 088 ¹	72,0	1 002

¹ Foreløpig kostnadsoverslag, jf. prosjektomtalen

E39 Vågsbotn – Hylkje

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 148, og St.prp. nr. 1 (2006–2006), side 112–113.

Prosjektet omfatter en om lag 1,7 km lang strekning ved Vågsbotn i Bergen kommune. Om lag 1,2 km legges i ny trasé, inkl. om lag 0,6 km i tunnel. På resten av strekningen følges i hovedsak eksisterende veg. Prosjektet bygges som tofelts veg. Det er planlagt to kryss på strekningen. I tillegg utvides eksisterende rundkjøring i Vågsbotn. Videre inngår nødvendige omlegginger av lokalvegssystemet og bygging av gang- og sykkelveg.

Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) er beregnet til 650 mill. kr. Netto nytte over kostnad (NN/K) er beregnet til 2,4.

Anleggsarbeidene er planlagt startet høsten 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2011.

E39 Romarheimsdalen (Gammelsæter – Nipetjørn)

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 148, og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 72.

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

Anleggsarbeidene startet i september 2005, og prosjektet ble åpnet for trafikk i september 2008. Midlene i 2009 vil bli benyttet til å tilbakebetale midlertidig omdisponerte midler fra andre prosjekter for å sikre rasjonell anleggsdrift i 2008, restarbeider og sluttoppgjør.

E39 Torvund – Teigen

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (2005–2006), side 113.

Prosjektet omfatter en om lag 5,5 km lang strekning i Høyanger kommune i Sogn og Fjor-

dane. Om lag 2,6 km legges i tunnel. Bygging av gang- og sykkelveg, tilpasning til lokalvegssystemet og fire mindre bruer inngår også i prosjektet. Den nye vegen vil føre til en innkorting av E39 på 0,9 km. Prosjektet vil føre til nedbygging av 15 dekar dyrket mark.

Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) er beregnet til -220 mill. kr. Netto nytte over kostnad (NN/K) er beregnet til -0,6.

Anleggsarbeidene er planlagt startet høsten 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2012.

E39 Kvivsvegen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 148, og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 71–72.

Prosjektet omfatter omlegging av E39 i ny trase gjennom Kviven med bygging av vel 17 km ny veg fra Grodås i Hornindal kommune til Geitvika i Volda kommune, samt om lag 3 km sideveger og 1,5 km gang- og sykkelveg. I prosjektet inngår bl.a. en tunnel på om lag 6,5 km samt tre korte tunneler og to bruer. Prosjektet vil gi ferjefri stamveg mellom Nordfjord og Sunnmøre og knytte sammen en større bo- og arbeidsmarkedsregion.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet (NN) er beregnet til -460 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til -0,4.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme på 1 045 mill. 2008-kr og en kostnadsramme på 1 127 mill. 2008-kr. Omregnet til 2009-kr er styringsrammen 1 088 mill. kr og kostnadsrammen 1 173 mill. kr.

I St.prp. nr. 1 (2007–2008) er det lagt opp til at anleggsarbeidene startes i 2008 under forutsetning av tilslutning til delvis bompengefinansiering av prosjektet. I arbeidet med å kvalitetssikre bompengepotensialet er det foretatt trafikkberegninger. Beregnet trafikk for Kvivsvegen uten bompenge er 800–1 000 kjøretøy (ÅDT). Med bompengetak-

ster på samme nivå som ferjetakstene i sambandet Folkestad – Volda er det beregnet at trafikken vil bli redusert til om lag det halve. Samferdselsdepartementet går derfor inn for at prosjektet fullfinansieres med statlige midler.

Bompengeselskapet Kvivsvegen AS har en aksjekapital på om lag 45 mill. kr. Disse midlene vil bli stilt til disposisjon for vegbyggingen som forskutterte midler med refusjon i 2020. Refusjon vil skje uten kompensasjon for renter og prisstigning. Av foreslåtte midler i 2009 er det lagt til grunn 32 mill. kr i forskutterte midler.

Det legges opp til anleggsstart i løpet av 2008 ved at byggingen av veg fram til den lange tunnelen startes opp og at forskjæringene sprenges ut. Hovedarbeidene startes sommeren 2009. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2012.

E39 Ålesund – Trondheim (Kjelbotn – Klett)

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 123 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med 77 mill. kr i bompenger og forskudd. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet Renndalen – Staurset. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 41 (2007–2008) har Stortinget sluttet seg til utvidelse av bompengeprojektet Kristiansund og Freis fastlandsforbindelse (Kri-fast) med bl.a. prosjektet Knutset – Høgset i Møre og Romsdal. Det er planlagt anleggsstart i løpet av 2008. I 2009 er det lagt til grunn at bompengeselskapet stiller til disposisjon 60 mill. kr til prosjektet. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer.

(i mill. 2009-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2009	Restbehov pr. 01.01.2010
E39	Renndalen – Staurset	309	82,0	138

E39 Renndalen – Staurset

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 148, St.prp. nr. 68 (2006–2007), side 14, og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 72.

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

Anleggsarbeidene startet i mars 2008, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2010. Av foreslåtte midler i 2009 forutsettes 17 mill. kr stilt til disposisjon av Møre og Romsdal fylkeskommune som forskudd. I tillegg er det lagt til grunn 20 mill. kr i statlige refusjoner til Sør-Trøndelag fylkeskommune for forskutterte midler i 2008.

Rv 13 Jøsendal – Voss

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 16 mill. kr for 2009. Midlene er i sin helhet prioritert til mindre investeringstiltak, i hovedsak til å delfinansiere rassikringen av rv 13 på strekningen Bugjelet – Brimnes.

Vossepakken

Det er lokalpolitisk tilslutning til en Vossepakke som omfatter prosjektene Øvre Granvin – Voss

grense og Mønshaug – Palmafoss på rv 13 samt tunnel bak Vossevangen på E16 og noen mindre tiltak, jf. St.prp. nr. 1 (2007–2008). Arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet er gjennomført. På grunn av kostnadsøkninger er det behov for en ny vurdering av finansieringsplanen for prosjektet. Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av Vossepakken når det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 12,1 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med 6,3 mill. kr i bompenger fra bompengoordningen i Kristiansand til bygging av en undergang for gang- og sykkelveg på rv 9, jf. St.prp. nr. 45 (2007–2008). Innenfor den statlige rammen prioriteres fullfinansiering av prosjektet Ose – Tveit. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger samt trafikksikkerhetstiltak.

Statens vegvesen har utarbeidet et forslag til slutføring av Setesdalspakka, jf. St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 73–74. Forslaget er lagt fram for lokalpolitisk behandling i forbindelse med forslaget til riksvegbudsjett for 2009. Aust-Agder fylkeskommune finner det positivt at det legges opp til å gjennomføre prosjektet Tveit S – Langeid i perio-

den 2010–2013, men vurderer det som uakseptabelt at resten av Setesdalspakka ikke videreføres. Det er ikke lokalpolitisk tilslutning til revisjon av bompenggeopplegget for Setesdalspakka. Videre utbygging må derfor finansieres med statlige midler. En ev. prioritering av gjenstående strekninger på rv 9 i Setesdal, inkludert strekningen Tveit S – Langeid, må følgelig vurderes i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019 og påfølgende handlingsprogram, på lik linje med andre prosjekter og tiltak på stamvegnettet.

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

E134 Drammen – Haugesund

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 106,4 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med 38,7 mill. kr i bompenger fra Haugalandspakken som refusjon til Haugesund kommune for byggingen av Skåredalskrysset. Innenfor den statlige rammen fullfinansieres arbeidene med å øke frihøyden i Haukelitunnelene. Videre er det lagt til grunn refusjoner til bompengeselskapet for forskotteringer til prosjektet Rullestadjuvet, jf. St.prp. nr. 1 (2007–2008). I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak.

(i mill. 2009-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2009	Restbehov pr. 01.01.2010
E134 Haukelitunnelene	310	74,0	0

E134 Haukelitunnelene

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.prp. nr. 68 (2006–2007), side 14–15, St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 75, St.prp. nr. 45 (2007–2008), side 13–14, og St.prp. nr. 59 (2007–2008), side 93.

Som omtalt i St.prp. nr. 45 (2007–2008) er frihøyden i Haukeli-, Røldals- og Seljestadtunnelen økt til 4,2 m, men det gjenstår å montere og brannsikre PE-skum. I tillegg skal installasjonene for styring og overvåkning av Haukeli- og Røldalstunnelen skiftes ut. Det er lagt opp til å fullføre gjenstående arbeider i 2008. Midlene i 2009 vil bli benyttet til å tilbakebetale midlertidig omdisponerte midler

fra andre prosjekter for å sikre fullføringen i 2008, jf. St.prp. nr. 59 (2007–2008).

E16 Sandvika – Bergen (Kjørbo – Vågsbotn)

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 151 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med 51 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektene Wøyen – Bjørum og Borlaug – Voldum. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, i hovedsak trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å bygge til sammen 5,8 km midtrekkverk på strekninger mellom Sollihøgda og Sundvollen i Buskerud.

(i mill. 2009-kr)			
	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2009	Restbehov pr. 01.01.2010
E16 Wøyen – Bjørum	1 360	82,0	68
E16 Borlaug – Voldum	307	28,0	0

E16 Wøyen – Bjørum

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 153, St.prp. nr. 64 (2004–2005), St.prp. nr. 27 (2006–2007) og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 76. Prosjektet inngår i Oslopakke 3, jf. St.prp. nr. 40 (2007–2008).

Prosjektet omfatter ny firefelts veg på en 5,1 km lang strekning nord for Sandvika i Akershus. Vegen bygges med 20 m vegbredde og midtrekkverk. Det er tidligere varslet kostnadsøkninger på til sammen om lag 260 mill. kr. Det er nå varslet ytterligere kostnadsøkninger på om lag 60 mill. kr. Dette er 70 mill. kr høyere enn revidert kostnadsramme i St.prp. nr. 27 (2006–2007). Økningen skyld-

des flere mindre tillegg knyttet til arbeidene med veg i dagen, bl.a. i forbindelse med kabelomlegging og flytting av vann- og avløpsanlegg. Videre måtte ett av tunnelpåhuggene flyttes på grunn av dårlig fjell. I tillegg var kostnadene i forbindelse med massedeponering undervurdert.

Anleggsarbeidene startet i mai 2005, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i mai 2009, mot tidligere forutsatt i oktober 2008. Av foreslåtte midler i 2008 forutsettes 45 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E16 Borlaug – Voldum

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 153, og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 76.

Prosjektet omfatter 8,5 km ny veg i Lærdalen og fører til en innkorting av E16 med om lag 2 km.

Anleggsarbeidene startet høsten 2005/vinteren 2006, og prosjektet ble åpnet for trafikk i september 2008. Midlene i 2009 vil bli benyttet til å tilbakebetale midlertidig omdisponerte midler fra andre prosjekter for å sikre rasjonell anleggsdrift i 2008, restarbeider og sluttoppgjør.

Rv 7/rv 52 Hønefoss – Gol – Borlaug

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 78 mill. kr for 2009. Innenfor denne rammen videreføres prosjektet rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergssvingene. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, i hovedsak trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å bygge midtrekkverk i tre kurver på rv 7 i Buskerud med en lengde på til sammen 1,2 km.

(i mill. 2009-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2009	Restbehov pr. 01.01.2010
Rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergssvingene	397	45,0	331

Rv 7 Ramsrud – Kjeldsbergssvingene

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 154, og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 76.

Prosjektet som starter ved krysset med E16 på Ve, omfatter bygging av om lag 6 km ny veg. Den nye vegen vil eliminere en svingete vegstrekning med flere krappe kurver og smale bruer. I prosjektet inngår også bygging av 1,2 km gang- og sykkelveg.

Forberedende arbeider startet i august 2008, og hovedarbeidene startes i mai 2009. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2011.

Rv 36 Seljord – Eidanger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 5 mill. kr for 2009. Midlene vil bli benyttet til mindre utbedringer og planlegging.

Korridor 6 Oslo – Trondheim med armer til Ålesund og Måløy

E6 Oslo – Trondheim

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 587,5 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med 502 mill. kr i bompenger og forskudd. Innenfor denne rammen videreføres utbyggingen av E6 på strekningene Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen i Akershus og Hedmark. I tillegg er det lagt til grunn 40 mill. kr i bompenger til planlegging av E6 på strekningen mellom Dal og Skaberud, jf. St.prp. nr. 87 (2007–2008). Videre legges det opp til anleggsstart på prosjektet Øyer – Tretten, forutsatt at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. I tillegg videreføres prosjektene Nordre avlastningsveg og Nidelv bru i Trondheim.

I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak. Bl.a. legges det opp til å starte byggingen av midtrekkverk på den 6,2 km lange strekningen over Rudshøgda i Hedmark.

(i mill. 2009-kr)

		Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2009	Restbehov pr. 01.01.2010
E6	Gardermoen – Kolomoen (etappe 1)	1 509	490,0	172
E6	Øyer – Tretten	920 ¹	50,0	870
E6	Nordre avlastningsveg inkl. lang tunnel	1 526	242,0	170

¹ Foreløpig kostnadsoverslag, jf. prosjektomtalen.

E6 Hovinmoen – Dal og Skaberud – Kolomoen

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 158–159, side 71, St.prp. nr. 87 (2006–2007), og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 76–77.

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

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 87 (2006–2007) ble Stortinget orientert om reviderte kostnader for prosjektet. Samferdselsdepartementet legger etter dette til grunn en revidert styringsramme på 1 310 mill. 2006-kr og en revidert kostnadsramme på 1 370 mill. 2006-kr. Omregnet til 2009-kr er styringsrammen 1 510 mill. kr og kostnadsrammen 1 589 mill. kr.

Anleggsarbeidene startet i desember 2007. Begge strekningene er planlagt åpnet for trafikk i desember 2009. Av foreslåtte midler i 2009 forutsettes 360 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Dal – Minnesund

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 87 (2006–2007) ba flertallet i transport- og kommunikasjonskomiteen om at videre utbygging av E6 Gardermoen–Kolomoen vurderes gjennomført som to etapper dersom dette er nødvendig for å sikre kontinuerlig utbygging, jf. Innst. S. nr. 21 (2007–2008). Et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av strekningen Dal–Minnesund er til lokalpolitisk behandling, og arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet er startet.

For å legge til rette for kontinuerlig utbygging haster det med å gjennomføre nødvendig grunn-

erverv på strekningen Dal–Minnesund. For å finansiere dette kan det være aktuelt å midlertidig omdisponere inntil 20 mill. kr fra prosjektet E6 Hovinmoen–Dal og Skaberud–Kolomoen. Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av prosjektet E6 Minnesund–Dal så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer.

E6 Øyer – Tretten

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (2005–2006), side 116.

Prosjektet omfatter bygging av ny E6 på en 13,5 km lang strekning i Øyer kommune. I prosjektet inngår bygging av en om lag 4 km lang tunnel ved Skarsmoen og ny bru for rv 254 over Lågen ved Tretten. Dagstrekningene på E6 er planlagt som tofelts veg med midtrekkverk og forbikjøringsstrekninger. Ved at E6 legges i tunnel blir det en innkorting på vel 2 km i forhold til dagens veg.

Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Statens vegvesen har beregnet kostnadsoverslaget (styringsrammen) til 920 mill. kr, omregnet til 2009-prisnivå. Arbeidet med den eksterne kvalitetssikringen (KS2) er startet.

Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Foreslåtte statlige midler i 2009 er med forbehold om at det blir tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiering av prosjektet.

E6 Nordre avlastningsveg

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 158, St.prp. nr. 67 (2002–2003), St.prp. nr. 62 (2003–2004) og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 77. Prosjektet er delvis bompengefinansiert gjennom Trondheimsapakken, jf. St.prp. nr. 129 (1988–89) og St.prp. nr. 15 (1997–98).

Prosjektet omfatter bygging av ny veg fra Marienborg i tunnel til Ilsvika/Bynesvegen og videre

langs havna fra Ila til Lademoen. Nordre avlastningsveg legges i kulvert under Skansenløpet. På Brattøra er vegen tilpasset godsterminalen for jernbanen. Ved Marienborg er tunnallengden økt med om lag 1 km sørover langs Osloveien. Merkostnaden forskutteres av Trondheim kommune, jf. St.prp. nr. 1 (2006–2007), side 72.

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–2008), har Riksantikvaren vedtatt fredning av Skansen jernbanebru. Trondheim kommune og Statens vegvesen har søkt om dispensasjon fra fredningsbestemmelsene for å gjennomføre den regulerte løsningen med gang- og sykkelveg som påheng til brua. Saken er ikke avklart. Det er utredet alternative løsninger for gang- og sykkeltrafikken over Skansenløpet. Disse vil trolig føre til vesentlige merkostnader.

Anleggsarbeidene startet i august 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk våren 2010 mot tidligere forutsatt høsten 2009. Dette skyldes forsinkelser i forbindelse med byggingen av tunnelen i Ila-området. Av foreslåtte midler i 2009 forutsettes 102 mill. kr stilt til disposisjon av Trondheim kommune som forskudd.

E6 Nidelv bru – Grilstad og Værnes – Kvithammar

Det er lokalpolitisk tilslutning til å videreføre bompengeinnkrevingen på prosjektet E6 Trondheim – Stjørdal for å bygge endeparsellene Nidelv bru – Grilstad i Trondheim kommune og Værnes – Kvithammar i Stjørdal kommune. Arbeidet med ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet er gjennomført. På grunn av økte kostnader er Statens vegvesen i dialog med lokale myndigheter for å avklare om det er behov for ny behandling av finansieringsplanen.

Samferdselsdepartementet vil legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering så snart det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Det kan derfor bli aktuelt med anleggsstart på prosjektet i løpet av 2009.

Rv 15 Otta – Måløy

Det foreslås ikke midler til denne ruta i 2009.

E136 Dombås – Ålesund

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 35,5 mill. kr for 2009. Midlene er i sin helhet prioritert til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveg langs E136 i Lesja. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak.

Rv 3 Kolomoen – Ulsberg

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 51,4 mill. kr for 2009. Midlene vil bli benyttet til å videreføre arbeidene med breddeutvidelse av rv 3 på strekningen Søndre Bjorå bru – Atna i Hedmark. I tillegg prioriteres mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak.

Rv 4 Oslo – Mjøsbrua

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 25 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med 11 mill. kr i bompenger fra Oslo-pakke 3. Midlene er i sin helhet prioritert til mindre investeringstiltak, i hovedsak trafikksikkerhetstiltak, samt midler til planlegging.

Det er fortsatt uenighet om sluttoppgjøret for omleggingen av rv 4 ved Raufoss, som ble åpnet for trafikk i 2006. Det er derfor fortsatt knyttet usikkerhet til de endelige kostnadene for prosjektet.

Rv 70 Oppdal – Kristiansund

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 6,5 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med 15 mill. kr i bompenger til å starte arbeidene på prosjektet Brunneset – Øygarden. De statlige midlene vil i sin helhet bli benyttet til mindre investeringstiltak, i hovedsak trafikksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres midler til planlegging, herav 1 mill. kr til planlegging på den rasutsatte strekningen ved Oppdølstranda. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2010–2019.

(i mill. 2009-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2009	Restbehov pr. 01.01.2010
Rv 70 Brunneset – Øygarden	222	15,0	207

Rv 70 Brunneset – Øygarden

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 41 (2007–2008).

Prosjektet omfatter bygging av en tunnel samt oppgradering av eksisterende veg på en om lag 4,6 km lang strekning i Tingvoll kommune. Bygging av gang- og sykkelveg ved Øygarden, i krysset mellom E39 og rv 70, inngår også i prosjektet. Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 41 (2007–2008) har Stortinget sluttet seg til delvis bompengefinansiering av prosjektet gjennom utvidelse av bompengeprojektet Kristiansund og Freis fastlandsforbindelse (Krifast).

Det legges opp til anleggstart i juni 2009, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2011. Midlene i 2009 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rv 70 Freifjordtunnelen

Arbeidene med oppgradering av Freifjordtunnelen på rv 70 i Møre og Romsdal er kostnadsberegnet til om lag 230 mill. kr. Det foreslås 37 mill. kr i statlige midler til prosjektet innenfor den sentrale rammen til opprusting av tunneler for 2009.

Bompengeselskapet for Kristiansund og Freis fastlandsforbindelse (Krifast) har sammen med Møre og Romsdal fylkeskommune og kommunene Kristiansund (inkl. tidligere Frei kommune), Gjemnes og Tingvoll søkt om å forskuttede deler av kostnadene. Kommunene og fylkeskommunen har vedtatt å dekke rentekostnader ved forskuttringen, begrenset til om lag 6 mill. kr. Dette innebærer at bompengeselskapet kan stille om lag 60

mill. kr til disposisjon for prosjektet. Fylkeskommunen legger til grunn at forskuttringen blir refundert i 2010, eventuelt i 2010 og 2011.

En forskuttring i 2009 vil gjøre det mulig å forsere arbeidene. På grunn av store bindinger også i 2010 finner Samferdselsdepartementet det vanskelig å legge til grunn refusjon allerede i 2010. Departementet legger således til grunn en forutsetning om refusjon i 2011.

Gitt disse forutsetningene kan anleggsarbeidene starte våren 2009. Anleggsperioden er anslått til om lag 1 ½ år.

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

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 169,5 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med 120 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen videreføres prosjektene E6 gjennom Steinkjer og rv 80 Røvika – Strømsnes. Videre legges det opp til å starte utbedringen av E6 ved Majavatn i Grane kommune i Nordland. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger. Bl.a. legges det opp til å bygge midtrekkverk på strekningen Helltunnelen – Værnes (2,0 km). I tillegg legges det opp til å fullføre arbeidene med å utbedre E6 på strekninger mellom Hotran og Gråmyra i Nord-Trøndelag, inkl. bygge 2,0 km midtrekkverk på gjenstående strekninger.

(i mill. 2009-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2009	Restbehov pr. 01.01.2010
E6 Vist – Jevika – Selli	1 099	40,0	25
Rv 80 Røvika – Strømsnes	477	120,0	272

E6 gjennom Steinkjer (Vist – Jevika – Selli)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 164, St.prp. nr. 60 (2001–2002) og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 78.

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

Anleggsarbeidene startet i januar 2002. Strekningen Sneppen – Selli ble åpnet for trafikk i juli 2004, mens strekningen Løsberga – Sneppen ble åpnet for trafikk i oktober 2005. Resten av prosjektet ventes åpnes for trafikk i juli 2009.

Rv 80 Røvika – Strømsnes

Prosjektet er bl.a. omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 164, St.prp. nr. 61 (2006–2007), St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 78, og St.prp. nr. 59 (2007–2008), side 93–94.

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 61 (2006–2007) sluttet Stortinget seg til delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet, som en del av Vegpakke Salten, fase I. Prosjektet omfatter omlegging av rv 80 over en 5,9 km lang strekning i Fauske kommune. Prosjektet vil føre til en innkorting av rv 80 mellom Fauske og Bodø på 6,2 km.

I St.prp. nr. 59 (2007–2008) ble det orientert om en kostnadsøkning på prosjektet på nærmere 80 mill. kr, omregnet til 2009-kr. Det er nå innhentet tilbud på anleggsarbeidene. Disse viser at det blir ytterligere kostnadsøknings på om lag 40 mill. kr. Anleggsarbeidene starter i oktober 2008, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2011. Midlene i

2009 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

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

E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 80 mill. kr for 2009. Innenfor denne rammen fullfinansieres prosjektet E10 Lofotens fastlandsforbindelse. I tillegg prioriteres trafikk sikkerhetstiltak.

(i mill. 2009-kr)

	Kostnads- overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2009	Restbehov pr. 01.01.2010
E10 Lofotens fastlandsforbindelse	1 355	50,0	0

E10 Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003–2004), side 167, St.prp. nr. 67 (2002–2003) og St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 78–79.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 30 km ny veg fra Raftsundet til Gullfjordbotn der den knyttes til eksisterende E10. Prosjektet ble åpnet for trafikk i desember 2007. Midlene i 2009 vil bli benyttet til å tilbakebetale midlertidig omdisponerte midler fra andre prosjekter for å sikre rasjonell anleggsdrift i 2007 og 2008 og til restarbeider.

E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 29 mill. kr for 2009. Innenfor denne rammen fullfinansieres utbedringen av E6 på strekningen Langnesbukta – Jansnes, vest for Alta. Strekningen åpnes for trafikk i oktober 2008. I tillegg prioriteres trafikk sikkerhetstiltak, samt midler til planlegging. Det er i forbindelse med det norsk-russiske samarbeidet om transportinfrastruktur i grenseområdene satt av 5 mill. kr til å planlegge opprusting av E105 og vegløsninger i Kirkenesområdet.

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

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2009 er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transport-

plan 2006–2015, Stortingets behandling av meldingen, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004), Statens vegvesens handlingsprogram for 2006–2009 og Stortingets merknader til dette i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2005–2006). Etterfølgende tabell viser forslaget til investeringsprogram for 2009. Av tabellen framgår også forutsatte investeringer i 2006–2009 sammenholdt med handlingsprogrammet for perioden.

Ved fordeling av rammen til øvrige riksveger for 2009 har Samferdselsdepartementet lagt vekt på at oppfølgingsgraden i forhold til fastsatte økonomiske rammer for handlingsprogrammet 2006–2009 ikke skal variere vesentlig mellom fylkene. For post 31 er det fortsatt store variasjoner mellom fylkene i oppfølgingsgrad. Dette skyldes at det er lagt stor vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter. Prioritering av enkelte større prosjekter har derfor ført til reduserte rammer til nye prosjekter i andre fylker. Med budsjettforslaget for 2009 vil alle større prosjekter som er prioritert i handlingsprogrammet for 2006–2009, og som det er mulig å starte, være startet opp i løpet av perioden.

Statens vegvesens forslag til budsjett for 2009 er forelagt fylkeskommunene og forsøksområdet i Kristiansandsregionen. Ved behandlingen er det i liten grad framkommet uenighet om prioriteringene innenfor planrammene til det enkelte fylke eller forsøk. Gjenstående uenigheter er omtalt under de enkelte fylker. Samferdselsdepartementet forutsetter at Statens vegvesen tar initiativ til å avklare ev. mindre uenigheter som ikke er omtalt.

I fylkesomtalene er det gitt en nærmere omtale av prioriteringene i 2009. Prosjekter på det øvrige riksvegnettet omtales som hovedregel ikke nærmere, men prosjekter med en anslått totalkostnad på over 200 mill. kr gis en kort omtale. Foreslått investering i 2009 er tatt med for disse prosjektene, samt kostnadsendringer i forhold til opprinnelig overslag dersom disse er større enn ± 10 pst. og ikke er omtalt tidligere. I tillegg omtales kostnadsoverslag for alle nye prosjekter med kostnadsoverslag over 200 mill. kr.

Det er i 2009 lagt opp til anleggstart på åtte større prosjekter (kostnadsoverslag på over 100 mill. kr) på øvrig riksvegnett:

- Rv 47 T-forbindelsen, Haugesund, Karmøy og Tysvær kommuner i Rogaland (forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering)
- Rv 510 Solasplitten, Sola kommune i Rogaland (forutsatt tilslutning til revidert opplegg for Nord-Jærenpakken)
- Rv 609 Dalsfjordsambandet, Askvoll og Fjaler kommuner i Sogn og Fjordane
- Rv 616 Bremangersambandet (Langesjø – Kolset), Bremanger kommune i Sogn og Fjordane
- Rv 60 Hellesylt – Strekanetunnelen, Stranda kommune i Møre og Romsdal
- Rv 717 Sund – Bradden, Rissa kommune i Sør-Trøndelag
- Rv 78 Toventunnelen med tilknytninger, Vefsn og Leirfjord kommuner i Nordland (forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering)
- Rv 858 Ryaforbindingen, Tromsø kommune i Troms (forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering).

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

	Statlige bevilgninger					Ekstern finansiering					(i mill. 2009-kr)
	St meld. nr. 24 (2003–2004) 2006–2009	Endring	Handlings- program	Bevilget	Forslag	Sum	Handlings- program	Ansag ¹	Ansag	Sum	
			2006–2009	2006–2008	2009	2006–2009 i % av HP		2006–2009	2006–2008	2009	
Østfold	226	67	293	199	78,0	94,5	484	119	296	85,7	374
Akershus	554	216	770	506	213,5	93,4	1 173	690	546	105,4	760
Oslo	622	289	911	551	260,0	89,0	1 127	868	740	142,7	1 000
Hedmark	170	47	217	153	53,0	94,9					53
Oppland	158	48	206	147	50,0	95,6	198	108	140	125,3	190
Buskerud	486	154	640	420	169,0	92,0	74	106		143,2	169
Vestfold	192	68	260	178	69,5	95,2	951	938	100	109,1	170
Telemark	351	115	466	338	100,0	94,0		49	5		105
Aust-Agder	170	47	217	150	47,0	90,8	3	13		433,3	47
Vest-Agder	249	109	358	227	106,0	93,0	136	260	163	311,0	269
Rogaland	600	224	824	546	222,0	93,2	3 362	1 409	494	56,6	716
Hordaland	962	350	1 312	892	318,0	92,2	4 848	2 313	1 988	88,7	2 306
Sogn og Fjordane ²	373	137	510	377	116,0	96,7		18			116
Møre og Romsdal	645	201	846	630	152,0	92,4	1 043	947	161	106,2	313
Sør-Trøndelag ²	215	89	304	214	88,0	99,3		2			88
Nord-Trøndelag ²	238	66	304	200	117,0	104,3	37	64	7	191,9	124
Nordland	339	116	455	325	96,0	92,5	528	81	60	26,7	156
Troms	226	78	304	209	72,0	92,4	151	116	75	126,5	147
Finnmark	204	67	271	209	48,0	94,8		2	30		78
Sum	6 980	2 488	9 468	6 471	2 375,0	93,4	14 115	8 103	4 775	91,2	7 150

¹ Regnskap 2006 og 2007 og anslag i St.prp. nr. 1 (2007–2008).² Ekskl. tilleggsbevilgning i 2006 til dekning av uforutsette kostnader som følge av ekstremvær.

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

	Statlige bevilgninger				Ekstern finansiering				(i mill. 2009-kr)		
	St meld. nr. 24 (2003–2004) 2006–2009	Endring	Handlings- program 2006–2009	Bevilget 2006–2008	Forslag 2009	Sum 2006–2009 i % av HP	Handlings- program 2006–2009	Anslag ¹ 2006–2008		Anslag 2009	Sum 2006–2009 i % av HP
Østfold											
Akershus			2								
Oslo			0								
Hedmark			1								
Oppland			29	8	2,2	35,2					2
Buskerud			8		1,6	20,0					2
Vestfold			4								
Telemark			22		8,4	38,2					8
Aust-Agder			34		9,6	28,2					10
Vest-Agder			149	121	6,0	85,2	19	97		510,5	6
Rogaland			88	44	36,0	90,9					36
Hordaland			193	160	45,0	106,2	98	15	5	20,4	50
Sogn og Fjordane			186	233	138,5	199,7	65	142	120	403,5	259
Møre og Romsdal			234	184	46,2	98,4		1			46
Sør-Trøndelag			3		8,0	266,7					8
Nord-Trøndelag			13	11	1,0	92,3					1
Nordland			120	107	24,0	109,2					24
Troms			195	142	61,0	104,1					61
Finnmark			76	7	55,0	81,6					55
Sum	905	452	1 357	1 017	442,5	107,6	182	255	125	209,0	568

¹ Regnskap 2006 og 2007 og anslag i St.prp. nr. 1 (2007–2008).

Østfold

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 78 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med at Østfold får stilt til disposisjon 296 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen prioriteres videreføring av prosjektet rv 108 Ny Kråkerøyforbindelse, jf. St.prp. nr. 45 (2007–2008). Anleggsarbeidene startet i september 2008. Totalt er det lagt til grunn 288 mill. kr til dette prosjektet i 2009, hvorav 265 mill. kr i bompenger.

Innenfor den statlige rammen prioriteres i tillegg mindre investeringstiltak, bl.a. videreføring av arbeidene med å utbedre rv 108 Hvalertunnelen. Utbedringen er blitt vesentlig dyrere enn tidligere lagt til grunn. Arbeidene delfinansieres med midler fra post 23 og den sentrale rammen til opprusting av tunneler. Videre prioriteres kollektivtrafikktiltak og bygging av gang- og sykkelveger.

Det er lagt til grunn 31 mill. kr i bompenger fra Østfoldpakka til sidevegstiltak knyttet til E18. Bl.a. legges det opp til å starte arbeidene med utbedring av rv 115 på strekningen Vamma – Ringnesdalen i Askim kommune, som er den viktigste forbindelsen mellom Skiptvet og E18.

Akershus

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 213,5 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med at Akershus får stilt til disposisjon 629 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3, ekskl. bompenger til drift av kollektivtransporten. Av bompengene forutsettes 83 mill. kr til investeringer på stamvegnettet og 546 mill. kr til investeringer på øvrig riksvegnett.

Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger. Videre er det satt av midler til prosjektene rv 154 Nordbyveien mellom Ås grense og Jernbaneveien i Ski kommune og rv 164 Løkkeåstunnelen i Sandvika. I St.prp. nr. 1 (2007–2008) var det lagt til grunn anleggsstart på disse prosjektene i 2008. På grunn av manglende planavklaring er anleggsstart utsatt til våren 2009. I tillegg er det forutsatt anleggsstart på prosjektet rv 152 Ottarsrud – Gislerud i 2009.

Inkl. tiltak på stamvegnettet forutsettes det benyttet om lag 510 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Akershus i 2009, hvorav 37 mill. kr i statlige midler. Innenfor denne rammen foreslås 390 mill. kr til å videreføre arbeidene på Kolsåsbanen. Reguleringsplan for strekningen Lysakerelven – Jar ble godkjent i juni 2008. Utbyggingen er kostnadsbe-

regnet til 440 mill. kr. Forberedende arbeider utføres i 2008, mens hovedarbeidene er planlagt startet i januar 2009. Strekningen ventes åpnet for trafikk høsten 2010, samtidig med åpningen av strekningen Åsjordet – Lysakerelven i Oslo. I tillegg videreføres arbeidet med å øke hastigheten og framkommeligheten for kollektivtrafikken. Videre prioriteres forbedring av tilgjengelighet for alle gjennom utbedring av kollektivknutepunkter og terminaler.

Akershus fylkeskommune har vedtatt at Fornebubanen skal etableres som regional bybaneløsning, jf. St.prp. nr. 1 (2007–2008), side 82. Planarbeidet pågår i et samarbeid mellom Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Oslo kommune og Bærum kommune. Det er inngått avtale mellom Akershus fylkeskommune og Oslo kommune om at Ruter AS skal ha prosjektansvaret. Det er satt av 5 mill. kr til planlegging av prosjektet i 2009.

For bompenger fra Oslopakke 3 til drift av kollektivtransporten vises det til egen omtale under Oslo.

Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 260 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med at Oslo får stilt til disposisjon 1 042 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3, ekskl. bompenger til drift av kollektivtransporten. Av bompengene forutsettes 374 mill. kr til investeringer på stamvegnettet, inkl. 260 mill. kr til E18 Bjørvikaprojektet. I tillegg forutsettes 668 mill. kr til investeringer på øvrig riksvegnett. Videre er lagt til grunn et tilskudd på 72 mill. kr fra Oslo kommune som tilbakebetaling på lånet til T-baneringen.

Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak. Det forutsettes benyttet om lag 790 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Oslo i 2009, hvorav 61 mill. kr i statlige midler. Innenfor denne rammen foreslås om lag 200 mill. kr til å videreføre arbeidene på Kolsåsbanen. Første etappe til Åsjordet ble åpnet for trafikk sommeren 2008. Reguleringsplan for strekningen Åsjordet – Lysakerelven ble godkjent i juni 2008, og arbeidene startes i løpet av 2008. Strekningen ventes åpnet for trafikk høsten 2010, samtidig med strekningen Lysakerelven – Jar i Akershus. Videre foreslås om lag 320 mill. kr til oppgradering og reinvesteringer i T-banenettet, inkl. T-banestasjoner. I tillegg prioriteres framkommelighetstiltak for kollektivtrafikken og utbedring av terminaler og knutepunkter, herunder ombygging av Jernbanetorget og bussterminalen på Vaterland.

Utbedringen av rv 4 på Carl Berners plass fullføres i 2009. I tillegg legges det opp til å starte tilretteleggingen for kollektivtrafikk og syklistar på rv 161 Ring 2 mellom Carl Berners plass og Vogts gate. Videre er det satt av midler til opprusting av rv 168 Bogstadveien. I St.prp. nr. 1 (2007–2008) var det lagt til grunn anleggsstart på dette prosjektet i 2008. På grunn av manglende planavklaring og uenighet om dekking av kostnadene ved utskifting av nedslitte skinner for sporvogn er anleggsstart utsatt til 2009/2010.

Oslopakke 3 – bompenger til drift av kollektivtransporten

Det er lagt til grunn om lag 290 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 3 til driftstiltak for kollektivtransporten. Midlene forutsettes overført til Ruter AS og disponert i tråd med planer utarbeidet av Oslo kommune og Akershus fylkeskommune og i tråd med forutsetningene i Oslopakke 3, jf. St.prp. nr. 40 (2006–2007). Midlene er planlagt benyttet til å øke tilbudet på T-banen i Oslo og til å øke busstilbudet internt i Akershus og mellom Oslo og Akershus.

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har i sine uttalelser til budsjettforslaget for 2009 forutsatt at det i tråd med lokalpolitiske vedtak og St.prp. nr. 40 (2006–2007) blir satt av 540 mill. kr til drift av kollektivtransporten i 2009. Statens vegvesen viser til at det lokale forslaget til «økt tilskudd kollektivtransport» også omfatter investeringer i kollektivsystemet. Videre blir det vist til at forslaget om 290 mill. kr til driftstiltak er i tråd med innmeldte behov fra Oslo og Akershus. Samferdselsdepartementet forutsetter at Statens vegvesen tar initiativ til en nærmere avklaring av prioriteringene for 2009.

Totalt er det forutsatt benyttet om lag 1 590 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Oslo og Akershus i 2009, inkl. tilskudd til driftstiltak.

Hedmark

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til Hedmark på 53 mill. kr for 2009.

Midlene er i sin helhet prioritert til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak, samt midler til planlegging.

Oppland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 52,2 mill. kr for 2009, hvorav 2,2 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Oppland får stilt til disposisjon 140 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen legges det opp til å benytte 158 mill. kr til å videreføre arbeidene på prosjektet rv 255 Jørstad – Segalstad bru med tilstøtende vegsystem, hvorav 140 mill. kr i bompenger. Det er varslet kostnadsøkninger på prosjektet på om lag 40 mill. kr. Økningen skyldes dårligere grunnforhold enn tidligere lagt til grunn og økte priser på innkomne tilbud på fylkesvegene. Riksvegstrekingen ventes åpnet for trafikk i oktober 2009.

I tillegg fullfinansieres kostnadsøkninger på prosjektet rv 33 Odnas – Sollien som ble åpnet for trafikk i 2007. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak.

Rassikringsmidlene vil bli benyttet til å sikre et rasutsatt punkt på rv 255 Skåbuvegen.

Buskerud

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til Buskerud på 170,6 mill. kr for 2009, hvorav 1,6 mill. kr til rassikring.

Midlene vil i hovedsak bli benyttet til å finansiere byggingen av prosjektet rv 283 Øvre Sund bru i Drammen. Statens vegvesen hadde tilbudsåpning på hovedentreprisen i januar 2008. Det kom inn ett tilbud som ville ført til ytterligere kostnadsøkninger på prosjektet. Konkurransen ble derfor avsluttet, og hovedentreprisen er nå delt opp i fire mindre entrepriser med sikte på å redusere kostnadene. Det er ventet at anleggsarbeidene vil komme i gang igjen i løpet av 2008. Utsettelsen medfører at prosjektet vil bli ferdigstilt vel ett år senere enn tidligere lagt til grunn. Prosjektet ventes nå åpnet for trafikk i 2011. Det er satt av 150 mill. kr til prosjektet i 2009. Dette er mer enn anslått behov, og deler av midlene forutsettes derfor midlertidig omdisponert for å sikre rasjonell anleggsdrift av igangsatte prosjekter på stamvegnettet.

Rassikringsmidlene vil bli benyttet til å sikre et rasutsatt punkt på E16 (Bergsund).

Vestfold

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 69,5 mill. kr for 2009. I tillegg er det regnet med at Vestfold får stilt til disposisjon 100 mill. kr i bompenger.

Det er lagt til grunn 75 mill. kr til å videreføre prosjektet rv 306 Kirkebakken – Re grense som i sin helhet finansieres med bompenger. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2009. Innenfor Tønsbergpakken er det lagt til grunn 25 mill. kr i bompenger til sluttoppgjør for prosjektet rv 311 Ringveg øst – vest Kjelle – Kilen som ble åpnet for trafikk i mars 2008.

Innenfor den statlige rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikk-sikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger. I tillegg prioriteres mindre utbedringer og kollektivtrafikktiltak.

Telemark

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til Telemark på 108,4 mill. kr for 2009, hvorav 8,4 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Telemark får stilt til disposisjon 5 mill. kr i forskudd.

Innenfor denne rammen finansieres arbeider på strekningen Eklund – Sannidal, som inngår i utbedringen av rv 38 innfartsveg til Kragerø. Prosjektet åpnes for trafikk i desember 2008. Kostnadsoverslaget er økt til 235 mill. kr, noe som innebærer en kostnadsøkning på om lag 50 mill. kr. Økningen skyldes flytting av veglinjen, utvidelse av tunnelprofilen etter nye standardkrav, økt sikringsomfang i tunnelen og høyere priser på elektroarbeider enn tidligere lagt til grunn. Det er satt av 65 mill. kr til prosjektet i 2009. Midlene vil bli benyttet til å tilbakebetale lån fra andre prosjekter for å sikre rasjonell anleggsdrift i 2008, samt legging av slitelag, restarbeider og sluttoppgjør.

Det er lagt til grunn 5 mill. kr i forskudd fra Telemark fylkeskommune til å fullføre arbeidene på prosjektet rv 360 Hjuksevelta i Sauherad kommune. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2009. I tillegg prioriteres mindre investerings-tiltak, i all hovedsak bygging av gang- og sykkelveger.

Rassikringsmidlene vil bli benyttet til å starte arbeidene med å sikre en rasutsatt strekning på rv 37 i Rjukan kommune (Maristien). I tillegg er det prioritert midler til mindre rassikringstiltak på E18 (Brattåstunnelen sør), E134 (bakom Smørklepp), rv 234 (Kistebakken) og rv 363 (Askeklova).

Aust-Agder

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til Aust-Agder på 56,6 mill. kr for 2009, hvorav 2 mill. kr til forsøket med alternativ organisering av transportsystemet i Kristiansandsregionen og 9,6 mill. kr til rassikring.

Midlene er i sin helhet prioritert til mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikk-sikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger. I tillegg prioriteres mindre utbedringer. Det legges opp til at forsøksmidlene blir benyttet til kollektivtrafikktiltak.

Rassikringsmidlene er planlagt benyttet til tiltak på rv 9 ved Urdviki i Bygland kommune.

Vest-Agder

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til Vest-Agder på 112 mill. kr for 2009, hvorav 15,7 mill. kr til forsøket med alternativ organisering av transportsystemet i Kristiansandsregionen og 6 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Vest-Agder får stilt til disposisjon 163 mill. kr i bompenger og tilskudd.

Det legges til grunn et revidert opplegg for Listerpakken i tråd med lokalpolitiske vedtak. I 2009 er det satt av 52 mill. kr til å fullføre prosjektet rv 465 Kjørrefjord – Ulland, strekningen Hanesund – Sande, hvorav 2 mill. kr i bompenger. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i mars 2009, mot tidligere forutsatt i november 2008. I tillegg startes hovedarbeidene på fylkesvegprosjektet Skråveien som omfatter bygging av en ny nord-sørgående vegforbindelse like vest for Farsund sentrum. Prosjektet finansieres med bompenger og tilskudd fra Farsund kommune og Vest-Agder fylkeskommune.

Utenfor Listerregionen startet arbeidene med utbedring av rv 452 mellom Fagerholt og Justvik i Kristiansand i august 2008. Prosjektet er en forutsetning for planlagt boligbygging i området og finansieres i hovedsak med tilskudd fra utbygger og Kristiansand kommune. I tillegg er det forutsatt et statlig bidrag på 15 mill. kr som forskutteres av Kristiansand kommune. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer og kollektivtrafikktiltak i Kristiansandsregionen.

Det legges opp til at forsøksmidlene benyttes til kollektivtrafikktiltak. I tillegg er det lagt til grunn 29 mill. kr fra bompengoordningen i Kristiansand til bygging av gang- og sykkelveger.

Rassikringsmidlene vil bli benyttet til tiltak på E39 ved Skjekkefjellet vest for Mandal.

Listerpakken – utvidelse av bompengeprogget

Gjennom behandlingen av St.prp. nr. 60 (2001–2002) sluttet Stortinget seg til et opplegg med delvis bompengefinansiert utbygging av Listerpakken. På grunn av kostnadsøkninger har det vært nødvendig å foreta en rekke endringer innenfor pakken, jf. bl.a. St.prp. nr. 1 (2006–2007). Lokalpoli-

tiske myndigheter har nå sluttet seg til et revidert opplegg med sikte på å fullføre Listerpakken som opprinnelig forutsatt.

Det legges opp til å øke bompengetakstene fra 20 kr til 25 kr for lette kjøretøy og fra 40 kr til 50 kr for tunge kjøretøy. I tillegg legges det opp til å forlenge innkrevingsperioden med fire år til om lag 19 år. Det er ventet at dette vil øke bompengedraget med til sammen om lag 220 mill. kr.

I forbindelse med kostnadsøkningene på rv 465 Kjørrefjord – Ulland og rv 62 Aunevik – Bukkesteinen ble den statlige rammen til Listerpakken økt

med om lag 100 mill. kr gjennom omdisponeringer innenfor fylkets rammer på post 30 og post 31. Den statlige rammen foreslås økt med ytterligere 60 mill. kr. I tillegg er det lagt til grunn en økning i fylkeskommunale og kommunale bidrag på til sammen 30 mill. kr.

Det skisserte opplegget innebærer at den økonomiske rammen for Listerpakken, inkl. forutsatte bompenger til OPS-prosjektet E39 Handeland – Feda, økes fra opprinnelig forutsatt om lag 880 mill. kr til om lag 1 290 mill. kr, jf. etterfølgende tabell.

	(i mill 2009-kr)		
	St.prp. nr. 60 (2001–2002)	endring	Revidert finansieringsplan
Statlige midler	250	160	410
Fylkeskommunale og kommunale tilskudd	70	30	100
Bompenger	560	220	780
Sum	880	410	1 290

Takstene forutsettes justert i samsvar med prisutviklingen. Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, er det lagt til grunn at bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kan øke takstene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Flekkefjord, Farsund, Lyngdal, Hægebostad og Kvinesdal kommuner har sluttet seg til det reviderte opplegget for Listerpakken. Sirdal kommune har ikke uttalt seg til utkastet. Vest-Agder fylkeskommune har sluttet seg til opplegget gjennom følgende vedtak i møte i fylkestinget 23. april 2008:

1. *Takstene økes fra 20 kroner (1999-verdi) til 25 kroner (2007-verdi) for lette kjøretøy. Tunge kjøretøy betaler dobbel takst. Dagens rabattordninger videreføres. Prisene justeres i takt med prisstigningen. Dette skjer etter vedtak i bompengestyret og godkjenning hos Statens vegvesen.*
2. *Bompengenneinnkrevingen utvides til cirka 19 år, med utgangspunkt i innkrevingsstart februar 2003.*
3. *Det søkes om å utvide bompengenneinnkrevingen til å kunne kreve inn til sammen 740 mill. kr. Statlige bevilgninger, fylkeskommunale og kommunale bidrag kommer i tillegg til dette.*
4. *Strekningen rv.465 Sande – Ulland forutsettes delfinansiert med til sammen 60 mill. kr. fra rammen for øvrige riksveier i Vest-Agder, fordelt i perioden 2010 – 2013. De første 30 mill. kr. forutsettes bevilget til anlegget mens det er under bygging, mens de siste 30 mill. kr. er refusjon til Vest-Agder fylkeskommune for forskuttering i 2010.*

5. *Prosjekter som forutsetter kommunale og/eller fylkeskommunale bidrag prioriteres under forutsetning av at disse bidragene stilles til disposisjon.*
6. *Prosjektene prioriteres på følgende måte:*
 - a) *Prosjekter og delprosjekter med bevilgning i 2008-budsjettet skal bygges og finansieres som forutsatt. Dette gjelder fullføringen av rv. 465 Hanesund – Sande, fv. 651 Skråveien (140 mill. kr.) og 5 mill. kr. til TS- tiltak på rv. 43 Lyngdal – Farsund.*
 - b) *Rv. 465 Sande – Ulland utbedres i hht. vedtatt reguleringsplan som justeres etter en analyse av trafiksikkerhetsstandarden.*
 - c) *Rv. 43 Farsund – Lyngdal, rv. 43 Farsund sentrum, fv. 656 Agnefestveien og privatvei Bakken – Moi skal bygges/utbedres innenfor den økonomiske kostnadsrammen.*
 - d) *Dersom prosjektene over kan bygges billigere enn kostnadsrammen, kan resterende bompenger disponeres til oppdaterte løsninger for prosjekt i Listerpakken etter vedtak i fylkeskommunen.*
 - e) *Eventuelle omprioriteringer behandles i de årlige budsjettene. Styringsgruppa er rådgivende organ i prosessen.*
7. *Vest-Agder fylkeskommune påtar seg å garantere for låneopptak på inntil 400 mill. kr. som er en dobling av nåværende garanti. Kommunene stiller kontragaranti i forhold til eierandel i selskapet. Kontragarantibeløpet for hver kommune blir, ut fra en eierdel på 10 pst., 40 mill. kr.*

8. *Føringer for rabattordninger mv. skal gjelde slik som vedtatt i St.prp. nr. 60 (2001–2002).*
9. *Innkrevning i ny bomstasjon på rv. 465 starter så snart strekningen ny rv. 465 Hanesund – Sande settes under trafikk.*

Samferdselsdepartementet slutter deg til det foreslåtte opplegget for utvidelse av Listerpakken. Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet, og de kommunale garantiene må godkjennes av fylkesmannen i Vest-Agder. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det statlige ansvaret for investeringer på øvrig riksvegnett blir overført til fylkene når forvaltningsreformen trer i kraft i 2010. Dette innebærer at fylket er ansvarlig for å bevilge forutsatte statlige midler til Listerpakken etter 2009.

Rogaland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til Rogaland på 258 mill. kr for 2009, hvorav 36 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Rogaland får stilt til disposisjon 494 mill. kr i bompenger. Bompengene er fordelt med 226 mill. kr til prosjekter og tiltak innenfor Nord-Jærenpakken, 125 mill. kr til rv 519 Fastlandssamband til Finnøy (Finnfast), 95 mill. kr til rv 47 T-forbindelsen, 24 mill. kr til videre utbygging av rv 45 i Gjesdal kommune og 24 mill. kr til tiltak innenfor Haugalandspakken.

Innenfor Nord-Jærenpakken fullfinansieres prosjektet rv 44 Stangeland – Skjæveland. Det er satt av 73 mill. kr til dette prosjektet i 2009, hvorav 53,5 mill. kr i bompenger. I tillegg er det satt av 16 mill. kr i bompenger til å fullfinansiere prosjektet rv 44 Omkjøringsveg Klepp. Begge prosjektene ble åpnet for trafikk i desember 2007. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på kollektivtrafikktiltak.

Prosjektet rv 510 Solasplitten i Stavanger og Sola kommuner inngår i en ny veglenke mellom E39, Stavanger lufthavn Sola og stamnetthavnen i Risavika. Kostnadsoverslaget er foreløpig beregnet til om lag 480 mill. kr, omregnet til 2009-kr. Deler av kostnadene forutsettes dekket med lokale tilskudd. Prosjektet kan ikke fullfinansieres innenfor de økonomiske rammer som i dag ligger til grunn for Nord-Jærenpakken uten at andre prosjekter eller tiltak tas ut av pakken. Styringsgruppen for Transportplan Jæren vedtok sommeren 2008 at det er behov for å øke inntektene i dagens bompengesystem for å fullføre prosjektene som er med i den vedtatte pakken. Rogaland fylkeskommune har på bakgrunn av dette vedtaket sendt et forslag til opplegg for fullføring av dagens Nord-Jærenpakke på

lokal høring. Under forutsetning av at det blir tilslutning til et opplegg som sikrer fullfinansiering av prosjektet, legges det opp til å benytte 20 mill. kr i bompenger til å starte prosjektet i 2009. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget så snart tilstrekkelige avklaringer foreligger.

Under forutsetning av Stortingets tilslutning til finansieringsopplegget i St.prp. nr. 70 (2007–2008) legges det opp til anleggsstart på rv 47 T-forbindelsen våren 2009. Totalt er det lagt til grunn 140 mill. kr til dette prosjektet i 2009. Videre prioriteres oppfølging av Finnfast med totalt 140 mill. kr. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2009.

Innkrevningen av bompenger til Haugalandspakken, eksklusiv Karmøy, startet i juli 2008, jf. St.prp. nr. 57 (2006–2007). Det er foreløpig etablert åtte bomstasjoner. Det legges opp til å starte innkrevingene i den siste bomstasjonen i november 2008. Midlene til Haugalandspakken i 2009 vil i all hovedsak bli benyttet til å etablere bomstasjoner på Karmøy, jf. St.prp. nr. 45 (2007–2008). Det legges opp til å starte innkrevingen på Karmøy i februar 2009.

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

Rassikringsmidlene vil bli benyttet til å starte arbeidene på prosjektet rv 13 Osberg i Suldal kommune. I tillegg er det satt av midler til refusjoner til rv 503 i Gloppedalen.

Hordaland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til Hordaland på 363 mill. kr for 2009, hvorav 45 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Hordaland får stilt til disposisjon 1 993 mill. kr i bompenger, tilskudd og forskudd.

Innenfor Bergensprogrammet er det lagt til grunn 1 047 mill. kr til å videreføre arbeidene på Bybanen, hvorav 1 018 mill. kr i bompenger. Til rv 557 Ringveg vest er det satt av 259 mill. kr, hvorav 237 mill. kr i bompenger. I tillegg er det lagt til grunn 100 mill. kr i bompenger til planlegging av andre byggetrinn på disse to prosjektene. Totalt er det regnet med 1 371 mill. kr i bompenger til Bergensprogrammet i 2009.

Utenfor Bergensområdet er det lagt til grunn 495 mill. kr til prosjektet Hardangerbrua på rv 7/rv 13, fordelt med 395 mill. kr i lokale tilskudd og 100 mill. kr i bompenger. Som omtalt i St.prp. nr. 24 (2007–2008), ble tilbuds konkurransen for tilførselsvegene avlyst på grunn av uventet høye tilbudspriser. En ny begrenset kvalitetssikring av prosjektet er nå gjennomført. Etter dette vurderer

Samferdselsdepartementet at kostnadsrammen som Stortinget fikk seg forelagt gjennom St.prp. nr. 2 (2005–2006), er tilstrekkelig for å gjennomføre prosjektet. Omregnet til 2007-kr er styrings- og kostnadsrammen beregnet til henholdsvis 2 020 mill. kr og 2 280 mill. kr. Anbudsprosessen for prosjektet er derfor startet opp, og det legges opp til å starte anleggsarbeidene på brua vinteren/våren 2009.

Utbedringen av rv 48 Hafskorberget (strekningen Helland – Havsgårdsdalen) videreføres. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i april 2009. I tillegg fullfinansieres prosjektet rv 544 Halsnøysambandet som ble åpnet for trafikk i mars 2008. Totalt er det lagt til grunn 24,9 mill. kr til prosjektet i 2009, hvorav 14,2 mill. kr i bompenger. I tillegg er det lagt til grunn forskudd fra Kvinnherad kommune til å starte arbeidet med opprusting og trafikksikring av rv 544 mellom Sæbøvik og Ranavik på Halsnøy. Videre legges det opp til anleggsstart på prosjektet rv 567 Hauge – Lonevåg i desember 2008. Det er forutsatt 50 mill. kr i bompenger til å videreføre prosjektet i 2009. I 2009 er det også forutsatt anleggsstart på første etappe av prosjektet rv 563 Kleppstø – Ask. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak.

Under forutsetning av Stortingets tilslutning, legges det opp til å starte byggingen av ny ferjekai på Årsnes samt utbedring av rv 551 mellom Løfallstrand og Årsnes. Ferjekaien vil erstatte nåværende ferjekai på Løfallstrand i sambandet til Gjermundshamn og Varaldøy. Avsatte statlige refusjoner på 20 mill. kr til rv 551 Austrepollen – Løfallstrand i 2009 vil inngå i finansieringen. I tillegg er det forutsatt 30 mill. kr i bompenger i 2009.

Austevollsbrua på rv 546 ble åpnet for trafikk i november 2007. Ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd inngår i finansieringen av prosjektet. Rammen til Hordaland er økt med 9,5 mill. kr som er forutsatt statlig refusjon til bompengeselskapet i 2009.

Rassikringsmidlene vil i hovedsak bli benyttet til å fullføre prosjektet Ulvundsøyne på rv 13 i Myrkdalen i Voss kommune. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i januar 2009. I tillegg videreføres rassikringen av rv 13 på strekningen Bugjelet – Brimnes. Arbeidene delfinansieres med forskudd fra Eidfjord kommune og statlige midler fra stamvegrammen.

Bergensprogrammet

Gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 75 (2004–2005) ble første etappe av rv 557 Ringveg vest og første etappe av Bybanen vedtatt gjennomført. For å få best mulig nytte av investeringene

som legges ned i første byggetrinn av de to prosjektene, går Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune inn for at andre byggetrinn ferdigstilles snarest mulig. Det er ikke rom for å finansiere andre etappe av Ringveg vest og Bybanen innenfor gjeldende innkrevingsordning. Bergen kommune har derfor fremmet et forslag om takstøkninger samt utvidelse av innkrevingsperioden med fire år. Det er lagt opp til at nødvendige politiske vedtak i Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune blir fattet snarest mulig etter at Nasjonal transportplan 2010–2019 er lagt fram.

For å kunne komme raskt i gang med anleggsarbeidene på andre etappe av Ringveg vest og Bybanen, ønsker kommunen og fylkeskommunen å gjennomføre planlegging og projektering i 2009 og 2010. Arbeidene er kostnadsberegnet til om lag 190 mill. kr, fordelt med 30 mill. kr til Ringveg vest og 160 mill. kr til Bybanen. Bergen kommune har foreslått at arbeidene finansieres gjennom økt låneopptak (om lag 130 mill. kr) samt innsparinger og omprioriteringer innenfor Bergensprogrammet (om lag 60 mill. kr). I 2009 er det behov for om lag 100 mill. kr, fordelt med 20 mill. kr til Ringveg vest og 80 mill. kr til Bybanen. Midlene foreslås i all hovedsak finansiert gjennom økt låneopptak. Bergen kommune sluttet seg til det skisserte opplegget i møte i bystyret 24.06.2008, og Hordaland fylkeskommune sluttet seg til opplegget i møte i fylkestinget 11.06.2008.

Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune er enige om at fylkeskommunen skal ha både drifts- og byggherreansvar for trinn 2 av utbyggingen av Bybanen.

Samferdselsdepartementet slutter seg til det skisserte opplegget, men viser til at det må gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) både for fase 2 av Bybanen og Ringvest når grunnlaget for dette er klart. På vanlig måte må også trafikk og inntekter, og finansieringsopplegg, kvalitetssikres. En videreføring av Bergensprogrammet forutsetter dessuten Stortingets samtykke.

I St.prp. nr. 24 (2007–2008) vises det til at det er uavklart om Bergen kommune får fritak for inngående merverdiavgift på bybaneprosjektet. Bergen kommune har søkt om fritak for slik avgift etter merverdiavgiftsloven § 70. Samferdselsdepartementet er kjent med at Skattedirektoratet har avslått søknaden fra Bergen kommune, men at kommunen har anket avgjørelsen inn for Finansdepartementet. I styringsrammen for Bybanen på 2 200 mill. 2007-kr er ikke merverdiavgiften tatt med. Det er anslått at merverdiavgiften utgjør i størrelsesorden 100–150 mill. kr. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med

en orientering om saken når avgiftsspørsmålet er endelig avklart.

Sogn og Fjordane

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme til Sogn og Fjordane på 254,5 mill. kr for 2009, hvorav 138,5 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Sogn og Fjordane får stilt til disposisjon 120 mill. kr i forskudd og bompenger.

Innenfor post 30 er det satt av midler til prosjektering og grunnverv for andre del av fastlandssambandet til Ytre Bremanger (rv 616 Lange-sjø – Kolset) og rv 609 Dalsfjordsambandet. Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektene. Foreløpig er kostnadene anslått til vel 500 mill. kr for Bremangersambandet og vel 1 mrd. kr for Dalsfjordsambandet, inkl. rassikring av rv 57. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget når den eksterne kvalitetssikringen av prosjektene er gjennomført. Departementet legger til grunn at Bremangersambandet og Dalsfjordsambandet vil inngå i det framtidige regionale vegnettet etter forvaltningsreformen og at fylkeskommunen blir ansvarlig for finansieringen fra 2010. I foreliggende finansieringsplaner er det lagt til grunn fullfinansiering med statlige midler, inkl. alternativ bruk av ferjetilskudd.

I tillegg prioriteres i sin helhet mindre investeringstiltak, i hovedsak mindre utbedringer. Videre prioriteres trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger. Sogn og Fjordane fylkeskommune går i mot at 10 mill. kr blir benyttet til oppryddingsarbeidet etter raset ved Fatlaberget i februar 2007. Fylkeskommunen mener at kostnadene skal dekkes over post 23, og at avsatte midler skal omdisponeres til bygging av gang- og sykkelveger. Samferdselsdepartementet legger til grunn at utgiftene dekkes over post 23.

Innenfor rassikringsmidlene er det satt av 102 mill. kr til å videreføre rassikringen av rv 5 langs Kjosnesfjorden (Hammarsgrovi – Stølsneset). Prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2009. I tillegg fullfinansieres prosjektet rv 55 Fatlaberget som åpnes for trafikk i desember 2008. Totalt legges det opp til å benytte 37 mill. kr til dette prosjektet i 2009, hvorav 15 mill. kr i bompenger. Det er lagt til grunn 82 mill. kr i forskudd til å videreføre prosjektet rv 55 Gullringen i Luster kommune. Videre er det lagt til grunn 37 mill. kr til prosjektet rv 53 Naustbukttunnelen som ventes åpnet for trafikk i juni 2009, hvorav 23 mill. kr i forskudd.

Møre og Romsdal

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 198,2 mill. kr for 2009, hvorav 46,2 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Møre og Romsdal får stilt til disposisjon 161 mill. kr i bompenger, forskudd og tilskudd.

Innenfor denne rammen legges det opp til å benytte 55 mill. kr til prosjektet rv 653 Eiksund-sambandet, hvorav 7 mill. kr i bompenger. Prosjektet ble åpnet for trafikk i februar 2008. I tillegg videreføres arbeidene på rv 64 Atlanterhavstunnelen som ventes åpnet for trafikk i mars 2009. Det er lagt til grunn at bompengeselskapet stiller til disposisjon 79 mill. kr til prosjektet i 2009, hvorav 56 mill. kr i forskudd (alternativ bruk av ferjetilskudd). Arbeidene på rv 662 ved Haukabøen i Molde kommune ventes fullført i juni 2009. Prosjektet finansieres med lokale forskudd og tilskudd.

Det er satt av midler til statlige refusjoner til bompengeselskapet for forskuttering i forbindelse med byggingen av ny bru over Straumen på rv 661 i Skodje kommune. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på mindre utbedringer og bygging av gang- og sykkelveger.

Imarsundprosjektet på rv 680 ble åpnet for trafikk i januar 2007. Ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd inngår i finansieringen av prosjektet. Rammen til Møre og Romsdal er økt med 16,6 mill. kr som er forutsatt statlig refusjon til bompengeselskapet i 2009.

Rassikringsmidlene prioriteres til å starte prosjektet rv 60 Hellesylt – Strekanetunnelen i Stranda kommune. Møre og Romsdal fylkeskommune har åpnet for å forskuttere 30–40 mill. kr i 2008/2009 med sikte på å forsere prosjektet. Samferdselsdepartementet forutsetter at Statens vegvesen tar initiativ til en dialog med fylkeskommunen om forutsetningene for en ev. forskuttering.

Sør-Trøndelag

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 96 mill. kr for 2009, hvorav 8 mill. kr til rassikring.

Innenfor denne rammen fullfinansieres prosjektet Fjesetbakkene på rv 30 vest for Singsås i Midtre Gauldal. Prosjektet ble åpnet for trafikk i juni 2008. I tillegg er det forutsatt anleggsstart på prosjektet rv 717 Sund – Bradden i 2009. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak, kollektivtrafikktiltak og mindre utbedringer.

Rassikringsmidlene vil bli benyttet til å sikre rassattsatte punkt på E39 mellom Stormyra og Højkjølen (Dyregrava) og rv 715 (St. Olavsspranget).

Nord-Trøndelag

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 118 mill. kr for 2009, hvorav 1 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Nord-Trøndelag får stilt til disposisjon 7 mill. kr i bompenger.

Innenfor denne rammen er det satt av midler til å videreføre arbeidene på rv 769 Lænn – Sørenget som startet for forskutterte midler fra Nord-Trøndelag fylkeskommune i 2008. Videre prioriteres oppfølging av Namdalsprosjektet, med videreføring av prosjektet rv 769 Spillum – Namdalsvegen som ventes åpnet for trafikk i oktober 2009. I tillegg er det satt av midler til statlige refusjoner, fullfinansiering av prosjektet rv 769 Høknes – Orientkrysset, bygging av gang- og sykkelveger samt trafikksikkerhets- og miljøtiltak. Totalt legges det opp til å benytte 82 mill. kr til Namdalsprosjektet i 2009, hvorav 7 mill. kr i bompenger.

Rassikringsmidlene vil bli benyttet til å dekke kostnader i forbindelse med tidligere gjennomførte rassikringstiltak på rv 74, rv 720 og rv 771.

Nordland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 120 mill. kr for 2009, hvorav 24 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Nordland får stilt til disposisjon 60 mill. kr i bompenger.

Innenfor Vegpakke Salten videreføres prosjektet rv 17 Tverlandet – Godøystraumen i Bodø kommune. Totalt legges det opp til å benytte 114 mill. kr til dette prosjektet i 2009, hvorav 60 mill. kr i bompenger. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2009.

Det er prioritert statlige midler til prosjektet rv 78 Tøventunnelen med tilknytningsveger. Prosjektet omfatter bygging av ny rv 78 på den om lag 27 km lange strekningen mellom Holand og Leirosen i Vefsn og Leirfjord kommuner, inkl. tunnel gjennom Toven. For å bedre tilknytningen til E6 inngår opprusting av eksisterende fylkesveg mellom Drevja og E6 ved Ømmervatn. I tillegg inngår utbedring av eksisterende rv 78 på en kort strekning like nord for Mosjøen (Halsøya – Hjartåstunnelen). Prosjektet vil føre til en vesentlig reduksjon av transportavstanden mellom Sandnessjøen og Mosjøen/Mo i Rana. Det er lokalpolitisk tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiering av prosjektet (Vegpakke Helgeland fase 1). Samferd-

selsdepartementet vil ev. legge fram en egen proposisjon om utbygging og finansiering av Vegpakke Helgeland fase 1 når det foreligger tilstrekkelige avklaringer. Bl.a. skal det gjennomføres ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet. Departementet legger til grunn at Tøventunnelen med tilknytningsveger vil inngå i det framtidige regionale vegnettet etter forvaltningsreformen, og at fylkeskommunen blir ansvarlig for å bevilge forutsatte statlige midler fra 2010, inkl. alternativ bruk av ferjetilskudd.

Videre prioriteres midler til fullfinansiering av prosjektet rv 808 Finneidfjord – Lakshusnes – Åsen som ble åpnet for trafikk i 2007. I tillegg fullfinansieres byggingen av ny ferjekai på Røst som ble åpnet for trafikk i august 2008.

Rassikringsmidlene vil bli benyttet til å fullfinansiere prosjektet E10 Fjøsdaalen i Lofoten. Prosjektet ble åpnet for trafikk i mars 2008. I tillegg prioriteres midler til rassikringstiltak på E10 ved Reinebringen i Lofoten.

Troms

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 133 mill. kr for 2009, hvorav 61 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Troms får stilt til disposisjon 75 mill. kr i tilskudd, bompenger og drivstoffavgift.

Under forutsetning av Stortingets tilslutning til finansieringsopplegget i St.prp. nr. 76 (2007–2008), legges det opp til anleggsstart på prosjektet rv 858 Ryaforbindelsen våren 2009. Prosjektet omfatter bygging av en undersjøisk tunnel mellom Balsnes og Larseng i Tromsø kommune. Totalt er det lagt til grunn 75 mill. kr til dette prosjektet i 2009, hvorav 34 mill. kr i bompenger og 20 mill. kr i lokale tilskudd.

Innenfor Tromsøpakke 2 er det lagt til grunn 21 mill. kr i drivstoffavgift til å finansiere bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak på det kommunale vegnettet. I tråd med St.prp. nr. 33 (2006–2007) er det satt av 4 mill. kr i statlige midler som kompensasjon for innkreving av merverdiavgift på drivstoffavgiften. Også disse midlene bli benyttet til gang- og sykkelvegtiltak på det kommunale vegnettet.

Det er videre satt av midler til å fullføre arbeidene med å utbedre rv 867 på strekningen Sammoa – Ervik i Harstad. Prosjektet ventes åpnet for trafikk i desember 2009. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, i all hovedsak mindre utbedringer, bl.a. rassikring av rv 86 i Torsken.

Innenfor rassikringsmidlene prioriteres statlige tilskudd til prosjektene fv 347 Arnøy (første byggetrinn) og fv 15 Dale – Alvestad på Grytøy. I tillegg

prioriteres mindre rassikringstiltak på E8 i Lavangsdalen sør for Tromsø og på rv 91 Hov – Breivikeidet.

Finnmark

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 103 mill. kr for 2009, hvorav 55 mill. kr til rassikring. I tillegg er det regnet med at Finnmark får stilt til disposisjon 30 mill. kr i forskudd.

Innenfor denne rammen prioriteres oppstart på omleggingen av rv 94 ved Sjøholmen bru/Kargenes i Kvalsund kommune. Eksisterende veg har dårlig kurvatur, og det har vært flere ulykker på strekningen. Videre fullfinansieres parsellen rv

888 Bekkarfjord – Ørretvatn som ble åpnet for trafikk i 2007.

I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, i all hovedsak trafikksikkerhetstiltak i Hammerfest sentrum. Stor aktivitet, bl.a. knyttet til olje- og gassutvinning, har skapt avviklings- og trafikksikkerhetsproblemer i sentrum. Det er derfor inngått avtale mellom Hammerfest kommune og Statens vegvesen om opprusting av vegsystemet i sentrum, bl.a. deler av rv 94. Den statlige andelen utgjør til sammen 45 mill. kr, hvorav Hammerfest kommune vil forskuttede 30 mill. kr i 2009.

Rassikringsmidlene vil bli benyttet til å sikre flere rasutsatte punkt på rv 889 Havøysundvegen langs Eiterfjorden og i Bakfjorddalen.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
1330	Særskilte transporttiltak	459 957	521 700	727 900	39,5
	Sum kategori 21.40	459 957	521 700	727 900	39,5

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak omfatter post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport og post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes.

Særskilt tilskudd til kollektivtransport omfatter ulike tiltak som skal bidra til styrke kollektivtransporten for alle brukergrupper. Tiltakene omfatter belønningsordningen for å stimulere til et bedre kollektivtilbud og mindre bilbruk i storbyene, ordningen med tilskudd til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunenes ansvarsområde, samt midler til forsøksprosjekter for å styrke kollektivtransporten i distriktene. For 2009 er det også foreslått avsatt midler til et prøveprosjekt med samordning av bestillingstransport og TT-transport, samt midler til utvikling av en nasjonal reiseplanlegger og en organisatorisk enhet for å forvalte systemet for elektronisk billettering.

Samlet budsjettforslag for særskilte transporttiltak er på 727,9 mill. kr, en økning på 206,2 mill. kr eller 39,5 pst. fra saldert budsjett 2008. Hoveddelen av økningen skyldes at belønningsordningen er foreslått doblet fra 161,7 mill. kr i 2008 til 323,4 mill. kr i 2009 i samsvar med forliket på Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk. Nytt for 2009 er forslaget om å avsette 10 mill. kr til et prøveprosjekt med samordning av bestillingstransport og TT-transport, samt forslaget om å avsette inntil 5 mill. kr til å etablere en nasjonal reiseplanlegger og en enhet for å forvalte elektronisk billettering.

Det er foreslått avsatt 312,1 mill. kr til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes etter gjeldende avtale for perioden 2005–2012.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)				
Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	202 471	233 800	415 800
70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	257 486	287 900	312 100
	Sum kap. 1330	459 957	521 700	727 900

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

Det foreslås en bevilgning på 415,8 mill. kr, en økning på 182 mill. kr eller 77,8 pst. fra saldert budsjett 2008.

Til belønningsordningen er det foreslått avsatt 323,4 mill. kr, en dobling av bevilgningen målt mot saldert budsjett 2008, jf. forliket på Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk. Til tilgjengelighetstiltak og forsøk med kollektivtransport i distriktene er det avsatt henholdsvis om lag 56 mill. kr og om lag 21 mill. kr, mens inntil 5 mill. kr er avsatt til etableringen av en nasjonal reisepanlegger og en ny organisatorisk enhet for forvaltning av systemet for elektronisk billettering. Det er også foreslått avsatt 10 mill. kr til forsøk med samordning av bestillingstransport og TT-transport.

Belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene

Belønningsordningen ble innført i 2004. Ordningen har som formål å påvirke transportutviklingen i de større byene slik at flere velger kollektivtransport framfor egen bil. I 2008 ble det bevilget 161,7 mill. kr til belønningsordningen.

I forliket på Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007), ble det besluttet at midlene til belønningsordningen skulle dobles i 2009, forutsatt at det inngås bindende avtaler om lokale og regionale tiltak for redusert biltrafikk. Byområder som ønsker å prøve ut kjøprising, differensierte bompengesatser eller andre trafikkregulerende tiltak skal prioriteres. Det er på denne bakgrunn foreslått avsatt 323,4 mill. kr til belønningsordningen i 2009.

I forliket på Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007), er det forutsatt bindende avtaler om tiltak for redusert biltrafikk. Samferdselsdepartementet vil derfor reservere økningen fra 2008 på 161,7 mill. kr til byområder som inngår avtaler med departementet om effektive, trafikkregulerende tiltak. Departementet legger opp til å inngå rammeavtaler for inntil tre år basert på samme nivå på avsatt beløp framover som i 2009, forutsatt at tiltakene settes i verk og videreføres i tråd med inngåtte avtaler. Det vil bli utarbeidet nye retningslinjer for tildeling av midler i tråd med dette. En klarere premiering av trafikkregulerende tiltak, kombinert med større forutsigbarhet i tildelingen gjennom rammeavtaler, er i tråd med anbefalingene fra evalueringen av belønningsordning, som ble gjennomført i 2007. Evalueringen understreker nettopp at restriktive tiltak mot biltrafikken ville gitt større uttelling av midlene som benyttes til kollektivtran-

sport, særlig i de byene hvor det er spesielt godt tilrettelagt for bruk av egen bil. Langsiktige og forutsigbare rammer trekkes fram som spesielt viktig.

For 2009 vil det også bli mulig å søke om midler på grunnlag av de samme kriteriene som har vært benyttet hittil, og for ett år av gangen. Inntil 161,7 mill. kr vil kunne bevilges til byområder uten at det foreligger avtaler med Samferdselsdepartementet om tiltak for redusert biltrafikk. Ved tildeling av disse midlene vil det bli lagt vekt på utviklingen i kollektivtransporten og personbilbruken de siste årene. Avhengig av innspill og forslag fra byområdene om konkrete avtaler for å redusere biltrafikken, vil beløpet tildelt slike byområder kunne øke på bekostning av midler tildelt etter gamle kriterier.

Regjeringen foreslår å invitere de samme søkerne for 2009 som for 2008, altså Oslo på vegne av Oslo-området, Buskerud på vegne av Drammen, Telemark på vegne av Skien/Porsgrunn, Østfold på vegne av Fredrikstad/Sarpsborgområdet, Hordaland på vegne av Bergensområdet, Rogaland på vegne av Stavangerområdet, Sør-Trøndelag på vegne av Trondheimsområdet, Vest-Agder på vegne av Kristiansandsområdet og Troms på vegne av Tromsøområdet. Avhengig av søknadene, er det aktuelt å konsentrere midlene til færre byer enn de som inviteres til å søke.

Tilskudd til tilgjengelighetstiltak

Ordningen med tilskudd til tilgjengelighetstiltak innenfor kommunenes og fylkeskommunenes ansvarsområde ble innført i 2006. Formålet med tilskuddsordningen er å bidra til raskere og bedre koordinert innsats fra alle aktører som må involveres i arbeidet for bedre tilgjengelighet i kollektivtransporten, gjennom å stimulere fylkeskommuner og kommuner til å prioritere tiltak for bedre tilgjengelighet. Ordningen har sin bakgrunn i oppfølgingen av tilgjengelighetsprogrammet BRA, som Samferdselsdepartementet presenterte i St.meld. nr. 24 (2002–2003) Nasjonal transportplan 2006–2015. Ordningen delfinansierer kommunale og fylkeskommunale tiltak som støtter opp under statlige etater og virksomheters egen innsats for bedre tilgjengelighet, og den er viktig for at hele reisekjeden blir tilgjengelig. Det kreves en lokal egenandel på minst 25 pst.

Vegdirektoratet administrerer ordningen etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet. I 2008 er det avsatt 52,1 mill. kr til ordningen. Vegdirektoratet mottok søknader om 90 ulike tiltak for i alt 85 mill. kr. 50 tiltak mottok støtte.

En evaluering av ordningen vil være ferdig i løpet av høsten 2008. Et foreløpig resultat er at ord-

ningen har bidratt til større fokus på arbeidet for bedre tilgjengelighet i kommuner og fylkeskommuner og prioritering av tilgjengelighetstiltak over lokale budsjetter.

Samferdselsdepartementet foreslår å videreføre ordningen i 2009, og at det avsettes om lag 56 mill. kr. Som tidligere, vil bykommuner og fylkeskommuner få adgang til å foreslå tiltak/prosjekter i samarbeid med de funksjonshemmedes organisasjoner lokalt/regionalt innenfor områdene infrastruktur, informasjon, opplæring og planlegging. Enkle og kostnadseffektive løsninger prioriteres, og innsatsen skal konsentreres til trafikk-tunge strekninger og knutepunkt. Vegdirektoratet foretar de endelige prioriteringer i samråd med Samferdselsdepartementet.

Kollektivtransport i distriktene

I tillegg til å styrke satsingen på kollektivtransport i de større byene, bl.a. gjennom belønningsordningen, ønsker Regjeringen også å styrke kollektivtransporten i distriktene.

I samarbeid med fylkeskommunene, som er ansvarlige for lokal kollektivtransport, ble det i 2007 utarbeidet en veileder for utforming av kollektivtilbudet i distriktene. I St.prp. nr. 69/Innst. S. nr. 230 (2006–2007) ble det bevilget 8 mill. kr til utvikling av demonstrasjonsprosjekter for bedre kollektivtransport i distriktene. Målet med demonstrasjonsprosjektene er å vise hvordan kollektivtilbudet kan styrkes gjennom mer effektiv samordning av ressurser og virkemidler. Det er hittil forutsatt at lokale myndigheter bidrar med en betydelig egenandel, og at den statlige støtten kommer som tillegg til, og ikke som erstatning for, midler fra lokale myndigheter. Erfarings- og informasjonsutveksling mellom fylkeskommunene er en viktig del av ordningen. Ordningen skal evalueres etter tre år.

Nivået på ordningen ble økt til 20 mill. kr i 2008. Samferdselsdepartementet mottok i 2008 søknader fra 14 fylkeskommuner om bidrag til i alt 45 demonstrasjonsprosjekter. Totalt er 31 ulike prosjekter gitt støtte. De fleste prosjektene er videreføring av prosjekter som ble satt i gang i 2007. Felles for mange av prosjektene er utredning og utprøving av bestillingstransport, enten til linjetransport eller til kommunesenter. Det er arrangert flere samlinger for saksbehandlere og ledere med ansvar for kollektivtransport i distriktene for å sikre erfarings- og informasjonsutveksling.

Samferdselsdepartementet foreslår at ordningen videreføres i 2009, og at det avsettes om lag 21 mill. kr. Det vil bli stilt krav om en lokal egenandel på minst 50 pst.

Samordning av bestillingstransport og TT-transport

Fylkeskommunene har ansvar for å tilby tilrettelagt transport for funksjonshemmede (TT-ordningen). Tilbudet gjelder for personer som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport. I de fleste fylkeskommunene gjennomføres disse transportene med drosje.

Samferdselsdepartementet har gitt veiledende retningslinjer for TT-transporten, men i likhet med den lokale kollektivtransporten for øvrig, er det fylkeskommunene som fastsetter standarden i tilbudet samt egenandeler mv. Dette innebærer at tilbudet varierer fra fylkeskommune til fylkeskommune. Ved behandlingen av Kommuneøkonomiproposisjonen for 2004, jf. Innst. S. nr. 259 (2002–2003), fattet flertallet på Stortinget et vedtak der Regjeringen Bondevik II ble bedt om å utforme nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet på TT-transporten, samt foreslå en finansieringsordning som sikrer TT-transporten i tråd med de nasjonale retningslinjene.

Det å etablere bindende nasjonale retningslinjer vil gi en større grad av likebehandling enn dagens budsjettstyrte ordning i regi av fylkeskommunene. På den andre side vil nasjonale retningslinjer for TT-transport, som ikke innebærer svekkelse av tilbudet for noen grupper, innebære betydelige merkostnader. Slike retningslinjer vil også bryte med prinsippet om at det er fylkeskommunene som bestemmer omfanget og kvaliteten på kollektivtransporttilbudet.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil det derfor være mer hensiktsmessig å gjøre den ordinære kollektivtransporten mer tilgjengelig for funksjonshemmede, framfor å innføre bindende retningslinjer for TT-transporten. Regjeringen foreslår derfor et prøveprosjekt i et eller flere fylker der det foretas en utbygging av bestillingstransporten (etterspørselstyrt kollektivtransport der brukeren innen et bestemt tidspunkt melder inn sine reiseønsker til en transportsentral e.l., og hvor de individuelle transportene blir samordnet). Samtidig gjøres det tilpasninger i regelverket for TT-transport for de fylkene som skal delta i prøveprosjektet, slik at flest mulig av TT-transportene blir gjennomført gjennom den ordinære kollektivtransporten, herunder bestillingstransport og service-ruter som er åpne for alle. Det vil måtte opprettholdes et tilrettelagt transporttilbud for de som ikke vil kunne nyttiggjøre seg av det utbygde bestillings-transporttilbudet.

Hovedformålet med prøveprosjektet må være å avklare effektene av en slik omlegging for funksjonshemmedes tilgjengelighet. En samordning av

bestillingstransport og TT-transport vil forventningsmessig gi en bedre utnyttelse av de samlede ressursene enn nasjonale retningslinjer. En ønsker med forsøket å kartlegge om en slik organisering vil frigjøre ressurser som fylkene har mulighet til å bruke til å styrke tilbudet til de TT-brukerne som har et særskilte behov, om det vil være mulig å dekke hoveddelen av reiser for en andel av brukerne gjennom åpne fellestransporter og om nye brukere som har begrenset mobilitet nå vil få bedret sin mobilitet. Forsøket er en del av Regjeringens arbeid for å utvikle samfunnet slik at flest mulig kan ta del uten spesialtilpassede individuelle særordninger, og målsetningen om at «alle skal med».

Alle fylkeskommunene vil bli invitert til å levere forslag til prøveprosjektet. Det er lagt opp til at prøveprosjektet skal skje i regi av fylkeskommunene, og at det skal ha en varighet på tre år. Proveprosjektet skal gjennomføres i nær dialog med de funksjonshemmedes organisasjoner.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 10 mill. kr til oppstart av prøveprosjektet i 2009.

Nasjonal reiseplanlegger og elektronisk billettering

Pålitelig og lett tilgjengelig reiseinformasjon og enkel billettering er viktige faktorer for å styrke kollektivtransportens konkurranseevne overfor personbil. I dag opplever mange barrierer som følge av utilstrekkelig informasjon og samordning mellom ulike typer billettslag, transportmidler, trafikkselskap og myndighetsområder. Dette kan gjøre reiser med kollektivtransport unødig kompliserte og tidkrevende.

Det er fylkeskommuner og transportselskap som har hovedansvaret for å utvikle og drive en nasjonal reiseplanlegger og for et samordnet, felles nasjonalt billetteringssystem. For å sikre fortgang i arbeidet med å utvikle en nasjonal reiseplanlegger og god forvaltning av elektronisk billettering, og for å sikre at felles, nasjonale og landsdekkende funksjoner blir ivaretatt, foreslår Samferdselsdepartementet å bidra finansielt i etableringen av en nasjonal reiseplanlegger og en nasjonal enhet for forvaltning av elektronisk billettering.

Departementet foreslår å avsette inntil 5 mill. kr til disse formålene i 2009. Det vil bli etablert et samarbeid med fylkeskommuner, transportetatene og trafikkselskap om prosjektene.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes

Formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenester er å sikre et daglig og helårig transporttilbud mel-

lom Bergen og Kirkenes. Tjenesten ble konkurranseutsatt høsten 2004, jf. St.meld. nr. 16 /Innst. S. nr. 125 (2003–2004), jf. også nærmere omtale av saken i St.prp. nr. 1 (2004–2005) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2004–2005).

Fra og med 2005 ble den tidligere Hurtigruteavtalen for 2002–2004 erstattet av kontrakt om Kystruten Bergen – Kirkenes for perioden 2005–2012. Avtalen innebærer at staten kjøper sjøtransporttjenester mellom Bergen – Kirkenes for totalt 1 899,7 mill. 2005-kr regnet for hele kontraktperioden.

Trafikken med Kystruten Bergen – Kirkenes målt i antall personkilometer viste en økning på 2,8 pst. fra 2006 til 2007. Antall passasjerer befordret for samme periode viste en nedgang på 2 pst. I første halvår 2008 viste trafikken målt i antall personkilometer en økning på 5 pst. sammenlignet med første halvår 2007. Tallet for antall passasjerer viste en nedgang på 0,5 pst. i samme periode.

Kystruten Bergen – Kirkenes oppnådde en regularitet på 97,2 pst. i 2007. Innstilte avganger kan hovedsakelig henføres til nødvendig vedlikehold av skipsflåten.

Kystruten Bergen – Kirkenes ble berørt av tre skatte- og avgiftsendringer i løpet av 2007. Dette gjelder en avgift på utslipp av NO_x for innenlandsk sjøtransport, samt gjeninnføring av ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift. Begge endringer gjaldt fra 01.01.2007. I tillegg ble sikkerhetsbemanningen på skipene som betjener Kystruten Bergen – Kirkenes tatt inn under nettolønnsordningen 01.07.2007. Nevnte forhold innebærer endringer i rammevilkårene for selskapet sammenlignet med det som gjaldt da gjeldende avtale ble inngått.

Staten og Hurtigruten ASA er i forhandlinger om endringer i rammevilkår i forhold til gjeldende avtale. Godtgjørelsen for 2009 vil bl.a. avhenge av resultatet av forhandlingene om endret godtgjørelse for 2007 og 2008, jf. § 8 i avtalen knyttet til reforhandlingsadgang. Budsjettforslaget på 312,1 mill. kr bygger på prisjustering av gjeldende avtale uten at det er tatt hensyn til ev. endringer i godtgjørelse for 2007 og 2008.

Samferdselsdepartementet er dessuten, bl.a. gjennom melding til Oslo Børs, blitt kjent med at selskapet: «er av den oppfatning at avtalen med staten i sin nåværende form ikke kan fortsette». Departementet vil på egnet måte komme tilbake til Stortinget om dette spørsmålet etter å ha drøftet saken med Hurtigruten ASA.

Gjennom et bredt sett av virkemidler arbeider Regjeringen for å utvikle reiselivsnæringen. Dette vil kunne bidra positivt til selskapets inntektsutvikling.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
1350	Jernbaneverket	5 660 943	5 812 100	7 073 200	21,7
1351	Persontransport med tog	1 599 948	1 676 400	1 724 700	2,9
1354	Statens jernbanetilsyn	30 527	35 600	37 300	4,8
	Sum kategori 21.50	7 291 418	7 524 100	8 835 200	17,4

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

					(i 1 000 kr)
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
4350	Jernbaneverket	528 720	477 300	510 300	6,9
4354	Statens jernbanetilsyn	510			
4355	Baneservice AS		38 300		-100,0
5611	Aksjer i NSB AS	380 000	349 000	221 000	-36,7
5623	Aksjer i Baneservice AS	5 703	200		-100,0
	Sum kategori 21.50	914 933	864 800	731 300	-15,4

De sentrale mål for jernbanepolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004). Bevilgningene til jernbaneformål skal bidra til at transportbrukerne får et godt jernbanetilbud. Regjeringen ønsker at jernbanen skal være en miljøriktig og god transportløsning for både personer og gods. Sikkerhet og driftsstabilitet i togtrafikken har høyeste prioritet. Regjeringen vil i januar 2009 legge fram en stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2010–2019 med mål og strategier for transportpolitikken framover.

Samferdselsdepartementets bruk av virkemidler i jernbanepolitikken skjer bl.a. ved å stille midler til disposisjon for Jernbaneverket for at målsatte krav til jernbaneinfrastruktur skal nås. Statlig kjøp av persontransporttjenester med tog er også

et viktig virkemiddel for å oppnå jernbanepolitiske mål. Statens jernbanetilsyn har bl.a. ansvar for tilsyn med sikkerheten ved all jernbanevirksomhet og øvrig skinnegående trafikk.

Etterspørselen etter godstransport på jernbanen øker og kapasiteten i jernbanenettet og på godsterminalene er nå meget høyt utnyttet. For godstrafikken prioriterer Samferdselsdepartementet tiltak som øker kapasiteten både på hovedstrekningene og i terminaler. For persontrafikken prioriteres tiltak i jernbanenettet rundt de store byene og InterCity-triangelet, og da særlig aktiviteter som øker kapasiteten og bedrer driftsstabiliteten i togtilbudet. Generelle tiltak for økt kapasitet og bedre driftsstabilitet har stor nytteverdi for all jernbanes-transport, både person- og godstrafikk.

Til jernbaneformål er det i 2009 samlet foreslått bevilget 8 835,2 mill. kr, en økning på 1 311,1 mill. kr eller 17,4 pst. fra saldert budsjett 2008.

Til Jernbaneverket er det foreslått et samlet budsjett på 7 073,2 mill. kr, en økning på 1 261,1 mill. kr eller 21,7 pst. fra saldert budsjett 2008. Med unntak av tre år med store statlige lån til byggingen av Gardermobanen, er det i moderne tid aldri foreslått en satsing på jernbanens infrastruktur som overgår budsjettforslaget for 2009. Budsjettforslaget for Jernbaneverket samlet ligger om lag 1,2 mrd. kr over det årlige nivået i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2015. Inkl. budsjettforslaget for 2009, er det foreslått bevilgninger til Jernbaneverket samlet over fire år som innebærer at oppfyltingsgraden av planrammen i Nasjonal transportplan 2006–2009 er på 102,6 pst.

Til drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur foreslås det et budsjett på 3 800,9 mill. kr, en økning på 411,3 mill. kr eller 12,1 pst. fra saldert budsjett 2008. Inkl. budsjettforslaget for 2009, har Regjeringen foreslått å bevilge om lag 1 mrd. kr mer til drift og vedlikehold over fire år enn lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2006–2009. Til drift og vedlikehold av Gardermobanen er det foreslått bevilget 73,2 mill. kr, samme beløp som det er budsjettet med som inntekter fra banestrekningen. Til investeringer er det foreslått bevilget 3 199,1 mill. kr, en økning på 850 mill. kr eller 36,2 pst. fra saldert budsjett 2008. Dette er det beste investeringsbudsjettet for jernbanen i moderne tid, og bevilgningsforslaget for 2009 ligger om lag 615 mill. kr høyere enn det årlige nivået i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2015.

Til kjøp av persontransport med tog er det foreslått bevilget 1 724,7 mill. kr, herav 1 714,5 mill. kr til kjøp av persontransport med tog. Sistnevnte tilsvarende om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2008. Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått et budsjett på 37,3 mill. kr, også om lag samme realnivå som i 2008.

Det foreslås tatt ut et utbytte fra NSB AS i 2009 på 221 mill. kr.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Aktiviteten i norsk økonomi de siste årene har vært høyere enn det som var kjent ved framleggelsen av St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015. Høyere internasjonale priser på sentrale innsatsfaktorer og generelt høy aktivitet i anleggsmarkedet har medført betydelige kostnadsøkninger for mange jernbaneprosjekter. Utover det som følger av disse markedsmessige forholdene, ble også kostnadene for flere nye prosjekt undervurdert i forbindelse med Nasjonal

transportplan 2006–2015. Dette er sentrale forklaringsfaktorer for hvorfor det ikke har vært mulig for Jernbaneverket å gjennomføre alle prosjektene som Stortinget la til grunn ved behandlingen av St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004).

Jernbaneverket vil heller ikke kunne realisere alle målene som var satt i Nasjonal transportplan 2006–2015 for kvaliteten på sine tjenester, herunder målet om oppetid. Dette til tross for at det siden 2007 har vært bevilget betydelig mer midler til drift og vedlikehold enn det som var lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2006–2015. Dette skyldes bl.a. at Jernbaneverket i plangrunnlaget for gjeldende transportplan undervurderte drifts- og fornyelsesbehovet. Sistnevnte har i ettertid vist seg å være meget omfattende. På denne bakgrunn foreslår Regjeringen en ytterligere opptrapping av bevilgningene til vedlikehold og fornyelse for 2009. Regjeringen vil for øvrig komme tilbake til behovet for videre oppfølging i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Persontransport med tog har sin viktigste funksjon i tett befolkede områder med stor miljøbelastning fra transportaktivitet og i områder med arealknapphet og køproblemer på vegnettet. Samferdselsdepartementet mener derfor at det er riktig å prioritere mye av ressursinnsatsen mot nærtrafikken rundt de store byene og mot InterCity-trafikken på strekningene Skien–Oslo–Lillehammer og Halden–Oslo. Annen lokal- og nærtrafikk vil bli opprettholdt med et rutetilbud som er best mulig tilpasset reisebehovet.

Godstransport med jernbane har sine relative fortrinn ved transport av store volumer over lange avstander. Slik sett er fjerntogstrekningene og utenlandsstrekningene av større betydning for godstrafikken enn for persontrafikken. For godstransport prioriteres særlig investeringer i terminaler, fjernstyring og kapasitetsøkende tiltak som profilutvidelse og krysningsspor for å utvikle kombi- og containertransport. De siste årene har godstrafikken med tog økt betydelig på alle fjerntogstrekninger. Fra 2003 til 2007 økte innenlands container- og kombinert godstransport med jernbane med 59 pst. målt som transportvolum for container- og godstransporter (TEU). Regjeringen har hatt et særlig fokus på å tilrettelegge bedre for godstransporten ved økte investeringer, økt vedlikehold og fjerning av el-avgiften. Satsingen trappes ytterligere opp i forslaget til budsjett for 2009.

En hovedutfordring for jernbanen er å balansere økte krav til daglig drift i form av punktlighet, god informasjon til publikum og høy frekvens i togtilbudet, mot behovet for mer fornyelse og investering i økt framføringskapasitet. Dette er svært krevende i en situasjon hvor framføringskapasiteten

for tog er nærmest fullt utnyttet, vedlikeholdsbehovet på infrastrukturen er stort og driftsstabiliteten i infrastrukturen er sviktende. Det er et betydelig avvik mellom forventningene til jernbanen, både fra publikum og transportbrukere, og den kvaliteten og kapasiteten på transporttilbudet som jernbanen faktisk leverer. Dette gir opphav til fallende omdømme for jernbanen. Uregelmessighetene i driften av jernbanetrafikken krever bl.a. at jernbanen blir bedre på publikumsinformasjon ved avvikshåndtering. Jernbaneverket jobber aktivt med dette sammen med togselskapene.

Det er ikke bare kapasiteten i infrastrukturen som er høyt utnyttet. Det er også knapphet på andre ressurser som kan være begrensende både for utvikling av jernbaneinfrastrukturen og togtilbudet. Dette gjelder både menneskelige ressurser og rullende materiell. Innenfor flere jernbanefag er det en høy gjennomsnittsalder blant de ansatte og det har dessuten vært en betydelig avgang til andre sektorer som følge av at det har vært et stramt arbeidsmarked innen viktige yrkesgrupper. Utfordringene søkes ivaretatt gjennom bl.a. økt rekruttering til og gjennomføring av utdanning av lokførere i regi av Norsk Jernbaneskole, økt inntak av læringer i Jernbaneverket og en rekke tiltak for å rekruttere personell til tradisjonelle jernbanefag som banemontør- og signalfag. Regjeringen har dessuten innvilget en garanti til NSB slik at selskapet kan foreta betydelige investeringer i tog for å øke materiellkapasiteten.

Jernbanen står overfor utfordringer knyttet til samtrafikkevnene (interoperabiliteten) med det europeiske jernbanenettet for å redusere, og på sikt fjerne tekniske/fysiske og administrative/operative hindringer for økt grensekryssende jernbanetrafikk. Det pågår bl.a. utvikling av ett felles europeisk trafikkstyringssystem (ERTMS) som vil legge ytterligere til rette for grensekryssende jernbanetrafikk. Innføring av et nytt system vil medføre et omfattende fornyelses- og investeringsbehov. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Det arbeides med å videreutvikle bruken av GSM-R som transmisjonsbærer for flere funksjoner, herunder tilrettelegging for tale- og dataoverføring fra/til tog og fjernstyringsfunksjoner for infrastruktur, bl.a. for planoverganger, signalanlegg og sporveksler. Andre prosjekter er formidling av trafikkinformasjon til publikum ved hjelp av internett eller SMS. Trafikkutøverne har tatt GSM-R i bruk som togradio.

Nullvisjonen innebærer at det overordnede sikkerhetsmålet for jernbanetransport er at det ikke skal medføre tap av menneskeliv eller alvorlig skade på mennesker, miljø eller materiell. Aktivt arbeid for å opprettholde og videreutvikle det høye sikkerhetsnivået på jernbane er viktig. Overføring av mer person- og godstransport fra veg til bane vil også bidra til økt sikkerhetsnivå for den totale transportvirksomheten i Norge. Skjerpede sikkerhetskrav på jernbaneområdet innebærer en betydelig ressursinnsats på sikkerhetstiltak som skal gi ytterligere økt sikkerhet.

Regjeringen legger vekt på samfunnsmessig likestilling og vil arbeide for at mennesker som lever med funksjonshemming, skal sikres en livskvalitet på linje med den øvrige befolkningen. Universell utforming av infrastruktur og transportmateriell er en metode for å gjøre kollektivtransporten enklere og tryggere å bruke for alle. Jernbaneverket innarbeider prinsippene for universell utforming i planleggingen og gjennomføringen av publikumsrettede tiltak på stasjoner og knutepunkter, slik som adkomst, tilgang til informasjon og annen reiserelatert service.

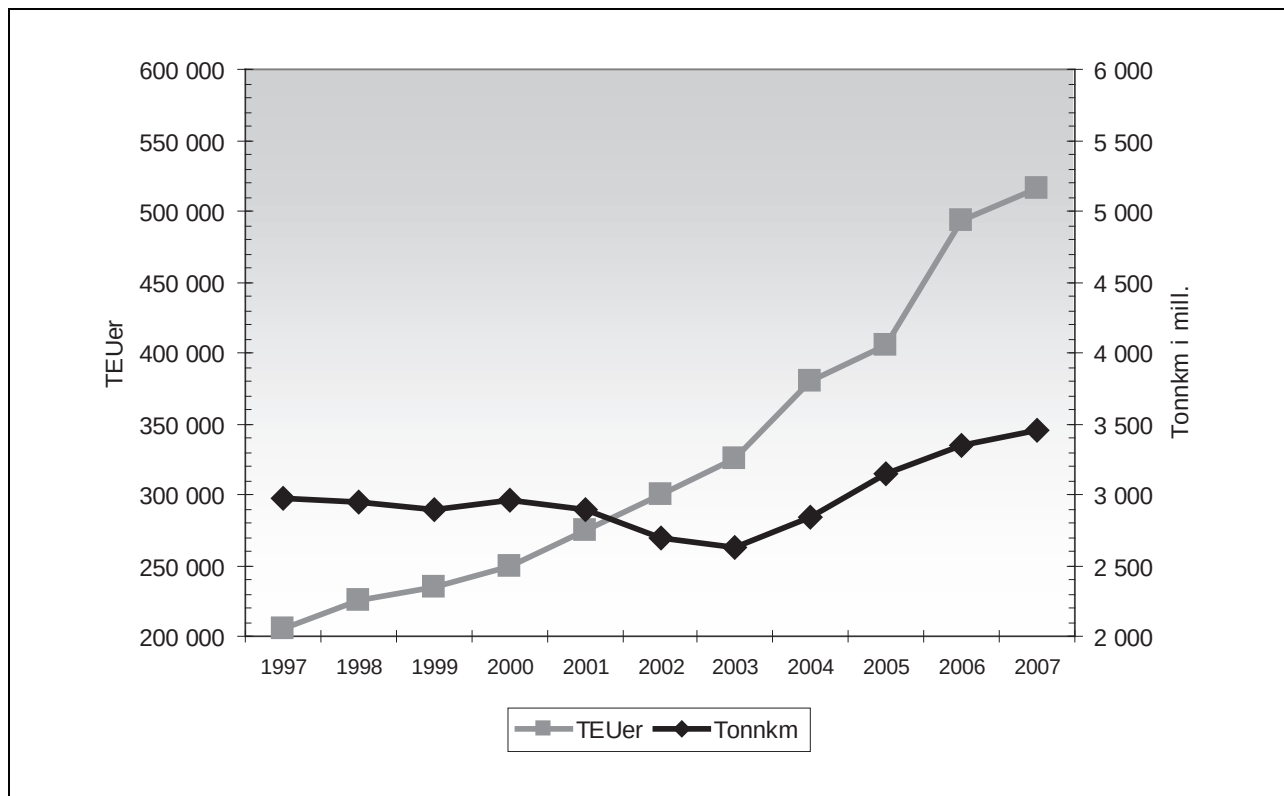
For å oppnå økt tilgjengelighet er det viktig at samspillet mellom infrastruktur (spesielt på stasjoner og plattformer) og rullende materiell til persontog er best mulig tilpasset hverandre slik at det ikke blir unødvendige hindringer for av-/påstigning. Det vil kreve betydelige investeringer i jernbaneinfrastrukturen for å imøtekomme kravene om bedre tilgjengelighet for persontogtrafikken. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til prioriterte tiltak for å bedre tilgjengeligheten i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Samferdselsdepartementet vektlegger arbeidet med å redusere jernbanens negative miljøpåvirkning, bl.a. når det gjelder støy og inngrep i natur- og kulturmiljø. Utviklingen av jernbanen spiller også en viktig rolle i Regjeringens klimapolitikk, jf. St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk. Regjeringens styrking av jernbanen gjør det enklere å velge miljøvennlige transportløsninger.

Trafikkutvikling på jernbanen

Godstransport på jernbanen

Figuren under illustrerer utviklingen i godstransporten på jernbanen i perioden 1997–2007, i hhv. transportarbeid (tonnkm) for all godstransport, og transportvolum for container- og kombitransporter (TEU):



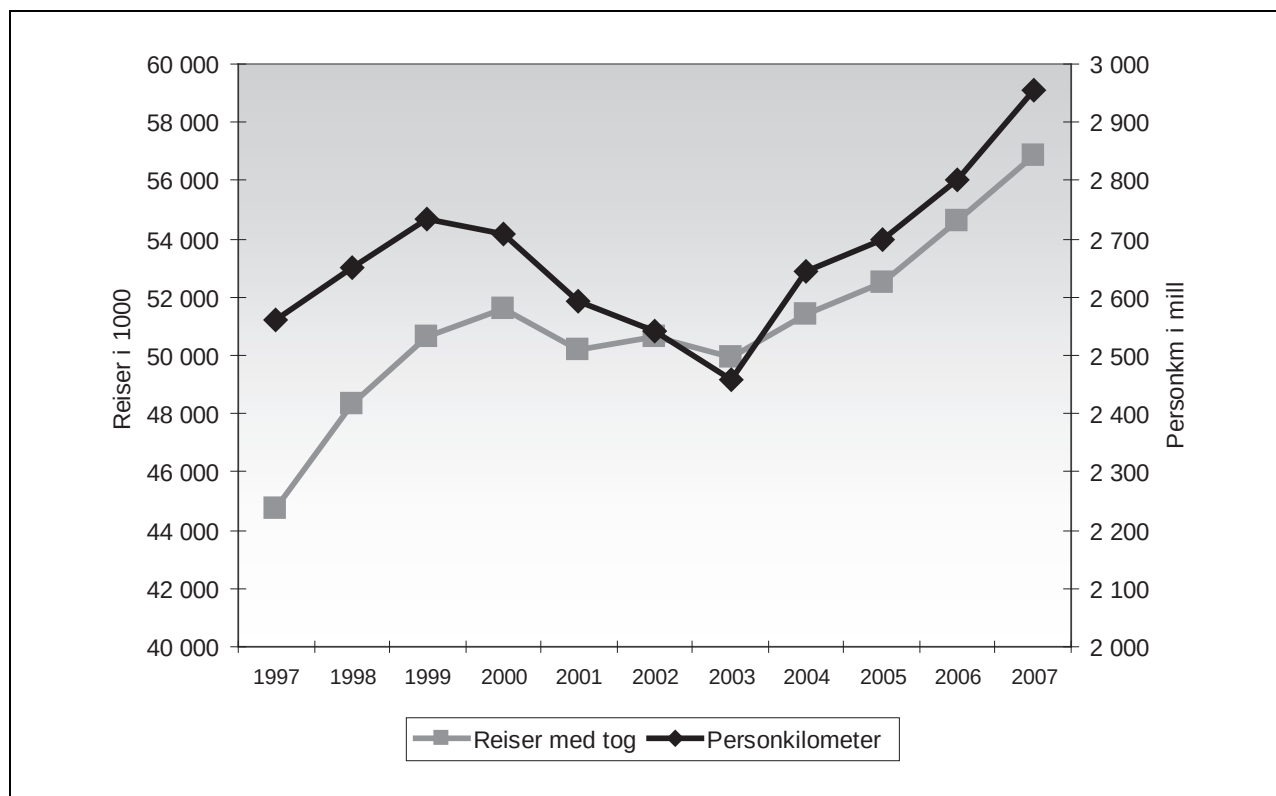
Figur 5.4 Utvikling i godstransport med jernbane

For hele perioden 1997–2007 har det vært en vekst i utført transportarbeid (tonnkm) på 16 pst., og en vekst i transportvolum (TEU) på 152 pst. Mens utført transportarbeid for godstransport på jernbane hadde en negativ utvikling i perioden 2000–2003, har transportvolumet målt i TEU hatt kontinuerlig vekst siden 1997. Nedgangen i transportarbeidet i perioden 2000–2003 skyldtes i hovedsak driftsproblemer på infrastrukturen og omlegging av store deler av godstransporten fra vognlast til container-/kombitransporter. Siden 2003 har utført transportarbeid for godstransport hatt en vekst på om lag 31,5 pst., mens veksten i volum (TEU) har

vært på 59 pst. Fra 2006 til 2007 var økningen i tonnkm på 3 pst., mens økningen i TEUer var på 4,8 pst. I første halvår 2008 har det vært en vekst i utført transportarbeid på 1,8 pst. sammenliknet med samme periode i 2007. Det foreligger ikke halvårstall for 2008 for antall transporterte TEU.

Persontransport på jernbanen

Figuren under illustrerer utviklingen i persontransporten på jernbanen i perioden 1997–2007, i henholdsvis transportarbeid (personkm) og antall reiser:



Figur 5.5 Utvikling i personaltransport med jernbane

For hele perioden 1997–2007 har transportarbeidet i persontransporten hatt en vekst på 15,5 pst., mens antall reiser har hatt en vekst på 27 pst. Samlet sett innebærer dette at gjennomsnittlig reiselengde for persontransport med tog har gått ned i perioden. Nedgangen i persontransporten i perioden 1999/2000 til 2003 skyldes i stor grad driftsproblemer på infrastrukturen, reduksjon i ruteproduksjon som følge av lokførermangel og ettervirkninger etter Åsta-ulykken i 2000. Siden 2003 har transportarbeidet i persontrafikken (personkm) økt med om lag 20 pst., mens antall reiser har økt med 14 pst. Dette innebærer at gjennomsnittlig reiselengde har økt siden 2003. Fra 2006 til 2007 var økningen i personkm på 5,5 pst. mens økningen i antall reisende var på 4,1 pst. I første halvår 2008 har det vært en vekst i transportarbeid (personkm) på 6,2 pst. og en vekst i antall reisende med 4,4 pst, sammenliknet med samme periode i 2007.

Rapportering

Rapporteringen er gruppert i områdene sikkerhet, tilgjengelighet, miljø og punktlighet.

Sikkerhet

Jernbaneverket arbeider kontinuerlig med å forbedre sikkerhetstenkingen innenfor sin virksomhet. Betydelige ressurser brukes til 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, omfattende kompetanseutvikling, etablering av sikkerhetsdokumentasjon, systematisk registrering av tilstanden til infrastrukturen og oppfølging av tilløp og hendelser. Til sammen har disse aktivitetene bidratt til en kontinuerlig forbedring av sikkerhetsnivået på jernbanen i Norge.

For å kunne identifisere forhold som bidrar til ulykkesrisiko og derigjennom prioritere tiltak som kan øke sikkerheten, analyserer Jernbaneverket alle strekninger systematisk og regelmessig. Gjennomførte risikoanalyser og erfaringsdata viser at følgende ulykkestyper bidrar mest til skade på personer, miljø og materiell:

- påkjørsler av personer i sporet,
- påkjørsler på planoverganger,
- økning i antall ras og utglidninger, og

- sammenstøt mellom tog på grunn av manglende fjernstyring og barrieresvakheter mellom skifteområder og hovedspor

I tillegg er det nødvendig å se trygghet mot ulykker i sammenheng med trygghet mot ondsinnede og overlagte handlinger og å se sikkerhet på stasjoner og holdeplasser i sammenheng med universell utforming. Tiltak for å øke sikkerheten ved planoverganger, informasjonskampanjer overfor personer som ferdes nær jernbane og rassikringstiltak, er eksempler på viktige fokusområder.

Jernbaneverket har, i samarbeid med lokale myndigheter, gjennomført tiltak for å redusere dyrepåkjørslar på en del utsatte strekninger.

I perioden 1988–2007 ble det i gjennomsnitt drept sju personer pr. år ved ulykker i forbindelse med jernbanevirksomheten i Norge. Tallet gjelder samlet for passasjerer, personale, personer på planoverganger og personer som ferdes i eller langs sporet. Ulykkestallet i 2007 var på et historisk lavt nivå med to personer drept ved ulykke på jernbane. Begge i forbindelse med ulovlig ferdsel i sporet. I første halvår 2008 har to personer mistet livet ved ulykke tilknyttet jernbanevirksomhet i Norge, også dette skjedde i samband med ulovlig ferdsel.

Ulykkesstatistikken viser at sikkerheten på norsk jernbane er god. Allikevel har Statens jernbanetilsyn ikke funnet å kunne innvilge Jernbaneverkets søknad om sikkerhetsgodkjenning i tråd med lisensforskriften. Årsaken er at Statens jernbanetilsyn mener at Jernbaneverket ikke har dokumentert at de har et tilfredsstillende sikkerhetsstyringssystem. Jernbaneverkets arbeid med sikkerhetsgodkjenningen har pågått i flere år, og Jernbaneverket har klaget Statens jernbanetilsyns avslag inn for Samferdselsdepartementet som nå har saken til behandling. Statens jernbanetilsyn har i denne forbindelse kommet til at den manglende sikkerhetsgodkjenningen av Jernbaneverket ikke innebærer at dagens trafikkavvikling på jernbanen har en så høy risiko at noe av trafikken/virksomheten må stanses. Jernbanetilsynet fremholder at om det skulle komme til en slik konklusjon, ville en begjæring om stans bli fremsatt uavhengig av status for sikkerhetsgodkjenningen.

Tilgjengelighet

Utforming av infrastruktur og transportmateriell i henhold til prinsippet om universell utforming er et viktig tiltak for å fremme tilgjengelig kollektivtransport for alle brukere, inkl. reisende med særskilte behov, og dermed legge til rette for økt persontransport med jernbane. I 2007 og 2008 har det blitt gjennomført tilgjengelighetstiltak som ledd i større

og mindre infrastrukturprosjekter. Etter omfattende oppgradering er Strømmen, Haugenstua (Hovedbanen) og Heimdal (Dovrebanen) gode eksempler på stasjoner/holderplasser som har endret karakter fra «begrenset tilgjengelig» til «universelt utformet». Stoa stoppested (Arendalslinjen) er en nyetablering prosjektert med universell utforming. En rekke stasjoner har blitt utstyrt med hjelpemidler på plattformene for å lette ombordkjøring med rullestol. Det arbeides også med etablering av ledelinjer for blinde og svaksynte.

Miljø

Den viktigste miljøutfordringen til jernbanen er knyttet til støyforurensning. Biologisk mangfold er også et viktig miljøsatsingsområde. Det er et mål at miljøhensyn skal ivaretas ved planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur.

Støyplagene fra jernbanen utgjør ca. 4 pst. av de totale støyplagene i Norge. I 2006 var 58 337 personer eksponert for støy fra jernbanen høyere enn et utendørs døgnekvivalent støynivå på 55 dBSPL(A).

I Jernbaneverket er det gjennomført skinnesliping for støy på en rekke strekninger i 2007. Skinnesliping bidrar til støyreduksjon. Jernbaneverket utvikler nye metoder for å kontrollere skinnetilstanden med tanke på å effektivisere skinneslipingen og redusere støyutslipp på en mer effektiv måte, slik at det blir enklere å bruke skinnesliping som et målrettet tiltak for å få støyplagen ned. I tillegg bidrar skinnesliping til redusert slitasje og vedlikeholdsbehov på togmateriellet og økt komfort for togpassasjerene.

Kravene til begrensning av innendørs støy i henhold til forurensningsforskriften er i dag oppfylt for jernbanens del. Kartlegging av innendørs støynivå ble gjennomført våren 2008. Resultatene er rapportert til de aktuelle fylkesmennene. Høsten 2008 er det planlagt å igangsette en mer detaljert kartlegging av innendørs støy. Denne kartleggingen planlegges ferdigstilt i 2009.

Det er innført nye europeiske standarder for støyutslipp fra jernbanemateriell (rullende materiell). Standardene gjelder i første omgang nytt materiell, samt for vesentlige ombygginger av eksisterende materiell. Standarden er EØS-relevant og er innført i norsk rett. Standarden vil på sikt bidra til ytterligere å redusere støyplagene fra jernbanetrafikken.

I henhold til EUs rammedirektiv for støy har Jernbaneverket kartlagt støy i byer med mer enn 250 000 innbyggere og langs strekninger med mer enn 60 000 togpasseringer pr. år. Ut fra ruteplanene for 2006 ble det klarlagt at de mest aktuelle

strekningene var Oslo–Ski, Oslo–Asker og Oslo–Gardermoen. Kartet som viser støybildet langs strekninger som er kartlagt, er lagt ut på Jernbaneverkets Internettssider. Denne kartleggingen vil sammen med den interdepartementale handlingsplanen for støy som ble utarbeidet i 2007, danne grunnlag for tiltaksplaner for ytterligere reduksjon av støyutslipp/-plager fra jernbanen.

Samlet forbruk av elektrisk energi til togframføring og drift av jernbanenettet var i 2007 på om lag 559 GWh, fordelt med om lag 317 GWh til persontrafikk, 154,8 GWh til godstrafikk og 87,2 GWh til Jernbaneverkets eget strømforbruk. Gjennomsnittlig strømforbruk for persontrafikken var 0,11 KWh pr. personkm, mens gjennomsnittlig forbruk for godstrafikken var 0,055 KWh pr. tonnkm.

Jernbaneverket og de andre skandinaviske jernbaneforvaltningene har etablert et samarbeid om utvikling og drift av et felles nordisk system for måling og avregning av elektrisk energi til togframføring. Systemet ble satt i drift 01.01.2007 i Norge og omfatter energimålere i tog, et målerinnsamlingssystem og et avregningssystem som til sammen registrerer, samler inn og fordele registrert energiforbruk mellom de enkelte togene i Norge, Sverige og Danmark. Det er antatt at togselskapene kan redusere det samlede energiforbruket i togframføringen med om lag 10 pst. ved å bruke informasjonen fra måle- og avregningssystemet til å endre «kjørestilen» for tog på enkelte strekninger. Måle- og avregningssystemet har vakt stor interesse fra togselskaper og jernbaneforvaltninger i Europa og jernbaneforvaltningen i Belgia har tatt i bruk dette systemet.

Om lag 16 pst. av transportarbeidet i godstransporten på jernbanen bruker diesel som energikilde, og om lag 8 pst. av transportarbeidet i persontransporten er dieseldrevet. Dieseldrevne godstog utførte i 2007 et transportarbeid på om lag 583 mill. tonnkm, og de har et beregnet utslipp på om lag 0,04 kg CO₂ pr. tonnkm, dvs. et total utslipp av CO₂ på om lag 23 300 tonn. Dieseldrevne persontog utførte i 2007 et transportarbeid på 251 mill. personkm, med et beregnet gjennomsnittlig utslipp på 0,09 kg CO₂ pr. personkm, dvs. et samlet utslipp av CO₂ på om lag 22 600 tonn CO₂. Det vises for øvrig til St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk, kap. 6.2 Samferdsel og miljø.

Arbeid med klimatilpasning

De fleste av Jernbaneverkets infrastrukturprosjekter påvirkes av klimaendringer. Økt nedbør representerer den største utfordringen, da dette øker rasfaren, frostsprengninger fra fjellsider, utglidning og utvasking av fyllinger og annet sporunderlag. I

tillegg vil økt vind kunne øke sannsynligheten for kontaktledningsbrudd. Det vil bli behov for økt kontroll av farer som følger av erosjon som påvirker stabilitet, trær som kan blåse over linjen, vekslende frysing og tining som kan skape frostsprengning, og torden som kan slå ut elektrotekniske anlegg etc.

Jernbaneverket arbeider med å kartlegge de mest utsatte banestrekningene med tanke på fare for ras og utglidninger. Aktuelle tiltak vil variere fra forsterking, utvidelse og stabilisering av jernbanefyllinger, bedre dimensjonering av stikkrenner under sporet og rensking og utvidelser av dreneringssystemene langs banene. I tillegg kommer sikring av fjell i skjæringer og sideterreng. Dette er tiltak som vil sette jernbanenettet i stand til å tåle mer nedbør og større endringer i vær og temperatur. Jernbaneverket har også etablert et internt rasutvalg som skal samordne aktiviteter knyttet til rasproblematikk og klimaendringer.

Jernbaneverket samarbeider med Meteorologisk Institutt, Norges Geologiske Undersøkelser (NGU) og Norges Geotekniske Institutt (NGI). I tillegg foregår et tett samarbeid med Statens vegvesen som har mange av de samme utfordringene. Jernbaneverket deltar bl.a. i et fireårig forsknings- og utviklingsprosjekt i regi av Statens vegvesen om klima og transport. Hensikten med prosjektet er å forbedre rutiner og regelverk for prosjektering, bygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen som følge av endrede klimaforhold.

Punktlighet

Punktligheten i togtrafikken angis som en prosentandel av tog i rute til endestasjon. For mellomdistansetog, lokaltog og Flytoget regnes togene å være i rute om avviket ikke er større enn tre minutter i forhold til rutetabellen. For den øvrige togtrafikken er avviksmålingen beregnet ut fra forsinkelser over fem minutter til endestasjon i forhold til oppsatt rutetabell. Om togene er i rute eller forsinket regnes i hele minutter, slik at nærtrafikktog er i rute med en forsinkelse på inntil 3 minutter og 59 sekunder, mens langdistanse er i rute inntil en forsinkelse på 5 minutter og 59 sekunder.

Punktligheten i togtrafikken var jevnt økende fram til og med 2005, som var det beste året siden målingene startet på 1970-tallet. Målet for punktlighet for alle person- og godstog, med unntak av Flytoget, er 90 pst. Punktlighetsmålet for Flytoget er satt til 95 pst. Samferdselsdepartementet vil fra og med 2009 gå bort fra et eget punktlighetsmål for Flytoget og i stedet fastsette et tilsvarende punktlighetsmål for all trafikk på Gardermobanen. Dette har sammenheng med at alle brukere av Garder-

mobanen betaler for banens standard, og at det for Jernbaneverket er vanskelig å styre mot et punktlighetsmål for en enkelt togoperatør.

Etter to år med god punktlighet, falt punktligheten i 2006 og har siden holdt seg omtrent på samme nivå. Både i 2006 og 2007 var det en del vinterproblemer med snø og ras/rasfare. I tillegg var det perioder med ekstremvær med store nedbørmengder i form av regn og sterk vind. I Oslo-området var det i 2007 flere tilfeller av store infrastrukturfeil (signalfeil, kabelbrann Oslo S/Oslo-tunnelen) som fikk store negative konsekvenser for punktligheten og regulariteten i trafikkavviklingen. Økt investeringsnivå og store utbyggingsarbeider på Drammenbanen og i Stavanger-området fikk også konsekvenser for punktligheten på grunn av saktekjøringer, andre driftsavvik og busskjøring på delstrekninger. Også i 1. halvår 2008 har vintervær og infrastrukturfeil i Oslo-området hatt en negativ påvirkning av punktligheten.

Sviktende punktlighet og regularitet i trafikkavviklingen på jernbanen gir også store utfordringer

for Jernbaneverkets og togselskapenes avvikshåndtering, både med hensyn til selve trafikkavviklingen, erstatningstransport og trafikkinformasjon. Resultater fra kundetilfredshetsmålinger viser et forbedringspotensial når det gjelder formidling av trafikkinformasjon. Jernbaneverket planlegger derfor å fornye høytalersystemet på mange av de større jernbanestasjonene i 2009 og vil starte med en fornyelse av høytalersystemet som styres fra trafikkstyringssentralen på Oslo S. I tillegg vil Jernbaneverket bemanne viktige stasjoner med egne toginformatører som skal kunne assistere reisende ved behov.

Med bakgrunn i punktlighetsproblemene i Oslo-området som følge av mange tekniske feil, spesielt i Oslo-tunnelen, er det nedsatt en arbeidsgruppe for å forsere vedlikehold av infrastrukturen og få en bedre koordinering i forhold til togoperatørene. Den økonomiske ekstrainsatsen som ble satt inn for å forsere utbedringsarbeidene i Oslo-tunnelen i revidert budsjett 2008, trappes opp i budsjettforslaget for 2009.

Punktligheit i togtrafikken

	2005	2006	2007	(i pst.) Pr. 1. tertial 2008
<i>Persontog:</i>				
Nærtrafikk Oslo	91	86	87	85
Nærtrafikk Bergen, Stavanger, Trondheim	94	91	90	86
Flytoget	97	96	96	96
Mellomdistanse	90	87	88	86
Langdistanse	90	87	84	83
<i>Godstog:</i>				
Combi-express	83	77	78	74
Oppetid i infrastrukturen	–	98,7	98,8	98,5
Regularitet i togtrafikken	–	–	98,2	98,3

Punktligheit for 1. tertial 2008 har vært preget av følgende forhold: For Nærtrafikk Oslo har det vært mye feil på infrastrukturen i Oslotunnelen/Skøyen og på grunn igangsatte arbeider med oppgradering. For Nærtrafikk Bergen, Stavanger og Trondheim har det vært saktekjøringer grunnet dårlig skinnegang på Vossebanen, på Dovrebanen og saktekjøringer/anleggsarbeider på nytt dobbeltspor på Jærbanen (Stavanger). For Mellomdistanse har det vært mye feil på infrastruktur i Oslo-tunnelen/Skøyen og på grunn igangsatte arbeider

med oppgradering. For Langdistanse og Godstog har det vært mange saktekjøringer på Bergensbanen og Dovrebanen på grunn av dårlig skinnegang og pågående arbeider. Det har også vært ustabil fjernstyring på Bergensbanen etter tordenvær, samt feil på kontaktledningsanlegg/strømforsyning. Videre skyldes punktlighetsutviklingen for langdistanse og gods en del branner langs linjen, ras og avsporinger av godstog på Bergensbanen og Dovrebanen.

Mål og prioriteringer

Regjeringens mål og prioriteringer i foreslått budsjett for 2009 for Jernbaneverket er basert på de overordnede mål og prioriteringer som er fastlagt i Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003–2004).

Regjeringen er i ferd med å gjennomføre en historisk satsing på jernbanens infrastruktur. Økt ressursinnsats til jernbanen og kollektivtransport må også sees i sammenheng med signalene i St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk, og forliket i Stortinget. Økt satsing på jernbane er viktig for å avlaste vegnettet og redusere biltrafikken i storbyområdene og for å få større deler av godstrafikken over fra veg til jernbane. Regjeringen mener det er nødvendig å kombinere restriktive tiltak for å begrense veksten i biltrafikken i de største byområdene med en bedre tilrettelegging av alternative reiseformer. En oppgradering av jernbanen er et viktig bidrag i dette arbeidet.

Samferdselsdepartementets mål er at de tiltak og aktiviteter som planlegges gjennomført på jern-

baneinfrastrukturen i 2009 skal bidra til å øke sikkerheten, driftsstabiliteten og transportkapasiteten for jernbanens brukere. I særlig grad satses det på økt driftsstabilitet og god avvikshåndtering i Osloområdet. Dette vil også ha positiv effekt på det øvrige togtilbudet i resten av landet.

Departementet prioriterer i budsjettet for 2009 økt fornyelse av eksisterende infrastruktur for bedre punktlighet og regularitet på jernbanenettet, samt investeringer i ny infrastruktur for å imøtekomme økt etterspørsel etter kapasitet på jernbanenettet, særlig for godstransport.

Det er et mål for Samferdselsdepartementet at togtilbudet i den sentrale Østlandsregionen skal økes i tråd med forutsetninger nedfelt i avtalen mellom NSB AS og Samferdselsdepartementet om kjøp av persontransporttjenester med tog. For godstransport med jernbanen er det et mål for departementet å få økt framføringskapasiteten på de viktigste strekningene, samt å øke terminalkapasitet og effektivitet på sentrale terminaler, ikke minst på Alnabru.

Oppfølging av Stortingets NTP-vedtak 2006–2009 for Jernbaneverket

(i mill. 2009-kr)

Post	Betegnelse	¹ Jevnt per år Stortingets NTP-vedtak 2006–2009	² Bevilg- ninger til NTP i rev. budsjett 2006	Bevilg- ninger til NTP i rev. budsjett 2007	Bevilg- ninger til NTP i rev. budsjett 2008	Bevilg- ninger til NTP i St.prp. nr. 1 2009	Diff. mot NTP etter fire år i kr	Oppfølg. av NTP etter fire år i pst.
23	Drift og vedlikehold	3 292	3 319,8	3 458,1	3 643,1	3 800,9	1 053	108,0
30	Investeringer i linjen	2 531	1 623,2	2 391,8	2 470,2	3 199,1	-438	95,7
	Sum kap. 1350	5 823	4 943,0	5 849,9	6 113,3	7 000,0	615	102,6

¹ Beløpene for Stortingets NTP-vedtak er korrigert for at jernbanens infrastruktur har blitt inkludert i merverdiavgiftsopplegget og andre tekniske endringer.

² Oppført bevilgning for post 23 er eksklusiv 117 mill. kr til opprydning av kreosotforurensning ved Lillestrøm st., som ikke er relevant for Stortingets NTP-vedtak.

Regjeringen budsjettforslag for 2009 for Jernbaneverket samlet innebærer at planrammene i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2009 er overoppfyllt med 615 mill. kr. Oppfyllingsgraden er på 102,6 pst. Realveksten i jernbaneinvesteringene er på om lag 1,6 mrd. kr fra 2006 til 2009.

Satsingen på drift og vedlikehold er et viktig bidrag for å bedre trafiksikkerheten sammen med punktligheten og regulariteten på jernbanen. Regjeringen har funnet det helt nødvendig å øke innsatsen på drift og vedlikehold betydelig utover nivået i Nasjonal transportplan 2006–2015. Inkludert budsjettforslaget for 2009, har Regjeringen over fire år foreslått å bevilge om lag 1 mrd. kr mer

til drift og vedlikehold enn lagt til grunn i gjeldende Nasjonal transportplan.

Det høye bevilgningsnivået til drift og vedlikehold har også resultert i at det nå satses betydelige ressurser på å øke driftsstabiliteten i togtilbudet rundt Oslo, og at Jernbaneverket i samarbeid med de viktigste jernbaneselskapene, identifiserer og iverksetter tiltak for å håndtere avvikssituasjoner på en god måte for de reisende. Innenfor foreslått bevilgning drift og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur for 2009, er det foreslått avsatt 220 mill. kr til videreføring av fornyelse av infrastruktur rundt Oslo S, på strekningen Lysaker– Oslo S – Etterstad. Prosjektet ble startet opp i 2008, jf. St.prp. nr. 59/Innst. S. nr. 270 (2007–2008). Samarbeidsfor-

men og organiseringen av arbeidet bidrar også til at tiltakene kan gjennomføres raskere og mer kostnadseffektivt. I tillegg avsettes det om lag 90 mill. kr til ekstraordinært vedlikehold av Bergensbanen og Dovrebanen for å unngå saktekjøringer.

Innenfor foreslått investeringsbudsjett for Jernbaneverket, har Samferdselsdepartementet i 2009 prioritert rasjonell gjennomføring av igangsatte investeringsprosjekter og gjennomføring av tiltak for å øke kapasiteten for å fremføre mer gods med jernbane. Departementet foreslår oppstart i 2009 av prosjektene:

- Dobbeltspor Barkåker-Tønsberg på Vestfoldbanen
- Gevingåsen tunnel på Nordlandsbanen
- Bygging av nytt krysningsspor på Gjøvikbanen ved Jensrud og to nye krysningsspor på Sørlandsbanen ved henholdsvis Ualand og Node-land

I tillegg avsettes det 200 mill. kr til planlegging av nye store jernbaneprosjekter som bl.a. omfatter dobbeltspor Oslo–Ski, inklusiv Ski stasjon på Østfoldbanen og Holm–Holmestrand–Nykirke på Vestfoldbanen.

Konsentrasjon av bevilgninger til større prosjekter gir kostnadseffektivitet i gjennomføringen og resulterer i at gevinstene for brukerne kan tas ut raskest mulig. Vestkorridoren ut av Oslo er en av de viktigste jernbanestrekningene i Norge. Derfor er betydelige deler av Jernbaneverkets investeringsbudsjett avsatt til å sikre rasjonell framdrift på prosjektene Lysaker–Sandvika og Lysaker stasjon. Samferdselsdepartementet mener at det er svært viktig å holde rasjonell framdrift på disse prosjektene siden full nytteverdi for togtrafikken i Vestkorridoren først kan tas ut når hele strekningen Lysaker–Asker er slutført. Den siste parsellen Lysaker–Sandvika forventes slutført i 2011.

Utbygging av dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger er et annet stort jernbaneprosjekt med særlig stor viktighet for persontrafikken. Det er satt av betydelige midler både til investeringsdelen og fornyelsesdelen av prosjektet Sandnes–Stavanger i 2009 for å sikre rasjonell framdrift.

Utbygging av fjernstyring og ATC på Nordlandsbanen er også viktig for kapasiteten, punktlighet og sikkerheten i togtrafikken på strekningen, ikke minst for godstrafikken.

Med utgangspunkt i overordnende politiske mål om overføring av godstrafikk fra veg til bane, er det for 2009 gitt høy prioritet på tiltak som legger forholdene til rette for vekst i godstrafikken på jernbanen. Dette omfatter bl.a. videreføring av

arbeidene med fjernstyringen på Nordlandsbanen, bygging av dobbeltspor Bergen stasjon–Fløyen, gjennomføring av strakstiltak og planlegging av ny Alnabru godsterminal, samt bygging av nye krysningsspor og forsterking av strømforsyning under programområdet for kapasitetsøkende tiltak. Til sammen er det fremmet bevilgningsforslag for 2009 for om lag 580 mill. kr med særlig nytte for godstrafikken.

I tillegg til de sterkt trafikkerte InterCity- og nærtrafikkstrekningene omkring de største byene, har Jernbaneverket vurdert at fire øvrige banestrekninger er særlig begrensende for framføring av godstog. Dette gjelder Sørlandsbanen mellom Kristiansand og Ganddal, Gjøvikbanen mellom Grefsen og Roa (for godstog til Bergen), Dovrebanen på strekningen Eidsvoll–Hamar–Lillehammer og Nordlandsbanen nord for Mo i Rana. Regjeringen vil legge fram en plan for økt kapasitet for godstransport på jernbanen i Nasjonal transportplan 2010–2019.

I 2009 legger Samferdselsdepartementet opp til at det skal gjennomføres tilgjengelighetsforbedringer på stasjonsinfrastrukturen, bl.a. i sammenheng med dobbeltsporutbyggingen Lysaker–Sandvika og Stavanger–Sandnes. En større oppgradering på Nationaltheatret stasjon (stasjonens eldste del) vil bli videreført. Det er også planlagt oppstart for bygging av nytt Nydalen stoppested (Gjøvikbanen). Av tiltak for bedre trafikkinformasjon på stasjonene, skal det gjennomføres en oppgradering og nyetablering av tekniske anlegg, slik at informasjon skal kunne gis i «flere kanaler» og være tilgjengelig for alle brukergrupper.

Samferdselsdepartementet har for 2009 foreslått en betydelig økning av avsatte midler til planlegging av nye prosjekter som inngår i Nasjonal transportplan 2006–2015, og som vil bli videreført i planperioden 2010–2019. Dette innebærer at flere nye investeringsprosjekter vil kunne startes opp i de nærmeste årene.

Til mindre investeringstiltak innenfor programområdene sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak, samt stasjoner og knutepunkter, er det for 2009 også foreslått satt av betydelig mer ressurser enn i foregående år.

Handlingsprogrammet for Jernbaneverket inneholder en oversikt over hvilke virkninger som oppnås med de prioriteringer som er gjort etter Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006–2015. Tabellen under gir en oversikt over beregnede virkninger med budsjettforslaget for 2009.

Virkninger av budsjettforslaget på sentrale måleparametere

	Handlings- program 2006–2009	Forslag 2009	Oppfølgings- grad i pst.
Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer ¹	308	202	66
Reduksjon av samfunnets transportkostnader ¹	4 556	611	13
Reduksjon av transportkostnader for næringslivet ¹	2 050	169	8
Reduksjon av antall hardt skadde og drepte	17	5	29
Reduksjon av ulykkeskostnader ¹	399	91	23
Reduksjon av antall personer svært plaget av støy	3 800	42	1
Reduksjon av årlig klimagassutslipp ¹	17	2	130

¹ Tall i millioner kr.

Sikkerhetseffektene som presenteres i tabellen, uttrykker kun effekter av tiltak som iverksettes i 2009, og som er rettet mot ordinær jernbanedrift, som f.eks. nedleggelse av planoverganger og tekniske sikringstiltak. Sikkerhetseffekter som følge av overført trafikk fra veg til jernbane inngår ikke i de beregnede virkningene. Nyten av større tiltak vil bli tatt inn i framstillingen i det året tiltaket tas i bruk.

I tillegg til budsjettet for Jernbaneverket utgjør avsatt beløp til kjøp av persontransporttjenester med tog en større del av det samlede budsjettet til jernbaneformål. Avsatt beløp for 2009 skal dekke direkte statlig kjøp av persontransport med tog fra NSB AS og godtgjørelse til NSB Gjøvikbanen AS, som fra og med juni 2006 trafikkerer Gjøvikbanen, samt overføringer til den svenske Rikstrafiken som forestår kjøp av grensekryssende persontrafikk på Ofotbanen.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1350 Jernbaneverket

		(i 1 000 kr)		
Post	Betegnelse	Regnskap 2007	¹ Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 302 946	3 389 600	3 800 900
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	67 175	73 400	73 200
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	2 290 822	2 349 100	3 199 100
	Sum kap. 1350	5 660 943	5 812 100	7 073 200

¹ Ved behandlingen av St.prp. nr. 59/Innst. S. nr. 270 (2007–2008) ble bevilgningen på post 23 økt med 100 mill. kr og bevilgningen på post 30 ble økt med 23,8 mill. kr.

Samlet foreslått budsjett for Jernbaneverket er på 7 073,2 mill. kr, en øking på 1 261,1 mill. kr eller 21,7 pst. fra saldert budsjett 2008. Med unntak av tre år med statlige lån til byggingen av Gardermo-

banen på 1990-tallet, er det i moderne tid aldri foreslått en større satsing på jernbanens infrastruktur enn for 2009.

Post 23 Drift og vedlikehold

(i 1000 kr)

Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Endring 08–09 i pst.
Drift	1 934 208	2 047 200	2 120 000	3,6
Vedlikehold	1 368 738	1 342 400	1 680 900	25,2
Sum post 23	3 302 946	3 389 600	3 800 900	12,1

Det er budsjettert med 3 800,9 mill. kr til drift og vedlikehold samlet, en økning på 411,3 mill. kr eller 12,1 pst. fra saldert budsjett 2008.

Regjeringen har gjennomført en betydelig styrking av ressursinnsatsen til drift og vedlikehold sammenlignet med nivået lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2006–2015. For å bedre standarden på jernbanenettet og bidra til høy driftsstabilitet, er det avgjørende å prioritere midler til konsentrert og rasjonelt fornyelsesarbeid. Innenfor det samlede budsjettet til drift og vedlikehold, vil Samferdselsdepartementet derfor prioritere fornyelsen av det eksisterende jernbanenettet. Departementet legger også stor vekt på at Jernbaneverket fortsetter arbeidet med effektivisering av både drifts- og vedlikeholdsoppgavene.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at midlene til drift og vedlikehold forvaltes av Jernbaneverket på en mest mulig kostnadseffektiv måte. Velfungerende markeder på de områdene der Jernbaneverket kjøper varer og tjenester er viktig. Departementet legger til grunn at Jernbaneverket fortsetter med å konkurranseutsette prosjekterte aktiviteter, og at etaten arbeider videre med å utvikle et konkurransedyktig leverandørmarked. Dette kan f.eks. gjøres ved direkte kontakt med leverandørmarkedet for å få nærmere kartlagt hensiktsmessige og forutsigbare kontraktsstrategier for forskjellige typer jernbaneentrepriser. Konkurransetsettingen omfatter alle investeringer, en stor del av fornyelsesarbeidene og deler av forebyggende vedlikehold. I 2007 var 6 pst. av det korrektive vedlikeholdet konkurranseutsatt, mens tilsvarende tall for forebyggende vedlikehold var 28 pst. og 55 pst. for fornyelser.

Drift

Det er lagt til grunn et driftsbudsjett for 2009 på 2 120 mill. kr, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2008.

Driftsbudsjettet omfatter utgifter til trafikkstyring og drift av jernbanens infrastruktur. Av driftsbudsjettet vil om lag 930 mill. kr disponeres til drift

av infrastrukturen, 330 mill. kr til kjøp av elektrisitet og drift av omformerstasjoner, 450 mill. kr til trafikkstyring og 410 mill. kr til administrativ og teknisk støtte, herunder sentrale FoU-aktiviteter, Jernbaneskolen og Jernbanemuseet.

Driften av jernbanens infrastruktur omfatter bl.a. drift av publikumsområder, snørydding, strømforsyning til bygninger og tekniske installasjoner, sambandsleie, planlegging og teknisk / administrativ støtte. Etter hvert som nye anlegg tas i bruk, øker anleggsmengden og dette fører til høyere driftskostnader og økte vedlikeholdskostnader. Innfasing av nytt sambandssystem til togdrift, GSM-R, har vært en viktig endring i planperioden 2006–2009. Kostnadene til drift og vedlikehold av GSM-R-systemet er anslått til om lag 135 mill. kr pr. år. Økt nivå på jernbaneinvesteringene gir dessuten økt behov for teknisk/administrativ støtte til planlegging og godkjenning av investeringsprosjektene.

Trafikkstyring omfatter bl.a. kapasitetsfordeling/ruteplanlegging og operativ trafikkstyring, dvs. togledelse, togekspedisjon og publikumsinformasjon. Særlig informasjonsformidling til publikum har stor betydning for hvordan toget oppfattes som transportmiddel. Dette fordrer et tett samarbeid mellom togselskapene og Jernbaneverket, som ansvarlig for formidling av trafikkinformasjon til publikum på stasjonene. Det arbeides aktivt med å forbedre avvikshåndteringen og kundehåndteringen i avvikssituasjoner, ikke minst som en del av Oslo-prosjektet.

Norsk jernbaneskole

Jernbaneverkets driftsbudsjett omfatter også utgifter til lokomotivførerutdanningen, som er en offentlig fagskole godkjent av NOKUT. Til drift av fagskolen (lokomotivførerutdanningen) ved Norsk Jernbaneskole foreslås det avsatt 28,5 mill. kr i 2009.

Lokførerutdanningen er en offentlig opplæring som i sin helhet dekkes over Jernbaneverkets driftsbudsjett, og elevene betaler ikke skolepenger.

Foruten lokomotivførerutdanningen, er Norsk jernbaneskole også et norsk kompetansesenter for øvrige jernbanefag. Utgiftene til kurs i jernbanefag (utenom lokomotivførerutdanningen) dekkes igjennom kursavgifter. For Jernbaneverket gir Jernbaneskolen opplæring i trafikkstyring/togledelse.

I perioden 2008–2012 planlegges det å utdanne årlig 30–40 togledere/trafikkstyrere. Videre tilbyr Jernbaneskolen ulike jernbanefaglige kurs til Jernbaneverkets egen virksomhet, togselskapene og jernbaneentreprenører. Dette omfatter bl.a. opplæring og godkjenning knyttet til trafikk- og sikkerhetsreglementet for jernbanen, opplæring og godkjenning av kontrollører for signalanlegg, teoriopplæring av lærlinger innen signal- og banemontører.

Behovene for nye medarbeidere og kompetanseutvikling både hos togselskapene, i Jernbaneverket og private entreprenører har økt betydelig den senere tid. Særlig har behovet for lokomotivførere økt kraftig. Det siste innebærer at det fra og med 2008 tas inn 120 lokomotivførerstudenter pr. år, som er nærmere en dobling fra foregående år. Fra 2010 planlegges det en ytterligere økning til 160 nye studenter pr. år. Tilgang på instruktører og kjøretrening hos togselskapene er i dag den viktigste begrensende faktor for opplæringskapasiteten for lokførere. Det er nær kommunikasjon mellom Norsk jernbaneskole og togselskapene om dette.

For at Jernbaneskolen skal kunne ivareta det økte behovet for kompetansetiltak i sektoren, er det planlagt utbygging av lokaler og simulatorsenter. Arbeidet ble påbegynt i 2008, og det er foreslått avsatt 53 mill. kr for å fullføre arbeidet i 2009.

Jernbaneskolen er organisert med et styre som er ansvarlig for den pedagogiske utviklingen av lokførerutdanningen og hvor togselskapene er representert. I tillegg vurderes det å bruke fagråd i forbindelse med annen jernbanefaglig kursing og utdanning, hvor bl.a. jernbanetekniske entreprenører vil kunne bli representert. I 2009 vil det bli startet opp en egen utdanning for førere av skinnetraktorer og skinnegående arbeidsmaskiner. Dette vil skje i samarbeid med jernbaneentreprenørene.

Vedlikehold

Det foreslås avsatt 1 680,9 mill. kr, en økning på 338,5 mill. kr eller 25,2 pst. fra saldert budsjett for 2008.

I 2009 vil det bli gitt prioritet til oppgaver som er nødvendige for å oppnå fastsatte mål for sikker og driftsstabil trafikkavvikling. Med bakgrunn i høyere krav fra togselskapene og de reisende, er

det viktig i tillegg til å ivareta sikkerheten, å øke fokus på punktligheten og regulariteten i togtrafikken, særlig i Oslo-området. Spesielt Oslo-prosjektet med fornyelse av strekningen Etterstad – Oslo S – Lysaker, vil bli høyt prioritert i 2009.

Vedlikeholdsinnsatsen fordeles med om lag 230 mill. kr til korrektivt vedlikehold, 520 mill. kr til forebyggende vedlikehold og 930 mill. kr til fornyelse av anlegg. Av dette vil om lag 50 mill. kr benyttes til fornyelse av omformere i strømforsyningen. Prosjektet etablering av nytt dobbeltspor på strekningen Sandnes–Stavanger omfatter også en vedlikeholdsdel med fornyelse av skinner, sviller, ballast, kabel og kontaktledning på eksisterende spor. I 2009 settes det av om lag 110 mill. kr av fornyelsesbudsjettet til dette prosjektet.

Det vil i 2009 bli gjennomført forberedelser til ballastrens på Kongsvingerbanen, Østfoldbanen, Dovrebanen, Bergensbanen, Vestfoldbanen, Sørlandsbanen og Ofotbanen. Til Bergensbanen og Dovrebanen er det avsatt til sammen 90 mill. kr til ekstraordinært vedlikehold for å unngå saktekjøringer. På Gjøvikbanen vil det bli gjennomført tiltak for vegetasjonskontroll/krattrydding og fornying av grøfter. For å redusere omfanget og problemet med dyrepåkjørsler, vil det bli gjennomført tiltak på særlig utsatte strekninger, bl.a. ved gjerdning langs jernbanelinjen.

På Ofotbanen vil det bli gjennomført fornyelsesarbeider for om lag 40 mill. kr. Slitasjen på denne banen er spesielt høy på grunn av malmtrafikken. Det vil også bli utført skinne-, sville- og sporvekselfornyelser på andre strekninger der behovet er størst. Disse fornyelsene foretas punktvis over hele nettet, og utføres primært for å ivareta sikkerheten og begrense risikoen for saktekjøringer. Andelen av enkeltvis fornyelsesaktiviteter øker år for år for å ivareta sikkerheten og begrense ovennevnte risiko, og andelen utgjør nå om lag en tredjedel av fornyelsesarbeidet. Denne utviklingen underbygger behovet for å prioritere ressurser til fornyelse slik at også dette arbeidet kan skje mest mulig rasjonelt.

Det ble i 2006 startet arbeid på en pilotstrekning Egersund–Sandnes med ombygging av kontaktledningsanlegg til en teknologi basert på autotransformatorer. Bruk av autotransformatorer gjør at antallet omformerstasjoner langs en strekning kan reduseres, uten at dette medfører økt effekttap i kontaktledningen eller at kvaliteten i strømforsyningen til togframføring blir redusert. Dette arbeidet videreføres i 2009.

Fornyelse av signal- og sikringsanlegg på Kongsberg stasjon vil fortsette i 2009 med sikte på fullføring i 2010.

Publikumsområdene på (gamle) Nationaltheatret stasjon er under utbedring, og dette arbeidet vil bli fullført i 2009.

I Oslo-området inkl. Oslo-tunnelen, vil det bli gjennomført fornyelsestiltak for om lag 220 mill. kr i 2009, med prioritering av tiltak for å begrense mulighetene for og konsekvensene av punktlighetsforstyrrelser. Jernbaneinfrastrukturen i Oslo er den mest trafikkerte i Norge med om lag 900 tog pr. døgn på Oslo S og om lag 600 tog pr. døgn gjennom Oslo-tunnelen. Som følge av den svært høye kapasitetsutnyttelsen og høye sårbarheten, har det forekommet driftsavvik med store negative konsekvenser for de reisende.

På initiativ fra Samferdselsdepartementet er det nedsatt en hurtigarbeidende prosjektgruppe som har fått i oppdrag å kartlegge og legge frem konkrete forslag til forbedringstiltak. I St.prp. nr 59/Innst. S nr. 270 (2007–2008) ble det bevilget 100 mill. kr til oppstart av prosjektarbeidet. Prosjektarbeidet er godt i gang og en rekke strakstiltak er identifisert og gjennomført. Det forventes at effekten av disse tiltakene vil merkes for de reisende allerede i løpet av 2008. Dette gjelder både tiltak i infrastrukturen og tiltak rettet mot å håndtere avvikssituasjoner på en tilfredsstillende måte for de reisende. I tillegg arbeides det med planer for et mer omfattende fornyelsesarbeid som Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Nasjonal transportplan 2010–2019. Hovedplanen for dette arbeidet forventes å foreligge tidlig i 2009.

Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen

Det foreslås bevilget 73,2 mill. kr, samme budsjett er foreslått for inntekter fra banestrekningen.

Drift og vedlikehold av Gardermobanen er brukerfinansiert av togselskapene som trafikkerer strekningen, jf. kap. 4350, post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen, og holdes derfor adskilt fra drift og vedlikehold av det øvrige jernbanenettet slik at sammenhengen mellom brukerbetaling og utgifter blir synliggjort i statsbudsjettet.

Forslaget til utgiftsbudsjett er basert på ordinær drift og vedlikehold på banen. Banens standard er tilfredsstillende. Punktlighetsavvikene til Flytoget oppstår i hovedsak på strekningen Asker – Oslo S – Etterstad, som ikke er del av Gardermobanen.

De siste årene har brukerbetalingen for Gardermobanen vært budsjettert noe høyere enn motsvarende utgifter til drift og vedlikehold av banestrekningen. Hensikten har vært å bygge opp en

reserve (fiktivt fond) for å håndtere uforutsette forhold og gjennomføre periodisk tyngre vedlikehold, uten at dette gir store årlige fluktuasjoner i nivået på brukerbetalingen. Reserven har vokst raskere enn forventet på grunn av betydelig trafikkvekst på Gardermobanen. Reserven er beregnet å utgjøre snaut 40 mill. kr ved utgangen av 2008. Reserven er en forskuddsbetaling fra trafikkutøverne på Gardermobanen for framtidig vedlikehold av banestrekningen.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at reserven over tid ikke bør overstige om lag 20 mill. kr. På denne bakgrunn er budsjetterte innbetalinger i 2009 satt til samme beløp som foreslått utgiftsbudsjett. Jernbaneverket vil samtidig forsere vedlikeholdsarbeidet på Gardermobanen utover ordinært vedlikehold.

Post 30 Investeringer i linjen

Det foreslås bevilget 3 199,1 mill. kr, en økning på 850 mill. kr eller hele 36,2 pst. fra saldert budsjett 2008. Budsjettforslaget ligger om lag 670 mill. kr høyere enn det årlige nivået i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2015. Med budsjettforslaget for 2009 fortsetter Regjeringen tidenes satsing på jernbanens infrastruktur der økningen i innsatsen på jernbaneinvesteringer er særlig stor.

Samferdselsdepartementet prioriterer i 2009 å opprettholde rasjonell framdrift på de igangsatte prosjektene Lysaker stasjon, dobbeltspor Lysaker–Sandvika, dobbeltspor Sandnes–Stavanger, Ganddal godsterminal og fjernstyringsprosjektene Grong–Mosjøen og Mosjøen–Bodø, samt dobbeltspor Bergen st.–Fløen. I tillegg foreslår Samferdselsdepartementet oppstart av dobbeltspor Barkåker–Tønsberg på Vestfoldbanen, oppstart av Gevingåsen tunnel på Nordlandsbanen, samt en rekke tiltak under programområdene.

I det følgende omtales investeringsforslaget gruppert under nyanlegg, planleggings- og prosjekteringsoppgaver som dekkes over investeringsbudsjettet og programområder. Programområdene er delt inn i sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak samt stasjoner og knutepunkter medregnet kundeinformasjonsprosjekter. I 2006 var flere store jernbaneprosjekt startet opp med så små bevilgninger at rasjonell framdrift ikke hadde vært mulig uten kraftige budsjettøkninger. Til sammenligning er de samlede bindingene for store prosjekter en halv milliard kroner mindre enn tilsvarende bevilgningsnivå for 2009.

(i mill. kr)

Prosjekter	Styrings- ramme/ kostnads- overslag	Forbruk tom. 2008 ¹	Forslag 2009	Anslag 2010 ²	Rest etter 2010
Lysaker stasjon	1 133,6	921,0	260,0	84	0
Lysaker – Sandvika	3 027,0	1 285,1	840,0	650	272
Dobbeltspor Sandnes – Stavanger	2 215,0	1 059,3	761,0	395	0
Ganddal godsterminal	466,4	459,0	52,4	0,0	0
Nordre avlastingsveg, tilt. Brattøra	96,3	80,0	8,0	0,0	0
Fjernstyring Grong – Mosjøen	249,8	228,4	21,0	0,0	0
Fjernstyring Mosjøen – Bodø	620,0	390,8	123,0	106	0
Bergen st – Fløen	294,0	39,8	100,0	154	0
Gevingsåsen tunnel	635,0	20,0	150,0	250	215
Barkåker – Tønsberg	1 489,3	94,0	160,0	280	955
Sum nyanlegg			2 475,4	1 919	1 406
Sum planlegging og grunnnerv			200,0		
Sikkerhet			140,0		
Kapasitetsøkende tiltak			268,7		
Stasjoner og knutepunkter			115,0		
Sum programområder			523,7		
Sum post 30			3 199,1		

¹ «Forbruk t.o.m. 2008» er utbetalinger t.o.m. 2007 og saldert budsjett for 2008.² «Anslag 2010» og «rest etter 2010» er i henhold til prognostisert framdrift og sluttkostnad for prosjektet.

Drammenbanen, Skøyen – Asker

Videreføring av utbyggingen til fire spor fra Skøyen mot Asker er et av de viktigste jernbaneprosjektene i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Drammenbanen har i dag en så høy trafikkbelastning at den er svært sårbar for forsinkelser. Kapasiteten på strekningen er 12 tog i timen i hver retning, og denne er fullt utnyttet i rushtidsperiodene. Trafikken på Drammenbanen er sammensatt og består av fjerntog på Sørlandsbanen og Bergensbanen, regiontog på Vestfoldbanen, flytog, lokaltogpendlene til Kongsberg, Drammen, Spikkestad og Asker, samt godstog mellom Østlandet og Sør- og Vestlandet.

Strekningen Lysaker–Asker gjennomføres i tre utbyggingsetapper. Sandvika–Asker ble åpnet i august 2005 og ga muligheten for en kapasitetsøkning på inntil ett tog pr. time i hver retning. Prosjektet har også gitt en vesentlig bedring i kvaliteten på trafikkavviklingen. Lysaker stasjon er planlagt ferdigstilt i 2009 og gir en ytterligere kapasitetsøk-

ning. Det samme gjelder Lysaker – Sandvika som vil stå ferdig i 2011.

Jernbaneverket arbeider med ny ruteplan for Oslo-regionen, bl.a. etter innspill fra NSB og Flytoget, med sikte på å utnytte de mulighetene ny infrastruktur mellom Lysaker og Asker gir fra 2012. Avhengig av trafikkstrukturen, dvs. antall lokaltog, fjerntog, godstog, stoppmønster og vendespørsløsninger, hastighetsprofiler m.v., vil hele strekningen Oslo–Asker ha en kapasitet i 2012 på 20–24 tog i timen i rushtrafikken, mot dagens kapasitet på 12–13 tog til Asker.

Lysaker stasjon

Prosjektet Lysaker stasjon omfatter 0,9 km nytt dobbeltspor, inkl. ny jernbanebru over Lysakerelva. I tilknytning til den nye stasjonen bygges det også ny busstasjon.

Det ble gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet i 2005, med en kostnadsramme på 1 227 mill. kr og en styringsramme på 1 134 mill.

kr. Som følge av kostnadsøkninger ved prosjektgjennomføringen (bl.a. kostnader for avbøtende tiltak på grunn av at stasjonen ligger i kurve), er prognosen for sluttkostnad økt i forhold til styringsrammen med om lag 70 mill. kr til 1 204 mill. kr, dvs. innenfor kostnadsrammen.

Anleggsarbeidene startet ved årsskiftet 2005/2006, og de to første sporene på den nye stasjonen ble tatt i bruk sommeren 2007. Stasjonen er planlagt ferdigstilt sommeren 2009. Nye Lysaker stasjon vil gi full tilgjengelighet for alle brukergrupper. Samferdselsdepartementet foreslår at det i 2009 avsettes 260 mill. kr til ferdigstillelse av prosjektet.

Lysaker – Sandvika

Prosjektet Lysaker–Sandvika omfatter 6,7 km nytt dobbeltspor. Den nye traseen går i 5,7 km tunnel under villabebyggelse fra Lysaker til Engervannet og på hver side av den eksisterende Drammenbanen langs Engervannet inn til Sandvika stasjon.

Det ble gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet i 2006, med en kostnadsramme på 3 449 mill. kr og en styringsramme på 3 027 mill. kr. Kontraktene på bygging av Bærums-tunnelen ble inngått i tidsrommet januar til mars 2007, og tunneldrivingen vil pågå fram til og med 2010. De etterfølgende jernbanetekniske arbeidene vil pågå i 2011. Samferdselsdepartementet foreslår at det avsettes 840 mill. kr til videreføring av prosjektet i 2009. Prosjektet er planlagt sluttført i 2011.

Dobbeltspor Sandnes – Stavanger

Utbygging til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger er sist omtalt i St.prp. nr. 45/Innst. S. nr. 242 (2007–2008). Prosjektet er i produksjonsfasen etter anleggsstart i oktober 2006. Mellom Sandnes og Stavanger kjøres det i dag lokaltog med halvtimes frekvens i tillegg til region- og fjerntog. Godstrafikken på strekningen opphørte da godsterminalen på Ganddal ble tatt i bruk i januar 2008.

Jernbanenettet på denne enkeltsporede strekningen har høy alder og de tekniske anleggene har passert den teknisk- og økonomiske levetid. Parallelt med utbyggingen av det nye sporet pågår det en omfattende fornyelse av det eksisterende sporet, jf. omtale av kap. 1350, post 23. Utbygging til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger gir en teoretisk kapasitet som blir om lag fem ganger høyere enn i dag. Kapasitetsøkningen vil gi en vesentlig forbedring av driftsstabiliteten på banestrekningen, samtidig som den muliggjør nye og mer kundetilpassede rutemodeller for lokal- og regiontogtrafikken til og fra Stavanger. I prosjektet

inngår tre nye holdeplasser; Gausel, Jåttåvågen og Paradis. Samtidig foretas oppgradering av eksisterende holdeplass på Mariero.

I 2008 gjennomførte Samferdselsdepartementet en revisjon av den eksterne kvalitetssikringen av prosjektet som følge av en betydelig kostnadsøkning, jf. St.prp. nr. 45/Innst. S. nr. 242 (2007–2008). Kostnadsøkningen skyldes ikke minst prisutviklingen i markedet. Kostnadsrammen for prosjektet er nå 2 570 mill. kr og styringsrammen er 2 224 mill. kr. Kostnadene er inkludert en fornyelsesdel som bevilges over kap. 1350 post 23. Prosjektet følger planlagt framdrift med ferdigstillelse i november 2009. Framdriften og gjennomføringen av prosjektet er avhengig av godkjenningen av det nye signal- og sikringsanlegget Merkur på Ganddal godsterminal, da det vil bli benyttet samme type signal og sikringsanlegg på prosjektet Sandnes–Stavanger. I 2009 stenges banestrekningen helt i en periode på 6 måneder fra april til oktober, for å oppnå en effektiv gjennomføring av anleggsarbeidene. Trafikken på strekningen vil da bli avviklet med alternativ transport.

Til videreføring av anleggsarbeidene og grunnerverv foreslår Samferdselsdepartementet å avsette 761 mill. kr i 2009. I tillegg blir det gjennomført fornyelsesarbeider for om lag 110 mill. kr i 2009.

Ganddal godsterminal

Prosjektet er senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–2008). Den nye godsterminalen på Ganddal erstatter dagens terminaler i Stavanger og Sandnes. Terminalen gir mer rasjonell drift for togselskaper og speditører. Med det nye signal- og sikringsanlegget og nødvendige kryssningsspor på Sørlandsbanen, gjør terminalanlegget det mulig med kjøring med samme togstamme fra Oslo til Ganddal, losse og laste og returnere til Oslo i løpet av et døgn.

Anleggsarbeidet startet i desember 2005 og terminalen ble ferdigstilt og åpnet for drift uten signalanlegg 03.01.2008. Terminaldrift AS, et datterselskap av CargoNet AS, er tildelt oppgaven å drifte terminalen etter forutgående konkurranse.

Driften av terminalen gjennomføres med manuelle rutiner for togframføringen inntil det nye signal- og sikringsanlegget av typen Merkur blir godkjent for trafikk av Statens jernbanetilsyn. Godkjenningsprosessen for Merkur-anlegget på Ganddal har blitt vesentlig mer krevende med hensyn til tid og kompetanse enn det Jernbaneverket opprinnelig hadde forventet. Signalanlegget skal etter revidert plan tas i bruk i løpet av mars 2009, forutsatt at det foreligger godkjenning fra Statens jernbanetilsyn.

Kostnadsoverslaget for Ganddal godsterminal er 466,4 mill. kr for den delen av godsterminalen som Jernbaneverket har ansvaret for. Det er fortsatt knyttet usikkerhet til grunnervervskostnadene etter skjønn i Tingretten og overskjønn i Lagmannsretten.

Til slutføring av Ganddal godsterminal foreslår Samferdselsdepartementet å avsette 52 mill. kr i 2009.

Brattøra godsterminal

Prosjektet ble senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–2008). I forbindelse med Statens vegvesens utbygging og planer for Nordre avlastingsveg i Trondheim, gjennomfører Jernbaneverket tiltak på jernbaneområdet på Brattøra godsterminal ved ombygging av spor til lastegatene for å frigi areal til fremføring av vegen, jf. St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 272 (2002–2003). Arbeidene startet i 2006 og det nødvendige arealet til vegformål ble frigitt som forutsatt i slutten av 2007. På grunn av knapphet på ressurser innenfor signalfag, nødvendig prioritering av andre prosjekter, vesentlig økt omfang av prosjektering, behandling av forurensede masser, grunnforhold mv., er de videre arbeidene i prosjektet i forbindelse med ferdigstillelsen av omleggingen ett år forsinket. Prognosen for sluttkostnad er derfor økt til 96,3 mill. kr. Kontraktene for prosjektet er inngått og arbeidene sluttføres i 2008. Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 8 mill. kr til etterarbeider i 2009.

Fjernstyring av Nordlandsbanen

Prosjektet er senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–2008). Utbyggingen er delt inn i to atskilte prosjekter; Grong–Mosjøen og Mosjøen–Bodø. Utbyggingen er viktig for å øke kapasiteten på banestrekningen ved at alle kryssningsspor (herunder stasjoner) kan tas i bruk. I tillegg vil driftskostnadene reduseres ved at dagens driftsmodell med manuell togekspedering avvikles. Dette vil også forenkle og effektivisere vedlikeholdet av banestrekningen.

Utbygging av fjernstyring og GSM-R langs Nordlandsbanen medfører en betydelig modernisering av banestrekningen. Tiltakene er viktige for sikkerheten og forventes å gi en vesentlig forbedret og mer fleksibel driftssituasjon på Nordlandsbanen med bedre punktlighet og regularitet for alle togtyper. Særlig godstransporten forventes å ha stor nytte av prosjektet.

Fjernstyring Grong – Mosjøen

Prosjektet var tidligere forutsatt ferdigstilt i 2007, men er nå om lag to år forsinket. Forsinkelsen skyldes i hovedsak knapp ressurstilgang innenfor signalfaget i Jernbaneverket og hos leverandørene, forsinkelser i godkjenninger av signalanlegg knyttet til Merkur sikringsanlegg og stopp i behandling av søknader for sikringsanlegg type NSB-94 hos Statens Jernbanetilsyn. På grunn av forlenget byggetid, krav i ny sikkerhetsforskrift og markedsmessige forhold, er kostnadsoverslaget revidert til 249,8 mill. kr. Innenfor dette kostnadsoverslaget var det forutsatt at Merkur sikringsanlegg på Mosjøen stasjon skulle godkjennes og ferdigstilles i løpet av 2008. Utbyggingen av strekningen startet i 2002, og arbeidet med idriftsetting av de enkelte stasjoner pågår suksessivt. Idriftsetting av strekningen fram til og med nabostasjonen til Mosjøen stasjon (Eiterstraum) vil bli ferdigstilt i 2008. Mosjøen stasjon kan først ferdigstilles i 4. kvartal 2009 etter at Merkur sikringsanlegg er godkjent.

Det er knyttet usikkerhet til hva den forlengede byggetiden vil bety i økte kostnader. Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 21,0 mill. kr til prosjektet i 2009.

Fjernstyring Mosjøen – Bodø

Utbyggingen av sikrings-, fjernstyringsanlegg og anlegg for automatisk togkontroll på strekningen Mosjøen – Bodø ble videreført i 2008. Prosjektet er forsinket med 1,5–2 år og forventet idriftsettelse av anleggene er endret fra årsskiftet 2009/2010 til innen utgangen av 2011. Dette på grunn av knapphet på tilgang til signalfaglige ressurser og behov for omdisponering av signalressurser til Ganddal Godsterminal og dobbeltsporet Sandnes–Stavanger både hos Jernbaneverket og leverandørene, samt forsinkelser i godkjenning av signalanleggene i 2007 og 2008 knyttet til Merkur sikringsanlegg. Da forsinkelsen primært er knyttet til aktiviteter som krever signalkompetanse, er produksjonen i 2008 utført på aktiviteter som ikke krever vesentlig signalressurser. Dette for å begrense forsinkelsen mest mulig.

På grunn av forlenget byggetid, tekniske løsninger inkl. krav i ny sikkerhetsforskrift og markedsmessige forhold, ble kostnadsoverslaget revidert basert på ny usikkerhetsanalyse. Samferdselsdepartementet har derfor gjennomført ekstern gjennomgang av prosjektet, jf. St.prp. nr. 45/Innst. S. nr. 242 (2007–2008). Prosjektet har nå en kostnadsramme på 651,3 mill. kr og en styringsramme på 620 mill. kr. Kostnadsrammen og styringsrammen er basert på en ferdigstillelse 31.12.09. Usikkerhe-

ten til kostnadene i prosjektet er økt fordi ferdigstillelsen av prosjektet må utsettes til utgangen av 2011 på grunn av knapphet på signalressurser. Nærmere avklaringer vil først skje når nødvendige signalressurser kan tilbakeføres til dette prosjektet.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 123 mill. kr til prosjektet i 2009.

Dobbeltspor Bergen stasjon – Fløen

Prosjektet er senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–2008). Strekningen fra Bergen stasjon til Fløen (åpningen på Ulrikstunnelen) er 1,3 km lang. Kapasitetsøkning oppnås ved å bygge ut dobbeltspor på strekningen Bergen stasjon – Fløen, inkludert utskifting av signalanlegget, slik at det blir mulig å redusere tidslukene mellom påfølgende tog. Utbyggingen gir god tidsbesparelse for utgående godstog, samt noe effekt for inngående godstog og persontog.

Prosjektet ble tatt opp til bevilgning i 2007. Jernbaneverket har siden gjennomgått og revidert planene for prosjektet og det ble utført en ny tilstandsvurdering av signalanlegget på Bergen stasjon. Gjennomgangen viste at eksisterende signal- og sikringsanlegg har lengre gjenstående levetid enn tidligere antatt. Dette er anslått til om lag 10 år. Signaldelen av prosjektet er derfor omdefinert fra fornyelse til investeringer. Usikkerhetsanalyse av prosjektet ble gjennomført i november 2007. Kostnadsoverslaget for investeringsprosjektet, inkludert signaldelen, er på 294 mill. kr.

I 2007 ble planleggingsarbeid på detaljplannivå videreført, og det ble utredet tiltak for å bedre kapasiteten på godsterminalen og legge til rette for direkte utkjør for godstog fra godsterminalen. I 2008 er byggeplanleggingsarbeidet videreført for dobbeltsporet, og den signaltekniske prosjekteringen med utarbeidelse av tilbudsgrunnlag. Noen forberedende arbeider som vil bedre sikkerheten og gi mer effektiv godshåndtering ved Bergen stasjon utføres i 2008.

Jernbaneverket har bl.a. utfordringer med å få tak i tilstrekkelig med kvalifisert arbeidskraft til å arbeide med signalanlegg. Dette er en kritisk faktor for framdriften i prosjektet. Tiltak i prosjektet får begrenset effekt før nytt sikringsanlegg er på plass. For ferdigstilling av prosjektet til 2012, må nytt sikringsanlegg bestilles i løpet av 2009.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 100 mill. kr til prosjektet i 2009.

Gevingsåsen tunnel

Prosjektet er prioritert i Nasjonal transportplan 2006–2015 og er senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–

2008). I statsbudsjettet for 2008 ble det prioritert midler til planlegging av prosjektet med sikte på byggestart i 2009, slik at masseuttak fra tunnelen kunne benyttes til den planlagte utvidelsen på Trondheim lufthavn, Værnes. Detaljplanarbeidet og ekstern kvalitetssikring (KS2) er gjennomført i 2008. Kvalitetssikringen av prosjektet anbefaler en kostnadsramme for prosjektet på 717 mill. kr og en styringsramme på 635 mill. kr. Tilbudsgrunnlag for bygging av tunnel er planlagt utsendt i entreprenørmarkedet slik at kontrahering vil kunne skje i begynnelsen av 2009.

Gevingsåsen tunnel gir 1,7 km kortere linje i forhold til eksisterende trase, korter ned kjøretiden med om lag 5 minutter på strekningen Trondheim – Steinkjer og gir økt kapasitet på strekningen mellom Hell og Hommelvik. I tillegg reduseres vedlikeholdsbehovet på strekningen mellom Hell og Hommelvik.

Tidspunktet for oppstart av dette prosjektet må ses i sammenheng med Avinors utvidelse av Trondheim lufthavn, Værnes, og behov for sprengstein til utfylling på flyplassen. Den direkte nytten av mest mulig samtidighet i utbyggingen for disse prosjektene gir kostnadsmessige og praktiske effekter ved kort transportavstand for depotering av masse fra tunnelen.

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 150 mill. kr til prosjektet i 2009. Dette gir tilfredsstillende framdrift for koordinering av steinmassene i forhold til flyplassprosjektet.

Barkåker – Tønsberg

Nytt dobbeltspor mellom Barkåker og Tønsberg på Vestfoldbanen har en lengde på 7,7 km inkl. tilkoblinger til eksisterende jernbanetrasé. Nytt dobbeltspor vil utgjøre 5,4 km, hvorav 1,6 km vil gå i tunnel. Parsellen avsluttes omlag 300 meter nord for Tønsberg stasjon. Etter stasjonen følges dagens sportrasé hvor det er behov for å bygge en sørgående rampe for å kunne kjøre i ny kjøreretning fra nord mot sør. Dette vil gi 3–4 minutter reisetidsreduksjon på strekningen Tønsberg–Oslo, og vil bidra til mer effektive togkrysninger med dagens ruteopplegg. Prosjektet er kvalitetssikret (KS2) med en kostnadsramme på 1 620 mill. kr og en styringsramme på 1 489,3 mill. kr, inkl. fornyelse av jernbaneteknisk anlegg på Tønsberg stasjon.

Samferdselsdepartementet foreslår å sette av 160 mill. kr til oppstart av prosjektet i 2009.

Planlegging og grunnerverv

Det foreslås avsatt 200 mill. kr til planlegging og grunnerverv av nye investeringsprosjekter i 2009.

Planlegging omfatter utarbeidelse av reguleringsplaner, detaljplaner, byggeplaner etc. for prosjekter som er omfattet av Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2015. Innenfor avsatt beløp til planlegging og grunnerverv, er det bl.a. foreslått avsatt midler til planlegging av tiltak i samband med NSBs ruteplan 2012, tilskudd til Rogaland fylkeskommune for planlegging av kombibane på nord Jæren og planlegging av nytt kontaktledningsanlegg på Gjøvikbanen. I det følgende omtales noen av de største prosjektene som er under planlegging.

ERTMS – erfaringsstrekning

Jernbaneanerketets signal- og sikringsanlegg er i ferd med å nå forventet levealder. Jernbaneanerket planlegger utskifting av alle signal- og sikringssystemer på jernbanenettet i perioden 2015 til 2030, til ny europeisk standard, ERTMS/ETCS. Dette innebærer et generasjonsskifte så vel teknisk som operativt.

Jernbaneanerket planlegger et pilotprosjekt på Østfoldbanens østre linje for å få erfaring med den nye teknologien. Det legges opp til oppstart av detaljplanarbeid i 2009 med sikte på en utbygging på østre linje som ferdigstilles i 2014. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til planen for videre utbygging av ERTMS på det norske jernbanenettet i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Oslo S – Ski (inkl. Ski st.)

Prosjektet må gjennom en ny runde med kommunepåklaringer med tilhørende konsekvensutredninger, samt en etterfølgende runde med detalj- og reguleringsplanarbeid og vedtak. På grunn av stort press på arealbruken langs deler av traseen, er det nødvendig med formelle avklaringer på trasevalg og båndlegging av arealer. Den planlagte utbyggingen av Ski stasjon utsettes da bl.a. utbyggingen med oppganger til plattform må ses i sammenheng med traseføringer for et nytt dobbeltspor. En utbygging av Ski stasjon nå vil kunne medføre risiko for større ombygginger og økte totale kostnader. Samferdselsdepartementet er opptatt av å ha god fremdrift i arbeidet med å bedre togtilbudet til de reisende på Østfoldbanen. Planleggingen og nødvendig grunnerverv for Oslo – Ski vil derfor bli høyt prioritert og om lag 50 millioner kroner forventes brukt i 2009. Forutsatt nødvendig finansiering og at det gis muligheter til å drive parallelt på flere deler av strekningen samtidig, kan selve byggingen av nytt dobbeltspor Oslo–Ski gjennomføres i løpet av fem til seks år.

Eidsvoll – Hamar

Prosjektet ble sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–2008). Jernbaneanerket gjennomfører i samarbeid med Statens vegvesen detalj- og reguleringsplanarbeid for nytt dobbeltspor på Dovrebanen og ny E6 på den 17 km lange strekningen mellom Minnesund og Kleverud. Strekningen utgjør en del av den 60 km lange dobbeltsporstrekningen som planlegges mellom Eidsvoll og Hamar. På store deler av strekningen mellom Minnesund og Kleverud er ny vegtrase og jernbanetrase planlagt parallelt og relativt nær hverandre. Det foreligger nå en felles innsigelsessak fra Jernbaneanerket og Statens vegvesen om valg av veg- og jernbanetrase som er til behandling i Miljøverndepartementet.

Holm – Holmestrand – Nykirke

Prosjektet ble sist omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–2008). Dobbeltspor Holm – Nykirke på Vestfoldbanen består av parsellene Holm – Holmestrand og Holmestrand – Nykirke. Detaljplanarbeidet startet opp i juni 2007 med planlagt ferdigstilling av reguleringsplan for begge parsellene ved årsskiftet 2008/2009. Det legges opp til en fasedeling der byggeplanarbeidet kan startes sent i 2008 for Holm–Holmestrand. Prosjektet har et foreløpig kostnadsoverslag på om lag 4 120 mill. kr. I 2009 vil arbeidet med detaljplan for prosjektet bli startet opp.

Alnabru godsterminal, containerterminal sør

Prosjektet ble senest omtalt i St.prp. nr. 1 (2007–2008) der det ble redegjort for at kostnaden for å videreutvikle Alnabru godsterminal vil være omlag 605 mill. 2008-kr (ekskl. kostnader til løftekraner). Kapasiteten på Alnabru godsterminal nord er i dag nærmest fullt utnyttet.

Under Jernbaneanerketets arbeid med detaljplan, kostnadsoverslag og framdriftsplan i 2008 har det fremkommet at konseptet som er lagt til grunn i den godkjente hovedplanen, trenger ytterligere intern kvalitetssikring. Dette skyldes både forhold knyttet til selve konseptet i hovedplanen og økning innen godstrafikken.

Jernbaneanerket vil i samarbeid med CargoNet analysere mulige driftsmodeller og arealutnyttelse av eksisterende infrastruktur. Resultatene av analysene skal sikre et helhetlig konsept for utbygging av Alnabru hvor kapasitetsreduksjon i anleggsfasen unngås. Jernbaneanerket har i samarbeid med CargoNet igangsatt strakstiltak for å øke kapasiteten på eksisterende terminal på Alnabru i påvente av ny terminal. Tiltakene ferdigstilles i 2008/2009,

og de vil øke kapasiteten slik at forventet etterspørselen etter terminalkapasitet de neste 3–4 år vil bli dekket. Tiltakene vil gi varig verdi også etter ombygging av Alnabru-terminalen som helhet. Hovedtyngden av tiltakene utføres i 2008. I 2009 vil det blir brukt om lag 5 mill. kr under programområdet kapasitetsøkende tiltak for å ferdigstille arbeidet med strakstiltak.

Programområder

Programområdene omfatter tiltak innenfor sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak, stasjoner og knutepunkter samt tiltak for bedret kundeinformasjon. Samferdselsdepartementet foreslår at det settes av 523,7 mill. kr til programområdene i 2009, en økning på om lag 210 mill. kr fra 2008-budsjettet.

Sikkerhet

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 140 mill. kr. Programområdet omfatter planlegging, organisering og utførelse av tiltak med det formål å kontinuerlig forbedre trafikksikkerheten på jernbanen. I programområdet inngår bl.a. tekniske tiltak og barrierer mot menneskelige feilhandlinger, rassikring, sikring og sanering av planoverganger og tunnelsikkerhet. Det overordnede målet for nye tiltak (både til drift, vedlikehold og investeringer) er at alle endringer skal bidra til et forbedret sikkerhetsnivå. En samlet vurdering av foreliggende risikobilde tilsier at det bør gis høyest prioritet til tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog, tunnelsikring, rassikring og tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger. Jernbaneverket gjennomfører suksessivt tiltak for å forbedre og supplere tekniske barrierer for å redusere mulighetene for uønskede hendelser. Mange tiltak til rassikring inngår som en naturlig del av vedlikeholdet og er en del av vedlikeholdsbudsjettet. Dette omfatter løpende behov for fjellsikring, drenering og stabilisering av strandsoner. På særlig rasutsatte steder vil det bli foretatt utbedringer.

Ved inngangen til 2008 hadde jernbanenettet om lag 3 970 planoverganger. I løpet av 2008 er det planlagt fjernet 110 planoverganger, slik at det ved utgangen av 2008 er om lag 3 860 planoverganger på jernbanenettet. Etter vegtrafikkloven har fører av vegtrafikkjøretøy vikeplikt for skinnegående trafikk på planoverganger. Jernbaneverket har ansvar for å gjøre det mulig for vegtrafikanter å overholde denne vikeplikten gjennom å sikre tilstrekkelige siktforhold og/eller ved andre varslings- og sikringstiltak. I tillegg til fortsatt sanering av planoverganger med høy ulykkesrisiko, vektlegges utvikling og gjennomføring av differensierte tiltak for

sikker ferdsel over planoverganger. Sikkerhetsforskriften stiller krav til utforming av de eksisterende planovergangene på jernbanenettet. Jernbaneverket antar at omlag 950 planoverganger de kommende år må bygges om for å tilfredsstille kravene i forskriften.

Innenfor tunnelsikkerhet prioriteres tiltak for sikker selvevakuerings (nødlys, evakueringsskiltning), tiltak for assistert evakuering og brannhemmende tiltak.

I 2009 settes det av midler til avslutning av oppgraderingen av CTC-/fjernstyringssentralene i Oslo og Drammen, planovergangstiltak, rassikringstiltak, signalanlegg på Berekvam på Flåmsbana, og tunnelsikkerhet. Oppgraderingen av fjernstyringssentralene i Oslo og Drammen gjennomføres slik at de nye fjernstyringsanleggene som bygges ut i forbindelse med dobbeltsporutbyggingen på strekningen Lysaker–Asker, og hele strekningen Oslo–Drammen, kan fjernstyres fra begge sentraler.

Kapasitetsøkende tiltak

Samferdselsdepartementet foreslår å avsette 268,7 mill. kr. Programområdet omfatter mindre tiltak og prosjekter som har som mål å øke kapasiteten på det eksisterende jernbanenettet både for gods- og persontransport. Dette gjøres ved å gjennomføre investeringstiltak som omfatter forlengelse av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor, modernisering av driftsbanegårder og godsterminaler, tekniske tiltak i signalanlegg, bedret banestrømsforsyning, profilutvidelser (lasteprofiler for godstransport), tiltak for økt lasteevne m.v. I tillegg vil det være behov for prosjektering og forbedelse av nye kapasitetsøkende tiltak.

I 2009 vil bevilgningen i hovedsak gå til videreføring av utbyggingen av Berg kryssingsspor og Halden driftsbanegård på Østfoldbanen, ombygging av sporanlegget på Fauske stasjon på Nordlandsbanen, ferdigstillelse av strakstiltakene på Alnabru containerterminal nord, starte byggingen av omformerstasjon for Stavangerområdet (Ganddal), ferdigstille spor 3 på Heimdal stasjon, oppstart og rasjonell utbygging av Jensrud kryssingsspor på Gjøvikbanen, samt oppstart av kryssingssporene Nodeland og Ualand på Sørlandsbanen. Dessuten legges det opp til forsert planlegging av nye kryssingsspor, bl.a. på Dovrebanen, Gjøvikbanen, Sørlandsbanen og Vossebanen, samt andre kapasitetsøkende tiltak.

Forsterkning av strømforsyningen er en forutsetning for framføring av flere og tyngre godstog. Dette innebærer behov for nybygging og oppgradering av omformerstasjonene. Oppgradering av

eksisterende omformerstasjoner samordnes med fornyelse og oppgradering av kontaktledningsanleggene som bevilges over kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold. Ny omformerstasjon er planlagt for Stavangerområdet (Ganddal omformerstasjon), planleggingsarbeidet startet i 2008 og det er planlagt byggestart primo 2009 med planlagt ferdigstillelse 2010/2011. Ganddal omformerstasjon er kostnadsberegnet til om lag 125 mill. kr.

Videre prioriteres oppstart for forlengelse av Straumsnes kryssningsspor på Ofofbanen. Dette med bakgrunn i en forskutteringsavtale mellom Jernbaneverket og LKAB/MTAS om å legge til rette for økt lengde på godstogene på banen. Prosjektet Straumsnes kryssningsspor var prioritert i Jernbaneverkets handlingsprogram for 2006–2009 med planlagt oppstart i 2008, men prosjektet har blitt utsatt på grunn av kostnadsvekst for flere investeringsprosjekter.

I Jernbaneverkets arbeid med Nasjonal transportplan 2010–2019, er det lagt det opp til å prioritere prosjektet i 2014 og 2015. I Jernbaneverkets forskutteringsavtale med LKAB/MTAS legges det derfor opp til at tilbakebetalingen skal skje i 2014–2015 krone for krone og uten renter. Prosjektet har et kostnadsoverslag på om lag 80 mill. 2008-kr.

Jernbaneverket inngikk i mars 2008 en avtale med LKAB/MTAS om anleggsbidrag til oppgradering av strømforsyningen på Ofofbanen, jf. omtale i St.prp. nr. 59/Innst. S. nr. 270 (2007–2008). Oppgraderingen av strømforsyningen på Ofofbanen er et kapasitetsøkende tiltak. Avtalt anleggsbidrag i 2009 til avslutning av prosjektet er på 15,9 mill. kr, jf. kap. 4350, post 37.

Drammen st. – Sportilpasning Flytog

Arbeidet med planlegging av tilpasning av anleggene på Drammen stasjon for å kunne benytte Drammen som endestasjon for Flytoget ble startet i 2007. Prosjektet har et kostnadsoverslag på 52,8 mill. kr. Anleggsarbeidene startet i mai 2008. Hovedtyngden av arbeidene knyttet til ombygging av signal- og sikringsanlegget er planlagt gjennomført i første kvartal 2009 slik at sporforbindelsen kan tas i bruk av Flytoget 01.05.2009. Innenfor kapasitetsøkende tiltak foreslås det avsatt 25,3 mill. kr til sluttfinansiering av prosjektet i 2009.

Jensrud kryssningsspor

Jensrud kryssningsspor er et kapasitetsøkende tiltak på Gjøvikbanen i Nittedal kommune for å øke framføringskapasiteten for godstogene mellom Alnabru og Bergen. Prosjektet har et foreløpig kostnadsoverslag på 99,1 mill. kr. Arbeidet med

detaljplan, reguleringsplan og byggeplan startet i 2008. Innenfor kapasitetsøkende tiltak foreslås det avsatt 20 mill. kr til prosjektet i 2009.

Ualand kryssningsspor

Prosjektet Ualand kryssningsspor omfatter forlengelse og ombygging av det eksisterende kryssningssporet på Ualand på Sørlandsbanen. Sammen med andre kryssningsspor på Sørlandsbanen vil prosjektet øke kapasiteten for gods mellom Kristiansand og Ganddal. Arbeidet med hovedplan og reguleringsplan pågår. Foreløpig anslås kostnadene til om lag 60 mill. kr. Endelig kostnadsoverslag vil bli fastsatt i samband med Jernbaneverkets godkjenning av prosjektets hovedplan.

Nodeland kryssningsspor

Prosjektet er et kapasitetsøkende tiltak på Sørlandsbanen i Songdalen kommune, ca. 10 min fra Kristiansand. Sammen med andre kryssningsspor på Sørlandsbanen vil prosjektet øke kapasiteten for gods mellom Kristiansand og Ganddal. Eksisterende kryssningsspor vil bli forlenget og bygget om. Arbeidet med hovedplan og reguleringsplan pågår. Foreløpig er kostnadene anslått til om lag 60–85 mill. kr, avhengig av valg av løsningsalternativ. Endelig kostnadsoverslag for prosjektet vil bli fastsatt i samband med Jernbaneverkets godkjenning av prosjektets hovedplan.

Halden driftsbanegård

Prosjektet startet opp i 2007. Revidert og justert hovedplan ble godkjent av Jernbaneverket i 2008. Det legges til grunn et kostnadsanslag på 102,6 mill. kr for den videre planlegging og budsjettering. Det er avsatt 40 mill. kr til prosjektet i 2009 med sikte på ferdigstillelse i 2010/2011.

Stasjoner og knutepunkter

Samferdselsdepartementet foreslår å sette av 115 mill. kr. Programområdet omfatter tiltak for å forbedre publikumsrettede fasiliteter på stasjoner og knutepunkter, med vekt på sikkerhet, informasjon, universell utforming og tilgjengelighet for alle, samt annen service. Tiltakene har som mål å bidra til at flere reiser kollektivt. I 2009 vil bevilgningen i hovedsak bli brukt til videreføring og avslutning av ombyggingstiltakene på Verdal stasjon og Nydalen holdeplass. Videre vil forlengelse av plattformer i henhold til sikkerhetsforskriften bli prioritert. I tillegg foreslås det å gjennomføre div. mindre straks-tiltak for å bedre de generelle forhold på mange

stasjoner og med vekt på stasjoner der det er potensial for flere reisende.

Sikkerhetsforskriften stiller nye krav til utforming av eksisterende stasjoner og holdeplasser på jernbanenettet, spesielt med hensyn til plattformenes lengde i forhold til lengden på tog som tillates å stoppe på stasjonen. Plattformlengden skal minst dekke alle dørene for av/påstigning på persontog som stopper ved plattformen. Det er foreløpig antatt at om lag 140 plattformer må bygges om de kommende 10 år for å tilfredsstille forskriftens krav. Jernbaneverket har estimert kostnadene ved dette til å bli om lag 1 mrd. kr.

Statens jernbanetilsyn har gitt et dispensasjonsvedtak til å benytte korte plattformer med fire milepæler for utbedring av de enkelte plattformene til henholdsvis utgangen av 2009, 2012, 2015 og 2019. For å kunne utbedre de plattformene som har frist innen utgangen av 2009, foreslås det avsatt 45 mill. kr til plattformforlengelser i 2009.

Tiltakene innen kundeinformasjon omfatter utbygging av informasjonssystemer basert på meldinger over høyttalere og økt bruk av monitører, bl.a. for å kunne gi publikum løpende informasjon om trafikksituasjonen og håndtering av avvikssituasjoner. I tillegg kommer tiltak for å ta i bruk andre aktuelle medier samt informasjon til togselskapene og andre transportmidler.

Høyttalerutrop ved 70 av dagens stasjoner og holdeplasser betjenes i dag via blokktelefonanlegg, som er i ferd med å fases ut som en følge av at GSM-R er tatt i bruk som togradio. I første omgang skal høyttalersystemer som har utrop via blokktelefon skiftes ut slik at høyttalestyringen blir uav-

hengig av blokktelefonsystemet. Det foreslås prioritert 10 mill. kr til videreføring av dette prosjektet i 2009.

Forskuttering av investeringer i jernbaneinfrastruktur

På tilsvarende måte som for investeringer i veginfrastruktur, foreslår Regjeringen å innføre en generell forskutteringsfullmakt for investeringer i jernbaneinfrastruktur. Dette for i større grad å kunne imøtekomme forslag fra jernbanevirksomheter, lokale myndigheter og andre næringsvirksomheter om å forskuttere investeringer i jernbaneinfrastruktur, som det i det aktuelle budsjettåret ikke er funnet rom til innenfor den ordinære bevilgningen på kap. 1350, post 30.

Samferdselsdepartementet legger opp til at vilkårene for fullmakten skal være de samme som gjelder for forskutteringsordningen for vegprosjekter. Dette innebærer at tilbakebetalingen av forskutteringen skal skje krone for krone og uten tillegg for renter, innenfor de ordinære bevilgningene på jernbanebudsjettet, når prosjektet kan tas opp til ordinær bevilgning over Jernbaneverkets budsjett. Dette innebærer også at prosjektene skal være prioritert i de ordinære planprosessene, jf. Nasjonal transportplan og Jernbaneverkets handlingsprogram. For å høste erfaring med ordningen foreslår Samferdselsdepartementet at det settes et tak på fullmakten slik at den samlede bindingen av forskuttede investeringer ikke overskrider 200 mill. kr.

Kap. 4350 Jernbaneverket

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
01	Kjørevegsavgift	19 404	21 800	25 000
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	205 534	108 300	113 100
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	181 215	271 200	283 100
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	80 688	76 000	73 200
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	7 837		
17	Refusjon lærlinger	956		
18	Refusjon av sykepenger	23 574		
37	Anleggsbidrag	9 512		15 900
	Sum kap. 4350	528 720	477 300	510 300

Post 01 Kjørevegsavgiften

Som en prøveordning ble kjørevegsavgiften for godstog med tillatt aksellast til og med 25 tonn fjernet fra og med 2007, jf. St. prp. nr. 69/Innst S. nr. 274 (2006–2007). Tiltaket ble gjort for å stimulere til økt godstransport på jernbane – særlig tømmertrafikken fra Østerdalen og Solør mot Halden.

For trafikk tillatt for over 25 tonn aksellast foreslår Samferdselsdepartementet å øke avgiften fra 2,05 øre pr. brutto tonnkm til 2,26 øre pr. brutto tonnkm. For tiden er det kun på Ofotbanen hvor det kjøres tog med tillatt aksellast over 25 tonn (malmtogene til LKAB/MTAS). Økningen har sin bakgrunn i økte drifts- og vedlikeholdskostnader på Ofotbanen etter at banestrekningen ble tillatt trafikkert med godstog på inntil 30 tonns aksellast.

Det er budsjettert med 25 mill. kr i kjørevegsavgift i 2009.

Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.

Budsjetterte inntekter på denne posten omfatter Jernbaneverkets arbeid for og salg av tjenester og utstyr til eksterne aktører. Til dette påløper det utgifter over kap. 1350, post 23. Det er derfor knyttet merinntektsfullmakt til posten slik at merinntekter kan nyttes under kap. 1350, postene 23 og 30. Det er budsjettert med 113,1 mill. kr i inntekter i 2009.

Post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift

Jernbaneverket har ansvaret for videresalg av elektrisitet til togframføring. Provenyet på denne posten er avhengig av trafikkvolumet og prisen på

elektrisk kraft. Det forventes ikke store endringer i trafikkvolumet i 2009 sammenlignet med tidligere år. Det er budsjettert med 283,1 mill. kr i inntekter i 2009.

Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen

Samferdselsdepartementet foreslår å budsjettere med 73,2 mill. kr, samme beløp som foreslått bevilget til drift og vedlikehold av banestrekningen i 2009, jf. kap. 1350, post 25.

Betalingen for bruk av Gardermobanen er todelt. Den består både av betaling for bruk av terminaltjenester (flytogterminalene på Oslo S, Lillestrøm og Gardermoen) i tilknytning til Gardermobanen, og av betaling for bruk av skinnegangen. Avgiften for tilleggstenester på flytogterminalene blir beregnet pr. togbevegelse. Avgiften for bruken av sporet baseres på antall togkm som togselskapene tildeles i ruteplanen (planlagt togproduksjon). For togselskaper som ikke har fått tildelt ruteleie i den ordinære ruteplanen, beregnes kjørevegsavgiften i henhold til utkjørte togkm. En slik differensiering av brukeravgiften medfører at de godstogene som benytter banestrekningen, ikke betaler for tjenester som utelukkende er knyttet til persontogdriften (stasjonstjenester).

Som følge av at budsjetterte innbetalinger for bruk av Gardermobanen i 2009 er satt lik planlagte utgifter til drift og vedlikehold av banestrekningen, jf. kap. 1350, post 25, vil Samferdselsdepartementet foreslå at avgiftssatsene for bruk av banen settes ned med 10 pst. i forhold til i 2008. For 2009 fastsettes etter dette følgende avgiftssatser for betaling for bruk av Gardermobanen:

	Avgiftssats
Kjørevegsavgift for Gardermobanen	13,30 kr. pr. togkm.
Avgift for prioriterte stasjonstjenester	
Oslo S Flytogterminalen ¹	88,60 kr. pr. togbevegelse
Lillestrøm	14,80 kr. pr. togbevegelse
Gardermoen	59,10 kr. pr. togbevegelse

¹ Fakturering for bruk av flytogterminalen på Oslo S omfatter p.t. kun Flytoget AS

Kap. 1351 Persontransport med tog

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	¹ Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog		15 800	10 200
70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	1 599 948	1 660 600	1 714 500
	Sum kap. 1351	1 599 948	1 676 400	1 724 700

¹ Ved behandling av St.prp. nr. 59/Innst. S. nr. 270 (2007–2008) ble kap. 1351, post 70 redusert med 60 mill. kr.

Post 60 Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog

Det vises til omtalen i St.prp. nr. 1 (2007–2008). I samsvar med forutsetningene for kompensasjonsordningen reduseres budsjettet beløp med 6 mill. kr i 2009 med bakgrunn i at kompensasjonen til Telemark fylkeskommune (12 mill. kr i 2008) for ansvarsoverføring og bortfall av statens kjøp av persontogtjenester på Bratsbergbanen opphører fra og med 2. halvår 2009. Kompensasjon til Buskerud fylkeskommune for bortfall av statlig kjøp av togproduktet «Vøgne» videreføres uten avkorting også i 2009, men vil bli avkortet i 2010.

Det foreslås avsatt 10,2 mill. kr i 2009 til kompensasjon til fylkeskommunene, fordelt med 6 mill. kr til Telemark og 4,2 mill. kr til Buskerud.

Post 70 Kjøp av persontransport med tog

Det foreslås bevilget 1 714,5 mill. kr til statlig kjøp av persontransport med tog i 2009, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2008. Det er Samferdselsdepartementets intensjon at avsatt beløp skal gi et bedre togtilbud i 2009.

Foreslått bevilgning til statlig kjøp omfatter direktekjøp av persontransport med tog fra NSB AS, herunder kjøp av to grenseoverskridende togtilbud mellom Norge og Sverige, på strekningen Oslo – Stockholm og på Meråkerbanen mellom Trondheim og Østersund. Videre omfatter bevilgningen kjøp av persontransport med tog på Gjøvikbanen fra NSB Gjøvikbanen AS for om lag 75 mill. kr, samt kjøp av persontransport med tog på Ofotbanen fra SJ. For sistnevnte betaler Samferdselsdepartementet Rikstrafikken om lag 3,2 mill. kr pr. år, som betaling til SJ for persontransporten på norsk side.

Statlig kjøp av persontransporttjenester med tog fra NSB AS omfatter toggruppene:

- Nærtrafikk med om lag 840 mill. kr
- InterCitytrafikk med om lag 220 mill. kr

- Region- og matetraffikk med om lag 225 mill. kr
- Nattog med om lag 155 mill. kr
- Fjernttrafikk på Nordlandsbanen (Trondheim – Bodø) med om lag 70 mill. kr.

I tillegg kommer inntil om lag 37 mill. kr. i utbetalinger av ytelsesavhengig vederlag, samt en avsetning på inntil 20 mill. kr til økning i avtalte togavganger. Samtlige beløp er oppgitt i 2008-kr og er beheftet med en viss usikkerhet, da de indeksreguleres ved årsskiftet.

Staten kjøper ikke fjernttrafikk på strekningene Oslo – Bergen, Oslo – Trondheim og Oslo – Göteborg, da disse togtilbudene drives kommersielt av NSB AS.

Kjøp av persontransport med tog fra NSB AS

Statens direktekjøp av persontransporttjenester fra NSB AS er regulert gjennom en rammeavtale for perioden 2007–2010 inngått mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS, og årlige kjøpsavtaler under rammeavtalen.

Forhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS om direkte kjøp av persontransporttjenester for 2009 er ikke sluttført ved framleggelsen av statsbudsjettet for 2009. Forhandlingene gjelder omfanget av togproduksjonen, som bl.a. er avhengig av lokførersituasjonen i NSB AS. Som følge av en anstrengt bemanningssituasjon, klarer ikke NSB å øke produksjonen i 2008 i henhold til rammeavtalen for 2007–2010, men det er i kjøpsavtalen for 2008 lagt inn en økning i rutetilbudet mot slutten av året. Samferdselsdepartementet har som intensjon at forhandlingene av kjøpsavtalen for 2009 skal gi en ytterligere forbedring av rutetilbudet sammenlignet med 2008.

I kjøpsavtalen for 2008 ble Samferdselsdepartementet enig med NSB om at sistnevnte kunne lansere et turistkonsept for sommerdriften på Raumbanen. I forhandlingene av kjøpsavtalen for 2009 vil det bli foretatt en vurdering av grunnlaget for å

videreføre turistkonseptet. Departementet vil ev. komme tilbake med en orientering til Stortinget på en egnet måte når forhandlingene er avklart.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 1/Budsjett-innst. S. nr. 13 (2007–2008), vedtok Stortinget å bevilge 3 mil. kr ekstra for å gjeninnføre nattvogn fra Kristiansand. Samferdselsdepartementet har i 2008 arbeidet for å følge opp Stortingets innstilling, men så langt har dette vist seg krevende. Departementet har i tråd med kjøpsavtalens bestemmelser sendt NSB en formell bestilling der det bes om et pristilbud som grunnlag for forhandling om innføring av nattogvogn i Kristiansand. NSB har på denne bakgrunn sendt ut en formell forespørsel om leie av sovevognmateriell i europeiske land. NSB har ultimo august orientert departementet om at selskapet foreløpig ikke har lyktes med å finne noe ledig sovevognmateriell av tilsvarende kvalitet som det er mulig å leie og som kan benyttes i Norge. Departementet har også bedt NSB å vurdere alternative muligheter. Departementet vil komme tilbake med en orientering for Stortinget så snart grunnlaget fra NSB er mottatt og vurdert.

Kjøp av grenseoverskridende persontogtilbud

Regjeringen er opptatt av gode togforbindelser mellom Norge og Sverige. Samferdselsdepartementet har inngått overenskomster med den svenske kjøpsmyndigheten Rikstrafiken om kjøp av persontransporttjenester for tre grenseoverskridende persontogtilbud. De tre overenskomstene gjelder Grensetrafikken (Oslo–Stockholm), «Nabotoget» (Trondheim–Östersund) og Ofotbanen (Narvik–Luleå–Stockholm–Gøteborg). De to førstnevnte togtilbudene kjøpes fra NSB AS.

I 2008 har Samferdselsdepartementet inngått en intensjonsavtale med de andre samarbeidspartene om utredning av muligheter for videreutvikling av togtilbudet på strekningen Oslo–Stockholm med sikte på avtaleforlengelse når dagens avtale løper ut i 2009. Trafikkutviklingen og trafikkinntektene har vært bedre enn forventet, og det tas i første omgang sikte på å utnytte dette for å utvide rutetilbudet innenfor rammen av dagens kjøpsomfang.

Samferdselsdepartementet kjøpte persontransporttjenester med tog mellom Narvik og Riksgren-

sen fra NSB AS fram til ruteterminskiftet i juni 2008. Rutetilbudet er en helintegrert del av togtilbudet Narvik–Luleå–Stockholm/Gøteborg. Fra ruteterminskiftet i juni 2008 overtok SJ som vinner av konkurransen som Rikstrafiken avholdt, driften av persontransporttilbudet også på den norske delen av strekningen. Samferdselsdepartementet har inngått samarbeidsavtale med Rikstrafiken og en egen avtale med SJ.

Rikstrafiken forestår kjøpet av persontransporttjenester på vegne av Samferdselsdepartementet, og dette innebærer også å foreta alminnelig oppfølging av den valgte operatøren. All betaling til operatøren foretas av Rikstrafiken.

Kjøp av persontransport med tog på Gjøvikbanen

NSB Gjøvikbanen AS, et heleid datterselskap av NSB AS, vant konkurransen om avtale om kjøp av persontransport på Gjøvikbanen i juni 2005. Avtalen med staten ved Samferdselsdepartementet gir selskapet retten til å drive lokal og regional persontransport på Gjøvikbanen fra ruteterminskiftet 11.06.2006 og 10 år fremover med ensidig opsjon for Samferdselsdepartementet til å forlenge avtalen med ytterligere to år.

Restverdisikring i rammeavtalen med NSB AS

Samferdselsdepartementet har ikke behov for å be om fullmakter til nye tiltak, utover fullmaktene som ble gitt for 2008 knyttet til restverdisikring av eksisterende materiell og oppgraderinger og investeringer i nytt materiell. Samferdselsdepartementet foreslår at Stortinget samtykker i å videreføre eksisterende fullmakter og garantiforpliktelser i 2009. For 2009 er garantiforpliktelsene knyttet til eksisterende materiell, inkludert avskrivninger og gjennomførte oppgraderinger, beregnet til 2 974 mill. kr. I tillegg har Samferdselsdepartementet gitt NSB AS restverdigaranti for planlagte oppgraderinger av eksisterende materiell og nytt lokaltogmateriell på til sammen 3 525 mill. kr. Det nye materiellet er planlagt satt i trafikk fra 2012.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
01	Driftsutgifter	30 527	35 600	37 300
	Sum kap. 1354	30 527	35 600	37 300

Post 01 Driftsutgifter

Det er foreslått et driftsbudsjett for Statens jernbanetilsyn på 37,3 mill. kr, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2008.

Statens jernbanetilsyn har 29 tilsatte pr. 01.08.2008. Dette betyr at ni stillinger i tilsynet står ubesatt. Tilsynet har de siste årene møtt utfordringer i arbeidet med å rekruttere kompetent personell. Budsjettforslaget er basert på at bemanningen er fulltallig. Lavere bemanning enn ønskelig innebærer et økt press på bruk av konsulenter for å få utført tilsynets oppgaver, samtidig som kapasiteten til å kontrahere og følge opp eksterne konsulenter vil være lavere enn ønskelig.

Hovedaktivitetene til Statens jernbanetilsyn i 2009 vil være knyttet til tilsyn med sikkerhet hos jernbanevirksomhetene, regelverksutvikling, tillatelse til å ta i bruk rullende materiell og infrastruktur, samt arbeid med lisenser, sikkerhetssertifikat, tillatelser til å drive jernbanevirksomhet og sikkerhetsgodkjenninger.

Viktige oppgaver for Statens jernbanetilsyn i 2009 vil bl.a. være knyttet til håndheving av nye og endrede forskrifter, herunder implementering av EU-direktiver og tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet (TSI-er) fra EU, som er eller vil bli innlemmet i EØS-avtalen.

Samferdselsdepartementet legger opp til at myndighetsoppgaver knyttet til jernbanevirksomhet som følger av EØS-avtalen, delegeres til Statens jernbanetilsyn, forutsatt at oppgavene ikke kommer i konflikt med tilsynets øvrige roller.

Internasjonalt arbeid og standardiseringsarbeid, herunder i det europeiske jernbanebyrået (ERA), blir stadig viktigere arbeidsoppgaver for Statens jernbanetilsyn. Arbeidet er viktig for å sikre Norge en påvirkningsmulighet på de internasjonale forpliktelser som oppstår gjennom EØS-avtalen, og liberaliseringen knyttet til tilgang til jernbanenettet (som også berører den grenseoverskridende trafikken mellom landene i Europa).

Statens jernbanetilsyn er delegert oppgaver som omfatter behandling av klager fra trafikkutøvere på fordeling av infrastrukturkapasitet, og på infrastrukturforvalters nettveiledning mv. Videre vurderer Samferdselsdepartementet å delegere til tilsynet markedsovervåkingsfunksjonen på jernbaneområdet som i dag ligger i departementet. Samferdselsdepartementet vurderer også å delegere til Jernbanetilsynet oppgaver med tilsyn og oppfølging av jernbanevirksomhetene med hensyn til samfunnssikkerhet (security) og beredskap.

Jernbanetilsynet er delegert oppgaven med å utpeke teknisk kontrollorgan for produksjon av jernbaneutstyr. Tilsynet er videre delegert oppgaven med å opprette og drifte registre over infrastruktur, rullende materiell og lokførersertifikater. EU-kommisjonen har fastsatt spesifikasjoner for disse registrene, og jernbanetilsynet arbeider med å implementere disse i Norge. Arbeidet med implementering av registrene som ble påbegynt i 2007, vil fortsette i 2009.

Kap. 5611 Aksjer i NSB AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
85	Utbytte	380 000	349 000	221 000
	Sum kap. 5611	380 000	349 000	221 000

Post 85 Utbytte

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

Foreløpig resultatanslag for 2008 innebærer at prosentsatsen vil være den begrensende faktor. På dette grunnlag foreslås det budsjettert med 221 mill. kr i utbytte fra NSB AS i 2009. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling.

Kap. 5623 Aksjer i Baneservice AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
80	Renter	3 033	200	
85	Utbytte	2 670		
	Sum kap. 5623	5 703	200	

Post 85 Utbytte

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

Foreløpig resultatanslag for 2008 innebærer et negativt resultat. På dette grunnlag er det ikke budsjettert med utbytte fra Baneservice AS i 2009. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling.

Andre saker**Oppfølging av driftsavvik**

Det er fastsatt overordnede mål for punktlighet og regularitet i togtrafikken. I de siste årene har det av forskjellige årsaker vært registrert en negativ utvikling i punktlighetstallene i forhold til det som er målsatt. Jernbaneverket og togoperatørene arbeider aktivt med å analysere årsaksforholdene som leder til sviktende punktlighet med sikte på å forebygge driftsavvik.

Jernbaneverket lagrer informasjon om avvik i punktlighet og regularitet i TIOS (TogInformasjon og OppfølgingsSystem), som også er tilgjengelig for togselskapene. Dette er et web-basert verktøy til bruk for å registrere og varsle om tekniske feil i infrastruktur. På bakgrunn av dette kalles beredskapsvakter ut og utbedrer feil. Om ikke feilen kan utbedres permanent, gjennomføres nødvendige strakstiltak.

Jernbaneverket utarbeider regelmessig rapporter for oppetiden av infrastrukturen og ukentlige oversik-

ter over de største sakene innen hvert område. I tillegg utarbeides ukentlige rapporter over de viktigste hendelsene innenfor det enkelte baneområde.

Minimum annen hver måned møtes togselskapene og Jernbaneverket på lokalt nivå for en gjennomgang av sikkerhet, punktlighet og regularitet for bl.a. å vurdere trendutvikling, viktige enkeltsaker og gjennomførte tiltak. Saker som ikke løses lokalt, blir meldt inn til et sentralt møte som avholdes fire ganger årlig. Det skal legges mer vekt på å identifisere årsaksforhold med sikte på å redusere antall uidentifiserte forhold og få en sikrere klassifisering av identifiserte forhold. Dette gir et bedre grunnlag for å prioritere og iverksette mer effektive tiltak mot driftsavvik på jernbanen.

Sikkerhet og «kritiske» dvergsignaler

Et dvergsignal er et signal som viser om sporveksleren er lagt rett i forhold til utkjøring fra stasjon, eller fra skifteområde til hovedspor. Dvergsignalene er ikke tilknyttet systemene for automatisk togstopp og må derfor ha tilstrekkelig sikkerhetssoner for å hindre sammenstøt mellom tog. Dvergsignalenes plassering og siktforholdene til dvergsignalene (spesielt under vinterforhold) kan gi utdelige signalbilder til lokfører. Jernbaneverket og representanter fra togselskapene har utarbeidet en rapport som beskriver forhold rundt dvergsignaler og hva som er et kritisk dvergsignal. Rapporten inneholder også en omforent modell som skal benyttes for å vurdere risiko for de dvergsignalene som etter definisjonen er kritiske.

Jernbaneverket har etter innspill fra togselskapene i første omgang fokusert på stasjoner i Oslo-

området. Her er dvergsignalene gransket på detaljert nivå og det er utarbeidet en tiltaksplan for kritiske dvergsignaler. Tiltaksplanen inneholder iverksetting av midlertidige og permanente tiltak. Dette omfatter til sammen åtte dvergsignaler, seks på Oslo S og to på Skøyen. Fire av dvergsignalene på Oslo S vil bli erstattet med hovedsignaler, ett dvergsignal vil bli løst ved endringer i sporplan (omprosjektering av sporveksel). For ett dvergsignal på Oslo S og for dvergsignalene på Skøyen vil det bli gjennomført begrensninger i fjernstyringsanleggene som reduserer/fjerner risikoen knyttet til dvergsignalene.

Analyse av mulige kritiske dvergsignaler på resterende del av jernbanenettet er under utførelse og Jernbaneverket vil ha et nært samarbeid med togselskapene i denne prosessen.

Mål- og resultatstyring av Jernbaneverket

Det vises til omtale i St.prp. nr. 1 (2007–2008). Det er et viktig mål for Samferdselsdepartementet at midlene som stilles til Jernbaneverkets disposisjon utnyttes på en kostnadseffektiv måte. Dette gjelder

enten oppgavene utføres i Jernbaneverkets egen regi eller settes ut i konkurranse.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket over noen tid arbeidet med å etablere et egnet mål- og resultatstyringssystem for etatens virksomhet. Forhold som er gjenstand for måling og rapportering omfatter økonomi, sikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet. Det er fastsatt mål og rapportering for utviklingen på områdene sikkerhet, punktlighet og kundetilfredshet. Når det gjelder økonomi og mål for kostnadsutviklingen i Jernbaneverket, er det av ulike årsaker mer utfordrende å finne egnede indikatorer og mål, jf. også omtalen av mål- og resultatstyring i St.prp. nr. 1 (2007–2008).

Oppstillingen i det følgende viser den sentrale målmatriksen som viser resultater i forhold til fastsatte mål med kommentarer til utviklingen for de fire aktuelle målområdene. Siden arbeidet knyttet til oppfølgingen av økonomiske forhold, herunder mål for kostnadsutviklingen, har vist seg å være mest krevende, gjøres det særskilt rede for dette. I forbindelse med Nasjonal transportplan 2010–2019 vil det bli fastsatt nye etappemål.

Forhold som skal måles	Status 2005 – Utgangspunkt	Status 2006	Status 2007	Mål mot 2009
<i>Økonomi</i>				
Bevilgning ikke overskredet	Ja	Ja	Ja	Ja
Periodisert resultat (mill.kr.)	-46	-27	-287	>0
<i>Sikkerhet</i>				
Antall drepte, gjennomsnittlig siste 20 år	8,1	7,2	7,0	-3,5 pst. p.a
Antall personskader, gjennomsnittlig siste 3 år	189	149,3	176,0	-3,5 pst. p.a
Antall skader og tilløp, gjennomsnittlig siste 3 år	499	609,3	694,0	-3,5 pst. p.a
<i>Punktlighet</i>				
Oppetid i prosent	99,3	98,9	98,8	99,4
Regularitet i prosent	Ikke målt	98,7	98,2	98,5
<i>Kundetilfredshet</i>				
NSBs kundeundersøkelse (gjennomsnitt)	66	65	61	71
Brukerundersøkelse blant togselskapene	Ikke målt	Ikke målt	3,2	4,0

Sikkerhet

Nullvisjonen om at ingen skal bli drept i trafikken er et overordnet mål for Regjeringens arbeid med trafikksikkerhet. Jernbaneverket følger opp nullvisjonen for jernbanetrafikken. Det satt et målkrav om en årlig reduksjon av uønskede hendelser i forhold til 2005 på 3,5 pst. i:

1. Antall drepte, målt som et 20 års glidende gjennomsnitt
2. Antall personskader, målt som et 3 års glidende gjennomsnitt og
3. Antall skader og tilløp til skader, målt som et 3 års glidende gjennomsnitt

I forhold til antall drepte er utviklingen bedre enn målsatt. Innenfor de øvrige punktene viser rapporteringen en negativ utvikling. Jernbaneverket har funnet at antall alvorlige skader er stabilt og nedadgående, mens det er de minst alvorlige skadene som øker i antall. Samtidig har totalt antall rapporterte hendelser økt betraktelig. Økningen tilskrives økt rapportering for mindre alvorlige skader, hvilket er et forhold som gir Jernbaneverket bedre forutsetninger for å finne og iverksette tiltak.

Punktlighet

I 2005 var oppetiden 99,3 pst og med utgangspunkt i Nasjonal transportplan 2006–2015 ble målsatt oppetid fram til 2009 fastsatt til 99,4 pst., som innebærer at nedetiden målt i antall timer, skulle reduseres med 3,8 pst. pr år i perioden. Basert på utviklingen etter 2005 forventes det ikke at målet for 2009 vil bli innfridd. Dette skyldes manglende driftsstabilitet i jernbanenettet. Samferdselsdepartementet legger til grunn at målkravet til oppetid likevel opprettholdes for 2009, og at dette vurderes på nytt i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Regularitet viser prosentvis antall tog som har blitt kjørt i forhold til antall tog som skulle ha kjørt i følge ruteplan. Tog kan bli innstilt på grunn av feil på infrastrukturen, som f. eks. skyldes strømbrudd, ras, flom, mens det for togselskapene gjelder feil på materiell, personalmangel, materiellmangel m.v. I tillegg kommer ytre forhold som gjelder uhell og ulykker, brann, bombetrusler, politiaksjoner mv. Planlagte innstillinger regnes ikke med. For sektoren totalt er det satt som mål at regulariteten skal være minst 98,5 pst. Jernbaneverket ønsker et større erfaringsmateriale før det settes mål for hver av aktørene.

Kundetilfredshet

Jernbaneverket har en serviceerklæring ovenfor brukerne (i dette tilfelle de reisende) som definerer brukernes krav til riktig og retttidig informasjon på stasjonen, samt at stasjonene skal være rene og ryddige. De reisende er spurt om deres oppfatning om disse forhold via NSBs brukerundersøkelse. Brukerundersøkelsen viser at i perioden 2005–2007 har det vært en redusert tilfredshet med Jernbaneverkets tjenesteproduksjon, ikke minst gjelder dette informasjonsplikten til publikum på stasjonene. Samferdselsdepartementet mener at det er viktig at Jernbaneverket holder god kvalitet på sine tjenesteleveranser.

Når det gjelder mål for tilgjengelighet, har Samferdselsdepartementet gitt «Supplerende retningslinjer om målstruktur for transportetatenes

og Avinor AS sitt arbeid med Nasjonal transportplan 2010–2019». I det videre arbeidet er Jernbaneverket bedt om å ta utgangspunkt i to indikatorer som viser:

- a) Andel jernbanestasjoner og holdeplasser der plattformene er tilgjengelig for alle.
- b) Andel jernbanestasjoner der informasjon gis parallelt verbalt og visuelt og utarbeide en plan for hvordan måloppnåelsen kan forbedres.

Økonomi

Det vises til nærmere omtale av periodisert regnskap for 2005, 2006 og 2007 i den etterfølgende oppstillingen. Jernbaneverkets virksomhet er i sin helhet basert på bevilgninger over statsbudsjettet. Det er i all hovedsak malmtrafikk på Ofotbanen og trafikken på Gardermobanen (Etterstad – Gardermoen) som betaler en brukeravgift. Kvalitetsmålene og trafikkvolum påvirker derfor i liten grad Jernbaneverkets inntekter/innbetalinger. Det er følgelig ikke mulig å måle produktivitet ut fra vanlige bedriftsøkonomiske kriterier (overskudd, kapitalavkastning m.m.). Spørsmålet om effektivitet kan ikke knyttes til nivået på bevilgningene til drift og vedlikehold, men hvor mye som kan produseres innenfor gitte bevilgninger, og at tilgjengelige bevilgninger disponeres riktig i forhold til underliggende behov og overordnede mål. Økte bevilgninger vil på den annen siden gi rom for økt aktivitet og bedre kvalitet på tjenesteproduksjonen.

Arbeidet med mål- og resultatstyring og målinger av kostnadseffektiv drift viser at det ikke finnes en eller noen få overordnede indikatorer som enkelt kan uttrykke hvor kostnadseffektivt Jernbaneverket driver sin virksomhet sammenlignet med andre virksomheter. Til det er Jernbaneverkets virksomhet for sammensatt. Som det også fremgår av omtalen i St.prp. nr. 1 (2007–2008) om Jernbaneverkets deltakelse i europeiske sammenligningsstudier, er det store forskjeller i utgifter til drift, vedlikehold og fornyelser av jernbanenettene i Europa. Resultatene reflekterer i stor grad forskjellige vedlikeholdsstrategier, kvalitetsnivå/-mål/-standarder, alderssammensetning på infrastrukturen, noe som gjør at slike sammenligninger er krevende å gjennomføre. I tillegg kommer at de fleste større oppgaver i Norge innen fornyelse og til dels forebyggende vedlikehold utføres av eksterne entreprenører, og det er en begrenset konkurranseflate mellom eksterne leverandører og det interne produksjonsapparatet i Jernbaneverket, og derfor begrensede muligheter til å sammenligne produksjonstall mellom eksterne og interne leveranser.

Utfordringene bidrar til at det har vært tidkrevende å etablere et godt system for måling og rap-

portering på kostnadseffektiviteten i Jernbaneverket. Arbeidet er likevel kommet et stykke på vei. For å måle kostnadseffektiviteten arbeider Jernbaneverket med å gjennomføre både interne og eksterne kostnadssammenligninger og benchmarking basert på et periodisert regnskap, jf. omtale i det følgende. Samferdselsdepartementet legger til grunn at Jernbaneverket etablerer et system for måling av kostnadseffektivitet som kan brukes i den interne styringen av virksomheten i 2009 og danner grunnlag for å utarbeide egnede indikatorer på rapporteringsområdet «økonomi» i den overordnede styring av etaten. Samferdselsdepartementet vil arbeide videre sammen med Jernbaneverket med å sette overordnede mål og krav til etatens kostnadseffektivitet med sikte på framlegg i statsbudsjettet for 2010.

Periodisert regnskap

Jernbaneverket deltar i et prøveprosjekt i regi av Finansdepartementet om utviklingen av et periodisert regnskap for statlige virksomheter. Jernbaneverket har nå gjennomført 3 år med periodisert regnskap basert på de foreløpige statlige standardene som er utviklet for denne type regnskap. Etterfølgende oppstilling viser periodisert resultatregnskap for Jernbaneverket for årene 2005, 2006 og 2007, og balanseoppstilling pr 31.12 for de respektive år. Oppstillingen baserer seg på periodiseringsprosjektets oppstillingsplan. Enkelte poster er dog trukket noe sammen, mens andre poster er ytterligere spesifisert for illustrasjonsformålet. For et fullstendig regnskap med noter vises det til Jernbaneverkets «Årsrapport for 2007».

Periodisert resultat for Jernbaneverket

	i mill. kr		
	2005	2006	2007
<i>Driftsinntekter</i>			
Kjørevegsavgifter	109	99	103
Inntekt fra bevilgning (driftstilskudd mv.)	2 636	2 932	2 999
Inntekt fra bevilgning (investeringer)	43	28	(39)
Andre inntekter	442	491	424
<i>Sum inntekter</i>	<i>3 229</i>	<i>3 550</i>	<i>3 487</i>
<i>Driftskostnader</i>			
Varekostnader	351	401	316
Personalkostnader	1 645	1 740	1 661
Avskrivninger og nedskrivninger	525	601	620
Andre driftskostnader	714	688	1 217
<i>Sum driftskostnader</i>	<i>3 235</i>	<i>3 430</i>	<i>3 814</i>
Resultat før finans- og ekstraord. poster	(6)	120	(327)
Netto finanskostnader	(2)	1	(1)
Ekstraordinære kostnader	–	118	–
Årsresultat før avregning med statskassen	(4)	1	(326)
<i>Spesifisering av avskrivninger, fornyelse mv</i>			
Årets avskrivninger	(526)	(601)	(620)
Benyttet til investeringer av årets driftbevilgning (fornyelse)	483	573	659
<i>Sum (fornyelsesoverskudd)</i>	<i>(43)</i>	<i>(28)</i>	<i>39</i>

Balanse for Jernbaneverket

	i mill. kr		
	2005	2006	2007
<i>Eiendeler</i>			
Anleggsmidler	20 940	22 610	24 839
Omløpsmidler	335	472	643
Sum eiendeler	21 275	23 082	25 482
<i>Virksomhetskapital og gjeld</i>			
Avregning med statskassen	(50)	(333)	(466)
Langsiktig forpliktelse (anleggsmidler)	20 940	22 610	24 839
Langsiktig forpliktelse øvrig	329	316	302
Kortsiktig gjeld	56	488	807
Sum virksomhetskapital og gjeld	21 275	23 082	25 482

Resultatoppstillingen viser et svekket resultat i 2007 sammenlignet med 2006 og 2005. Dette skyldes kostnadsføring av investeringsarbeider gjennomført i tidligere år med 336 mill. kr i 2007. Tabellen under resultatoppstillingen viser forholdet mellom aktivering av driftsmidler i balansen, som følge av fornyelsesarbeidet i løpet av året og årets avskrivninger. I 2007 viser regnskapet at det av driftstilskuddet er fornyet for 659 mill. kr mens det er avskrevet for 620 mill. kr. Dette indikerer et fornyelsesoverskudd på 39 mill. kr, som er en forbedring sammenlignet med 2005 og 2006. Investeringer finansiert over post 30 (2 242 mill. kr bevilget i 2007) fremgår ikke av denne spesifiseringen.

Balanseoppstillingen gir en oversikt over utviklingen i bokførte verdier for Jernbaneverkets eiendeler, heriblant de varige driftsmidlene slik som infrastruktur, bygninger, maskiner osv. Jernbaneverket arbeider videre med en mer fullstendig verdsetting av infrastrukturen og å kvalitetssikre tidligere verdsettinger. Det er anslått at balanseverdien vil øke med ytterligere 4–6 mrd. kr i forbindelse med de pågående kompletteringsarbeidet. Jernbaneverkets samlede avskrivingskostnader vil også måtte oppjusteres som følge av dette.

I forbindelse med periodiseringsprosjektet arbeides det med å utvikle nøkkeltall som bl.a. kan brukes i styringen både internt i Jernbaneverket og i Samferdselsdepartementets overordnede styring av Jernbaneverket, basert på det periodiserte regnskapet. Disse vil i løpet av 2008 bli innarbeidet i års- og tertialrapporter fra Jernbaneverket til Samferdselsdepartementet. Et av de sentrale nøkkeltall det vil bli rapportert på er varianter av opprettholdelsesgraden på infrastrukturen. Denne gir

på den ene siden et uttrykk for forholdet mellom tilførselen til jernbanenettet forvaltet av Jernbaneverket, i hovedsak gjennom bevilgninger og ekstern finansiering til investering/fornyelse, og på den annen side verdiforringelsen uttrykt gjennom de regnskapsmessige avskrivningene.

Periodisert regnskap, herunder balanseutviklingen, nøkkeltall fornyelsesoverskudd og kvalitetsindikatorene i målmatrisen, vil, når det er ferdig utviklet, kunne gi et bedre totalbilde over økonomien i Jernbaneverkets samfunnsoppdrag, og vil på sikt inngå som viktige elementer i mål- og resultatstyringen. Da periodiseringsprosjektet foreløpig er et prøveprosjekt, foretas det ingen ekstern revisjon av det periodiserte regnskapet. Jernbaneverket har ikke anledning til å ta opp lån, slik at eiendelene er finansiert og ført opp som en forpliktelse i balansen. For nærmere omtale av periodiseringsprosjektet vises det til omtale i Gul bok (2008–2009) og Gul bok (2006–2007).

Intern effektivitetsmåling av drifts- og vedlikeholdsarbeider

Jernbaneverket har etablert en organisasjonsstruktur og en driftsform som skal gjøre det mulig å foreta sammenligninger både mellom interne produksjonseenheter og over tid. Til dette formålet utvikler Jernbaneverket et system for måling av driftsproduktivitet. Det er nå fastsatt standardiserte aktivitets- og mengdebegreper og ved hjelp av det periodiserte regnskapet kan Jernbaneverket internt måle enhetskostnader for de forskjellige aktiviteter som gjennomføres i driftsorganisasjonen. Det er etablert rapportering av produserte

mengder og tilhørende kostnader for et utvalg av de større arbeidsoppgavene, som muliggjør sammenligninger av produksjonstillene for utførende enheter innen Jernbaneverket. Jernbaneverket har besluttet at 2007 skal være et basisår for den interne benchmarkingen på tvers av organisasjonen og over tid. I tillegg til arbeid med produksjonsnøkkeltall, har Jernbaneverket iverksatt arbeid med å måle faktisk utført mot planlagt produksjonsverdi for å måle kostnadseffektivitet.

De nye måleverktøyene gjør det også mulig for enkelte områder å måle interne enhetskostnader mot de priser som innhentes gjennom konkurranseutsatte oppdrag. Sammenligninger som Jernbaneverket har gjort f.eks. for sviltebytte, viser at Jernbaneverkets interne leveranser kostnadsmessig kommer gunstig ut sammenlignet med eksterne leverandører. Sammenligningen gir også et bilde av variasjonene i Jernbaneverkets interne kostnader ved sviltebytte.

Parallelt med etableringen av selve systemet for måling, sammenligning og oppfølging, gjennomføres effektiviseringsarbeidet også ved hjelp av organisasjonsutvikling og prosessendringer. Jernbaneverket vil i denne sammenheng se på arbeidsfordelingen i divisjonene og mellom divisjonene og sentrale staver og hvordan stabenes organisering kan effektiviseres innen sikkerhet og kvalitet. Områder hvor Jernbaneverket har størst potensial for forbedringer, skal identifiseres og forbedringstiltak iverksettes.

Videre vil en ytterligere differensiering av det tekniske regelverket i forhold til baneprioriteter og driftsforhold bli vurdert. Jernbaneverket vil se på muligheter for enklere og rimeligere tekniske løsninger på baner med lav prioritet, for godsterminaler, driftsbanegårder, sidespor, bygging av kryssingsspor og dessuten vurdere regelverkets krav til revisjoner av tekniske komponenter og krav til bemanning ved gjennomføring av tekniske kontroller. I tillegg vil Jernbaneverket gjennomgå dagens rutiner for inngåelse av avtaler og oppfølging av avtaleportefølje med sikte på å etablere en forbedret oversikt over de samlede økonomiske og kontraktuelle forpliktelser som ledd i arbeidet med å få redusert driftsutgiftene.

Samferdselsberedskap

For jernbanen er det nødvendig å se safety (trygghet mot ulykker og utilsiktede hendinger) og security (trygghet mot overlagte handlinger) i sammenheng. Beredskapen innen jernbanevirksomhet i Norge består av et samspill mellom Jernbaneverket og dagens 11 trafikkutøvere. Hovedutfordringen er å videreutvikle beredskapsplaner for infra-

struktur, trafikkstyring og trafikkvirksomhet i tråd med endringen som inntreffer i trusselbildet mot jernbanevirksomhet i Norge.

Implementeringen av security-risikoanalyser og praktiske tiltak i en stor virksomhet som i hovedsak har vært innrettet mot å sikre virksomheten mot ulykker og lignende, er et omfattende og langsiktig arbeid. Det arbeides derfor på to plan; for å bedre situasjonen så raskt som mulig og samtidig utvikle en mer langsiktig og overordnet security-plan for jernbanevirksomheten.

For å sikre nødvendig koordinering med togselskapene er det under det Sentrale beredskapsutvalg for jernbanen (SBU) opprettet et sikkerhetsforum. Representanter for de tre togselskapene som er underlagt sikkerhetsloven, deltar i dette. I samarbeid med NSB AS er det også gjennomført en større forskningsstudie av sikkerheten ved store jernbanestasjoner med utgangspunkt i Oslo S som har resultert i at Jernbaneverket i samråd med NSB AS og etter drøftelse i SBU, har fremmet forslag om at eiendomsselskapet, ROM Eiendom AS, ansvarliggjøres også for sin del av security arbeidet ved stasjonene. Selskapet er nå underlagt sikkerhetsloven på linje med de tre store togselskapene. Bakgrunnen er at ROM Eiendom AS eier og drifter de store og mellomstore jernbanestasjoner og annen kritisk infrastruktur ved jernbanen, mens Jernbaneverket, NSB AS og andre framstår som leietakere av deler av anleggene. Da Jernbaneverket har ansvaret for spor og plattformer (peronger) i tilknytning til stasjonene, vil et formalisert samarbeid mellom Jernbaneverket og ROM Eiendom være helt avgjørende for å sikre nødvendig security. ROM er derfor tatt med som tiltredende medlem i SBU. Selskapet har tilnærmet samme geografiske grenser som infrastruktur og trafikkregionene i Jernbaneverket. ROM er også medlem i jernbanens regionale beredskapsutvalg (RBU) for å ivareta dette arbeidet på sine respektive stasjoner.

Kostnadene for securityarbeidet som nå integreres i safetyprosessene er vanskelig å anslå. Analysene så langt, viser at det som gjennomføres av hensyn til safety kan utnyttes bedre i securitysammenheng. Som eksempel kan nevnes bedre samordning av kameraovervåkingen. Når det er utarbeidet en samlet overordnet security-plan, vil utgiftene kunne beregnes.

Resterende materiell til Jernbaneverkets del av det nasjonale reservebrosjeksjektet er forutsatt levert sommeren 2008 til en kostnad på ca. 6,4 mill. kr. Et samarbeid med Statens vegvesen er innledet for å sikre beredskap ved felles monteringsreglement og felles monteringssteam som er økonomisk fordelaktig og gir bedre beredskap.

Eierskapet til stasjoner og godsterminaler

I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 6/ Innst. S. nr. 118 (2004–2005) om NSBs virksomhet, ba samferdselskomiteens flertall Regjeringen Bondevik II nøye vurdere forvaltning og eierskap til stasjoner og godsterminaler ut fra et ønske om klare ansvarsforhold og rettferdige konkurransevilkår. Samferdselsdepartementet nedsatte en arbeidsgruppe som avga sin innstilling høsten 2006. Arbeidsgruppens flertall anbefalte at eierskapet ble liggende i NSB, men at det ble foretatt en klarere presisering og lovfesting av dagens ordning. Jernbaneverket og de fleste høringsinstansene mente derimot at eierskapet burde overføres til Jernbaneverket for å sikre konkurransenøytralitet og samfunnsmessig kontroll over arealene.

Infrastruktur som flere konkurrerende selskaper skal benytte, bør prinsipielt ikke eies eller drives av en av konkurrentene. Etter grundige vurderinger er det imidlertid departementets oppfatning at de potensielle gevinstene og fordelene ved en betydelig eiermessig og strukturell eiendomstransaksjon fra NSB til Jernbaneverket vil være for små i forhold til hvor stor risikoen ved en slik omlegging er, både i økonomisk og organisatorisk forstand. Eierskapet i NSB er et virkemiddel for staten for å sikre toget en viktig posisjon som transportmiddel og det er en klar premiss for datterselskapet ROM Eiendom AS at utviklingen av stasjoner og godsterminaler skal skje som et ledd i å styrke jernbanevirksomheten. Det er nødvendig at NSB-konsernet har en økonomi som sikres en god utvikling på lang sikt. Videre mener Samferdselsdepartementet at Jernbaneverket som forvaltningsorgan, er mindre egnet til å operere innenfor kommersiell eiendomsforvaltning enn NSB som selskap. Konkurransenøytralitet kan sikres ved lovfesting av aktørenes rettigheter og bedre samarbeid mellom aktørene kan ivaretas ved etablering av samarbeidsorganer.

På bakgrunn av dette har Regjeringen besluttet at eierskapet til stasjoner ikke blir endret, men at Jernbaneverkets premissgiverrolle skal klargjøres og lovfestes.

Det legges videre opp til en gradvis omlegging av både eierskap til og drift av de viktigste godsterminalene (samlastterminalene). Der staten går inn med betydelige investeringsmidler, bør det der dette vurderes formålstjenelig, bli et direkte statlig eierskap. Samferdselsdepartementet legger opp til at driften av samlastterminalene gradvis skal settes ut på anbud.

Internasjonale saker, EU/EØS-saker – Jernbanepakke III og III 1/2

Jernbanepakke III ble vedtatt i EU høsten 2007 og publisert i Official Journal 03.12.2007. Pakken omhandler tre rettsakter: endring av direktiv 91/440 om utvikling av Fellesskapets jernbaner (liberalisering av internasjonal passasjertransport, inkludert kabotasje), direktiv om lisens og sertifikat for lokførere samt forordning om passasjerers rettigheter og plikter. Rettsaktene er EØS-relevante og skal være implementert innen 04.12.2009 med unntak av endringen i direktiv 91/440 som skal være implementert 04.06.2009.

Den såkalte Jernbanepakke III ½ ble lagt fram i desember 2006 og inneholder bl.a. forslag til rettsakter som skal lette jernbanetransport over landegrensene. Det foreslås å endre jernbanesikkerhetsdirektivet slik at godkjenningsprosedyrene for grensekryssende rullende materiell forenkles. I den sammenheng foreslås det samtidig å legge ytterligere oppgaver til det europeiske jernbanebyrået (ERA). Videre foreslås det å slå sammen direktivene om samtrafikkevnen i det transeuropeiske jernbanesystemet for høyhastighetstog og om samtrafikkevnen i det transeuropeiske konvensjonelle jernbanesystemet i ett direktiv. Sistnevnte direktiv ble vedtatt i Det europeiske råd råd 14.05.2008.

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 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
1380	Post- og teletilsynet	234 501	208 000	205 100	-1,4
	Sum kategori 22.10	234 501	208 000	205 100	-1,4

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)					
Kap.	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
4380	Post-og teletilsynet	174 468	174 500	170 600	-2,2
5618	Aksjer i Posten Norge AS	488 000	506 000		-100,0
	Sum kategori 22.10	662 468	680 500	170 600	-74,9

Det er et mål for Regjeringen å legge til rette for et likeverdig tilbud av grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet over hele landet. Dette blir gjort bl.a. gjennom lover og konsesjoner, som definerer Posten Norge AS' samfunnspålagte oppgaver. Posten Norge AS har fortsatt enerett til å utføre visse posttjenester. Post- og teletilsynet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner innen både post- og telemarkedene. Tilsynsoppgavene omfatter bl.a. kontroll med kvaliteten på tjenestene og sikring av konkurranse i de delene av markedet der det er åpnet for dette, bl.a. ved å stille krav til tilbydere av elektronisk kommunikasjon med sterk markedsstilling. I tillegg ivaretar Samferdselsdepartementet sektorpolitiske mål på postområdet gjennom eierstyringen av Posten Norge AS.

Til post og telekommunikasjoner samlet er det budsjettert med utgifter på 205,1 mill. kr, en nedgang på 1,4 pst. fra saldert budsjett 2008. Nedgangen skyldes et lavere driftsbudsjett for Post- og teletilsynet etter at flyttingen til Lillesand er full-

ført. Som i foregående år er det ikke foreslått bevilgning til statlig kjøp av posttjenester. Det er heller ikke foreslått utbytte fra Posten Norge AS i 2009.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Det er et mål for Regjeringen å sikre husstander og bedrifter over hele landet tilgang til grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet og til rimelige priser. Å legge til rette for utvikling av virksom og bærekraftig konkurranse i post- og telemarkedene (utenfor enerettsområdet) er et sentralt virkemiddel for å oppnå målsettingene.

Post- og teletilsynet skal føre tilsyn med at overordnede mål blir oppnådd på områdene for post og elektronisk kommunikasjon. Dette skjer bl.a. gjennom å:

- føre tilsyn med markedene og føre kontroll med at lover, forskrifter og konsesjonsvilkår etterleves, og herunder treffe vedtak

- sørge for radiofrekvens-, navn- og nummerforvaltning
- sørge for forberedelse av klagesaker og meklings
- sørge for markedskontroll av radio- og terminalutstyr
- ha ansvar for standardisering på områdene for post og elektronisk kommunikasjon
- forvalte autorisasjonsordninger
- videreføre arbeidet med sikkerhet og beredskap på området for elektronisk kommunikasjon
- fokusere på framføringstid for leveringspliktige posttjenester
- representere norske interesser i internasjonalt arbeid på områdene for post og elektronisk kommunikasjon

Post- og teletilsynet har vært lokalisert i Lillesand siden våren 2007. Flyttingen har i hovedsak gått som planlagt. Imidlertid er det fortsatt noen utfordringer knyttet til ny lokalisering, bl.a. i form av relativt stort behov for nyrekruttering av ansatte.

Posten Norge AS er fremdeles den dominerende aktøren på postområdet, selv om bare i overkant av 10 pst. av konsernets inntekter kommer fra virksomhet innenfor enerettsområdet. Opprettholdelse av eneretten for deler av brevposten har vært viktig for å sikre gode og rimelige posttjenester i hele landet. På deler av virksomheten, særlig utenfor det tradisjonelle postområdet, f.eks. logistikk og elektroniske tjenester, er det en betydelig konkurranse.

Samferdselsdepartementet fremla i 2008 St.meld. nr. 12 (2007–2008) Om verksemda til Posten Norge AS, jf. Innst. S. nr. 210 (2007–2008). Meldingen omhandler bl.a. omlegging av postkontorstrukturen, slik at inntil 124 nåværende postkontorer omgjøres til nye Post i Butikk. Alle Post i Butikk oppgraderes, og det skal også tilbys kulturbilletter. Postens lovpålagte plikt til å formidle banktjenester i sitt ekspedisjonsnett opprettholdes.

Ved behandling av Innst.S. nr. 210 (2007–2008) ga Stortinget tilslutning til at Posten kan legge om inntil 124 postkontor til Post i Butikk, under forutsetning av at Posten iverksetter tilstrekkelige tiltak for å sikre privatkunder og småbedrifter i hele landet tjenester med høy kvalitet, og et minst like godt tilbud av de samfunnspålagte oppgavene i ny struktur. Det er også lagt stor vekt på en god behandling av Postens ansatte i hele omleggingsprosessen.

Markedene som Posten opererer i er i kraftig endring, og Norden blir i stadig større grad oppfattet som ett marked. Posten har styrket sin stilling og drevet aktiv posisjonering gjennom egen ekspansjon og oppkjøp av virksomheter i Norden

av logistikk-, kommunikasjons- og transportselskaper.

EU-kommisjonen ville i utkast til tredje postdirektiv liberalisere posttjenestene i Europa fra 01.01.2009. Norge har derimot ment at eneretten bør opprettholdes, fordi det etter Regjeringens syn er den beste måten å sikre et likeverdig tilbud av leveringspliktige posttjenester som postombæring seks dager i uken til rimelig pris og med god kvalitet over hele landet. Etter langvarige diskusjoner i EU, der Norges syn også ble fremmet, ble det vedtatt et direktiv der eneretten skal oppheves fra 01.01.2011, men med mulighet for 11 navngitte land til å utsette liberaliseringen til 01.01.2013. Regjeringen har ikke tatt stilling til direktivet. Samferdselsdepartementet vil vurdere direktivet nærmere og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

Regjeringen har i Soria Moria erklæringen framhevet den digitale allemannsretten for å redusere avstandsulempen og gjøre det mulig for alle innbyggere å bruke offentlige elektroniske tjenester. Med en dekningsgrad på 99,9 pst på mobil (GSM) og 98,8 på fast aksess bredbånd er målet i ferd med å bli nådd. Bredbåndstilgang for alle er en viktig forutsetning for bosetting i hele landet.

Markedet for elektronisk kommunikasjon er i kontinuerlig utvikling og sterkt preget av teknologiske, markedsmessige og bruksmessige endringer. I vesentlige deler av markedet er det fortsatt behov for regulering for å legge til rette for bærekraftig konkurranse og gode, rimelige og fremtidsrettede tjenester. Hovedutfordringen er å legge forholdene til rette for videre nettutvikling og tilbud av ulike typer tjenester over hele landet.

For å bidra til en god konkurransesituasjon på området for elektronisk kommunikasjon (ekom), foretar Post- og teletilsynet markedsanalyser av forhåndsdefinerte markeder. Der markedsanalysene avdekker svikt i konkurransen, fastsetter tilsynet virkemidler med hjemmel i ekomloven. Arbeidet er basert på en harmonisert fremgangsmåte innenfor EØS-området. EU er i ferd med å revidere lovgrunnlaget på området for elektronisk kommunikasjon. Forslag til direktivendringer ble lagt frem i november 2007. Direktivendringene er ennå ikke vedtatt og Samferdselsdepartementet arbeider aktivt for å påvirke den endelige utformingen.

EU vedtok i 2007 en forordning som fastsetter hvilke priser tilbyderne kan ta når sluttbrukerne er gjester i utenlandske mobilnett (internasjonal gjesting). Forordningen er inntatt i EØS-avtalen, er implementert i ekomforskriften og trådte i kraft i januar 2008. Forholdene er med dette lagt til rette for at alle norske mobilkunder kan oppnå betydelig

lavere priser enn tidligere når de benytter mobiltelefonen i utlandet innenfor EØS-området.

I Norge er det gitt tillatelser for etablering og drift av følgende systemer for offentlig mobilkommunikasjon og mobilt bredbånd: GSM, UMTS og

CDMA, som er en alternativ 3G-teknologi (tredjengenerasjons mobiltelefoni). Det er også gitt tillatelse for etablering og drift av digital-TV. Inkludert bredbåndsdekning estimeres dekkningen i Norge på følgende måte:

Nett	Dekning der folk bor i pst. av husstandene	Flatedekning i pst. av landarealet
Mobil (GSM)	99,9	87,0
3G (UMTS)	86,6	20,9
3G (CDMA)	90,0	75,0
Bredbånd (fast aksess)	(estimert) 98,8	
Digital-TV	Utbygging pågår til 95 pst. av husstandene og 70 pst. av fritidsboligene. I tillegg skal alle husstander kunne motta NRKs tilbud digitalt.	

Den økte avhengigheten av ekomnett og -tjenester gjør behovet for sikkerhet og robusthet i nett og tjenester større. Post- og teletilsynet har følgende ansvar når det gjelder sikkerhet og beredskap i ekomnett og -tjenester:

- Vurdere investeringer i tiltak for å øke robustheten i elektroniske kommunikasjonsnett.
- Pålegge tilbydere av elektronisk kommunikasjon og tjenester tiltak knyttet til sikkerhet og beredskap.
- Føre tilsyn med at pålagte tiltak blir iverksatt.
- Bevisstgjøring, kompetanseheving og veiledning overfor tilbydere, brukere og andre aktører (kurs, seminar, bedriftsbesøk, etablering av kompetansefora etc.).
- Arrangere samøvelser og utvikle samarbeid mellom tilbydere av ekomnett og -tjenester.

Rapportering

Kravet i konsesjonen til Posten Norge når det gjelder fremsendingskvalitet er at minst 85 pst. av prioritert brevpost innenlands skal være fremme dagen etter innlevering, mens 97 pst. skal være fremme etter tre dager. For året 2007 sett under ett kom 85,1 pst. av posten frem over natt, som er innenfor konsesjonskravet. Dette er en sterk forbedring fra 2006, da resultatet for året var 82,4 pst.

Resultatet i 1. og 4. kvartal 2007 lå imidlertid under kravet. Årsakene til kvalitetssvikten i 1. kvartal var oppstartsproblemer med ny flyfraktløsning, som ble innført siste del av 2006, maskinproblemer, samt bemanningsutfordringer i de største byene. Problemene i 4. kvartal skyldtes særlig stor trafikkøkning de siste dager før julen 2007, som falt sammen med svært dårlig vær i store deler av lan-

det. Dette førte til forsinkelser i postfremføringen over Oslo lufthavn, Gardermoen, og for videre postdistribusjon ut i hele landet. Om de to siste ukene hadde vært holdt utenfor målingen, ville resultatet for året vært på 86,4 pst. leveringskvalitet.

Som et ledd i oppfølgingen av at Posten oppfylle kravene i konsesjonen, ble det fra 3. kvartal 2007 også innført offentliggjøring av regionale tall for fremsendingskvalitet. Utviklingen gjennom 2007 og de to første kvartalene i 2008, tyder på at de tiltakene Posten har satt inn for å forbedre kvaliteten ser ut til å virke. Både i 1. kvartal 2008 og 2. kvartal 2008 er kravet til fremsendingstider oppfylt.

I Post- og teletilsynets rapport til Samferdselsdepartementet går det bl.a. frem at Posten generelt tilbyr de leveringspliktige tjenestene det er stilt krav om i konsesjonen. Tilsynet har hatt en tett oppfølging av Posten og tiltakene for bedring av kvaliteten som er iverksatt. Utviklingen i 2007 og 2008 er positiv.

I rapporten fra Post- og teletilsynet blir bl.a. følgende endringer fra tidligere (i tillegg til fremsendingskvaliteten) trukket fram:

- Det er en forholdsvis stor økning i tallet på registrerte klager og reklamasjoner, særlig for 1. halvår 2007, mens det i 2. halvår 2007 var en nedgang sammenlignet med tilsvarende periode året før
- Kundetilfredshetsundersøkelsen viser generelt en positiv utvikling
- Postens prisøkninger for de leveringspliktige tjenestene som omfattes av maksimalprisordningen ligger innenfor pristaket

Eneretten bidrar til å gjøre det mulig for Posten å utføre tjenester i områder der det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt å tilby tjenestene. Opplysninger fra Posten og Post- og teletilsynet viser at Posten generelt tilbyr de tjenestene som det er stilt krav om i konsesjonen. Formålet med eneretten ser dermed ut til å være oppnådd.

Etter postforskriften skal Samferdselsdepartementet godkjenne Postens portotakster for prioriterte brev innenlands innenfor enerettsområdet. Departementet har godkjent følgende portoøkning for maskinfrankerte brev fra 01.08.2008:

Vektklasse	Tidl. pris i kr (inkl. mva)	Ny pris i kr (inkl. mva)	Økning i pst.
0–20 gram	6,23	6,67	7,0
21–50 gram	9,33	9,98	7,0

Samferdselsdepartementet godkjente også Postens forslag om gjennomsnittlig prisøkning for massebrev A-prioritet og B-økonomi totalt beregnet til 5,9 pst. Faktisk pris per brev for hver enkelt forsendelse vil være avhengig av både vekt, format og antall brev som sendes.

Posten lanserte kategorien Massebrev flexi fra 05.05.2008 under nytt produktnavn Fleksipost. Prisene ble i første omgang uendret, og det er en del forenklinger i produktvilkårene. I en overgangsperiode vil nåværende Massebrev flexi fortsatt kunne benyttes. Produktet Fast kilopris ble sanert fra samme dato. Prisene for Fleksipost økte med 9,5 pst. fra 01.01.2008.

Prisene for Biologiske konvolutter økte med 6 pst. fra 01.08.2008.

Samferdselsdepartementet vil orientere Stortinget dersom det blir aktuelt med portoendringer i 2009.

Samferdselsdepartementet fastsatte i desember 2006 ny konsesjon for Posten Norge AS som gjelder fra 01.01.2007 til og med 31.12.2010. Den nye konsesjonen innebærer bl.a. at Posten skal ha et landsdekkende postnett for de leveringspliktige tjenestene, slik disse er spesifisert i konsesjonen. Videre skal Posten fortsatt tilby grunnleggende banktjenester gjennom sitt ekspedisjonsnett. Konsesjonen setter også ulike andre krav, f.eks. om rapporteringsplikt til myndighetene og klageordning for brukerne.

Konsesjon til å etablere og drive GSM-nett i Norge er tildelt Telenor ASA, NetCom AS, MTU T3 Lisens og Mobile Norway AS. De tre førstnevnte tilbyderne har på kommersiell basis etablert egne GSM-nett. Telenor og NetCom har henholdsvis om lag 99,9 pst. og 98 pst. befolkningsmessig dekning i sine GSM-nett. Dette er langt over gjeldende konsesjonskrav.

Network Norway AS åpnet GSM-nett i februar 2007, og etablerte et felles nettselskap med Tele2 (Mobile Norway AS). Network Norway har nasjonal

roamingavtale, egen utbygging er konsentrert til de større byene.

I dag er selskapene Telenor, NetCom, Hi3G Access Norway (også kjent som tjenestetilbyderen 3) og Mobile Norway AS innehavere av 3G-tillatelser.

Telenor og NetCom lanserte UMTS-tjenester i henholdsvis 2004 og 2005. Både Telenor og NetCom har bygd ut sine UMTS-nett i samsvar med konsesjonsvilkårene og lansert 3G-tjenester. Tilbyderen 3 har ennå ikke startet bygging av UMTS-nett. Mobile Norway ble tildelt sin tillatelse 14.01.2008.

Nordisk Mobiltelefon Norway AS åpnet sitt CDMA450-nett i september 2005. Selskapet startet i juni 2006 under tjenestenavnet ICE en større satsning på markedsføring av mobile bredbåndstjenester.

Det ble i 2007 avholdt frekvensauksjon i bånd som forventes særlig å bli brukt til å tilby 3G/4G-tjenester med høye datahastigheter og andre trådløse bredbåndstjenester. Både etablerte og nye aktører, i alt seks, så som Telenor og NetCom, samt Craig Wireless Ltd., Hafslund Telekom, Arctic Wireless og Inquam Broadband, fikk tildelt frekvensressurser. Auksjonen innbrakte i alt om lag 230 mill. kr.

Antall mobilabonnement ved utgangen av 1. kvartal 2008 var i underkant av 5,1 mill. Dette er en mindre økning fra utgangen av 2007. Ved utgangen av 1. kvartal 2008 hadde antall abonnement på mobilt bredbånd passert 120 000. Det er en økning siden årsskiftet på mer enn 32 000, noe som indikerer sterk vekst for dette markedssegmentet.

Fra 2008 ble det etablert en ordning over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett som kan brukes til å støtte bredbåndsutbygging i områder som ikke dekkes av kommersiell utbygging. I områder som har tilfredsstillende bredbåndsdekning kan midlene benyttes til annen infrastruktur, herunder mobilutbygging. Jf. omtale av kap. 551, post 61 i Kommunal- og regionaldepartementets

St.prp. nr. 1 (2007–2008) og tilsagnsbrevet til fylkeskommunene for 2008.

Regjeringen hadde som mål i Soria Moria erklæringen å gi hele landet tilbud om tilknytting til høyhastighetsnett innen utgangen av 2007.

Bredbåndstilgang over hele landet er en viktig forutsetning både for det eksisterende næringslivet og for nye kunnskapsbaserte virksomheter i distriktene. Det er også en forutsetning for et fullverdig elektronisk tjenestetilbud til alle innbyggerne våre uansett hvor de bor i landet. Det å gi alle et bredbåndstilbud er nøkkelen til et samfunn hvor alle kan delta.

Rapporten Bredbånd – dekningsanalyse 2008 estimerer at hele 99,8 prosent vil ha et bredbåndstilbud, fast eller mobilt, ved utgangen av 2008. 96 000 husstander som ellers ikke ville fått bredbånd levert av markedet, får nå et bredbåndstilbud. 98,8 prosent vil ha tilgang til en fast bredbåndsaksess.

Statlige tilskudd i 2006 og 2007 har utløst investeringer for totalt om lag 850 mill. kr til bredbånd i landet. Dette inkluderer egeninnsats fra næringsliv, kommuner og fylker. Rapporten Bredbånd – dekningsanalyse, anslår kun virkningen av tilskudd i 2006 og 2007. Om lag 190 mill. kr avsatt over Fornyings- og administrasjonsdepartementets og Kommunal- og regionaldepartementets budsjetter til bredbåndsutbygging i 2008, samt nye midler foreslått i statsbudsjettet for 2009 er ikke medregnet.

Totalt var det nesten 1,5 mill. bredbåndsabonnement ved utgangen av 1. kvartal 2008. Økningen fra 4. kvartal 2007 var på bortimot 34 000 abonnement.

Antall bredbåndsakssesser over optisk fiber økte med nesten 25 000 i 2007. Ved utgangen av 1. kvartal 2008 hadde om lag 99 000 kunder bredbånd over optisk fiber. Det er en økning på om lag 4 500 abonnenter i løpet av kvartalet.

Norges televisjon AS ble 02.06.2006 tildelt konsesjon for å bygge og drifte et digitalt bakkenett for fjernsyn. Post- og teletilsynet fører tilsyn med de deler av tillatelsen som gjelder bruk av frekvenser. Nettet åpnet 01.09.2007 i Rogaland fylke. Det gjennomføres en regionvis utbygging i Norge. Nettet skal etter planen være ferdig utbygd i første halvdel av 2009, og de analoge TV-signalene skal slukes innen 31.12.2009.

Det har fra og med 2007 vært arbeidet med å kartlegge fremtidige anvendelser av den såkalte digitale dividenden, dvs. de ressurser som frigjøres fra frekvensbåndene for kringkasting som følges av overgang til en mer frekvens effektiv formidling. Dette arbeidet fortsetter også i 2009 basert på innspillene i høringsrunden.

Samferdselsdepartementet la høsten 2007 frem forslag til mindre endringer i ekomloven, jf. Ot.prp. nr. 72 (2006–2007). Endringene omhandlet bl.a. ny bestemmelse om internasjonal gjesting i mobilnett (internasjonal roaming), enkelte endringer i bestemmelser om såkalte fellesfakturerte tjenester (tidligere: teletorgtjenester) og innføring av mobilregulerte soner. Departementet har utarbeidet forskrift om fellesfakturerte tjenester som innebærer at all innholdsleveranse der tjenesten faktureres sammen med elektroniske kommunikasjonstjenester reguleres på samme måte.

Innføring av mobilregulerte soner med sikte på å gi politiet en begrenset rett til å ta i bruk frekvenser som er tildelt andre når vilkårene for identifisering av kommunikasjonsanlegg ved bruk av teknisk utstyr etter straffeprosessloven foreligger, ble gjort bl.a. for å harmonisere ekomloven med endringer som er gjort i straffeprosessloven. Det var en forutsetning at det skulle gis forskrift som skulle fastsette nærmere regler for etablering av slike soner i praksis. Lovendringen er ikke trådt i kraft i påvente av forskriften. Høringsrunden høsten 2007 gjorde kjent flere problemstillinger som må vurderes nærmere.

Spørsmålet om hvorvidt det skal innføres en plikt til å lagre data fremkommet ved bruk av elektronisk kommunikasjon i norsk rett er ikke avklart. Diskusjonen om EUs datalagringsdirektiv har omhandlet både spørsmålet om direktivet skal implementeres eller ikke, og eventuelt hvis det skal implementeres, hvordan. Irland har fremmet sak for EF-domstolen hvor hjemmelsgrunnlaget for direktivet bestrides. Mye taler derfor for at man fra norsk side bør avvente å ta endelig stilling til om implementering av direktivet er aktuelt eller ikke til saken i EF-domstolen er avgjort.

Post- og teletilsynets flytting fra Oslo til Lillestrand våren 2007 forløp etter planen. Flyttingen har medført stort behov for nyrekruttering av ansatte. Samtidig har tilsynet gjennomført effektiviseringer, slik at antallet ansatte pr. 01.03.2008 er på 150.

Mål og prioriteringer

Posten Norge AS er pålagt å sørge for effektiv formidling av landsdekkende postsendinger (leveringspliktige tjenester) i Norge til rimelige priser og til god kvalitet.

Postens leveringspliktige tjenester, dvs. formidling av brevpost (prioritert og uprioritert) inntil 2 kg, aviser og blad i abonnement inntil 2 kg og lett-gods inntil 20 kg, og grunnleggende banktjenester, skal være tilgjengelige for befolkningen i hele landet gjennom et landsdekkende postnett.

For å oppnå målene har Posten i dag enerett på å tilby formidling av adressert brevpost med vekt inntil 50 g og med pris inntil to og en halv gang grunn taksten for et brev i første vektklasse.

Samferdselsdepartementet vil følge opp at omstillingsprosessen i Posten gjennomføres i tråd med de forutsetninger som er lagt til grunn i St.meld. nr. 12 (2007–2008) Om verksemda til Posten Norge AS, jf. Innst.S. nr. 210 (2007–2008). Det er bl.a. forutsatt at Posten skal ha god dialog med lokale myndigheter i forbindelse med strukturendringer, bl.a. ved omlegging av postkontorstrukturen og opprettelsen av 124 nye Post i Butikk fra 2008 til utgangen av 2010.

Omleggingen i Posten er også forutsatt å skje i nært samarbeid med de ansatte og deres organisasjoner. Samferdselsdepartementet vil følge opp omstillingen i Posten og omleggingen til Post i Butikk for å forsikre seg om at omstillingen skjer i tråd med forutsetningen i St.meld. nr. 12 (2007–2008).

Regjeringen legger til grunn at inntektene fra Posten-konsernets samlede virksomhet vil kunne dekke opp for de samfunnspålagte, ulønnsomme post- og banktjenestene også i 2009. Det er derfor ikke foreslått bevilgninger til statlig kjøp av posttjenester. Det er heller ikke foreslått noe utbytte fra Posten Norge AS. Det vil bli arbeidet med å utvikle en ny modell som mer nøyaktig kan beregne Postens nettotap knyttet til ulønnsomme post- og banktjenester.

For å sikre brukerne i hele landet gode, rimelige og fremtidsrettede elektroniske tjenester, er det en løpende oppgave å legge til rette for videre utvikling av konkurranse i markedet for elektronisk kommunikasjon. Det vil være en prioritert oppgave for Post- og teletilsynet i 2009 å følge opp markedsreguleringen gjennom analyser og vedtak av ulike markeder for elektronisk kommunikasjon.

Samferdselsdepartementet og Post- og teletilsynet vil følge tett opp og arbeide for å ivareta norske interesser i EUs revisjon av rammeverket for elektronisk kommunikasjon. Når det gjelder EU-kommisjonens varslede revisjon av forordningen om internasjonal gjesting i mobilnett, har norske myndigheter overfor Kommisjonen fremmet et ønske om at SMS og datagjesting også skal omfattes av reguleringen. Slike tjenester er populære blant norske forbrukere, og prisene på SMS og datagjesting er i dag urimelig høye også innenfor EØS-området. Dessuten risikerer mobilbrukere på reise i Europa «prissjokk» siden prisene ofte fremstår som uoversiktlige. Arbeidet med å få redusert

prisene på SMS og datagjesting innenfor EØS-området vil fortsette.

Post- og teletilsynet vil fortsette arbeidet med frekvensforvaltning, bl.a. med tildeling av frekvensressurser til tilbydere av elektroniske kommunikasjons tjenester, som kan utvikle nye, fremtidsrettede tjenester til nytte for befolkningen i hele landet.

Post- og teletilsynet åpnet i 2006 for at tilbyderne på frivillig basis skal kunne tilby innføring av geografisk nummerportabilitet. Geografisk portabilitet innebærer at sluttbruker kan få beholde fastnett-telefonnummeret sitt ved flytting (endring av geografisk tilknytningspunkt). Arbeid med tekniske løsninger for innføring av geografisk portabilitet er påbegynt i den nasjonale arbeidsgruppen for nummerspørsmål, og arbeidet vil fortsette også i 2009.

Post- og teletilsynet vil i 2009 også fortsette arbeidet med å kartlegge samfunnsskrittiske elektroniske kommunikasjonsnett. Kartleggingsarbeidet gir grunnlaget for å definere konkrete sikkerhetskrav til ulike deler av nett og igangsetting av tiltak for økt sikkerhet og beredskap. Kravene blir utarbeidet med bakgrunn i den gjeldende markeds situasjonen, trusselbilde og teknologisk utvikling. Dette arbeidet vil være en kontinuerlig aktivitet innenfor tilsynets ansvarsområde, og tilsynet vil i 2009 spesielt prioritere følgende:

- Gjennomføre grundigere analyser av mottatte rapporter om alvorlige hendelser i ekomnett
- Arrangere øvelse for flere av Post- og teletilsynets tilsynsobjekter, og arrangere sikkerhetsforum for aktører i ekombransjen og ekomavhengige sektorer
- Gjennomføre flere stedlige tilsyn i utvalgte ekomnett og beredskapslagre
- Planlegge og gjennomføre sektorvise informasjonstiltak rettet mot brukere av ekomnett

Tilsynet vil i 2009 forsette å videreutvikle www.nettvett.no, som har til formål å øke oppmerksomheten om internettsikkerhet hos private brukere og små og mellomstore bedrifter. Der er behov for stadig mer internasjonal koordinering for å sikre Internettets sikkerhet og stabilitet, herunder også sikringen av domenenavnshierarkiet og tildeling av IP-adresser. Videre har tilsynet etablert og drifter nettportalene www.telepriser.no, www.bredbandsporten.no og www.frekvensportalen.no, som løpende blir holdt oppdatert.

Det vil bli arbeidet med å kartlegge virkningene av den svenske loven om kommunikasjonsovervåkning.

Nærmere om budsjettforslaget**Kap. 5618 Aksjer i Posten Norge AS**

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	¹ Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
85	Utbytte	488 000	506 000	
	Sum kap. 5618	488 000	506 000	

¹ Utbyttet ble senere økt til 597 mill. kr, jf. St.prp. nr. 59/Innst.S. nr. 270 (2007–2008).

Post 85 Utbytte

Gjeldende utbyttepolitikk for Posten Norge AS innebærer at utbytte skal beregnes som statens innlånsrente multiplisert med verdijustert egenkapital avgrenset oppover til 75 pst. av overskuddet

etter skatt. Både egenkapitalen og resultatet skal vurderes på konsernnivå.

Foreløpig resultatanslag for 2008 innebærer at det ikke vil være overskudd, og at det derfor ikke vil være grunnlag for å ta ut utbytte fra Posten Norge i 2009. Endelig utbytte blir fastsatt av selskaps generalforsamling.

Kap. 1380 Post- og teletilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
01	Driftsutgifter	163 329	170 700	169 100
22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	23 588		
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 225	13 800	11 500
70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	22 359	23 500	24 500
	Sum kap. 1380	234 501	208 000	205 100

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 169,1 mill. kr, en nedgang på 1,6 mill. kr fra saldert budsjett 2008. Nedgangen har sammenheng med at flyttingen til Lillesand er sluttført, og at tilsynet er kommet over i en normal driftsfase.

Lønn og lønnsrelaterte kostnader vil utgjøre om lag 97 mill. kr av driftsutgiftene. Det er i budsjettet tatt høyde for økte utgifter til reiser og konsulentbistand etter flyttingen av tilsynet til Lillesand. Budsjettet går videre med til å finansiere tilsynets internasjonale engasjementer, bl.a. i den internasjonale teleunion (ITU), konsulenttjenester, kompetanseheving av etatens ansatte m.m. Utover dette er det avsatt midler til vedlikehold av instru-

menter og utstyr, kjøp av laboratorietjenester, lokaleie og støtte til deltagelse i eksterne prosjekter.

Pr 01.03.2008 hadde Post- og teletilsynet 150 ansatte.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Budsjettet skal bl.a. finansiere investeringer i inventar og utstyr i forbindelse med innflytting i nytt bygg i Lillesand.

Det foreslås bevilget 11,5 mill. kr, en reduksjon på 2,3 mill. kr fra saldert budsjett 2008. Nedgangen skyldes at mye av investeringene i samband med flyttingen blir gjennomført i 2007 og 2008.

Post 51 Til reguleringsfondet

Til reguleringsfondet vil i statsregnskapet fremstå med et beløp tilsvarende et ev. inntektsoverskudd i 2008, minus ubrukt bevilgning som skal overføres til 2009, jf. merknad til post 51 under kap. 4380.

Post 70 Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap

Det foreslås bevilget 24,5 mill. kr, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2008.

Tilskuddet skal dekke tilbydernes merkostnader knyttet til pålagte sikkerhetstiltak, jf. ekomloven § 2–10. Post- og teletilsynet inngår avtaler om sikkerhet og beredskap med tilbydere av ekomnett og -tjenester. Tilskuddsmidlene benyttes til investeringer i beredskapsmateriell og administrative beredskapstiltak hos tilbyderne. Disse tiltakene skal bidra til en mer robust infrastruktur, alternative fremføringsveier og bedre håndtering av ev. bortfall av elektronisk kommunikasjon.

Bevilgningen til telesikkerhet og -beredskap inngår ikke i Post- og teletilsynets ordning for selvfinansiering.

Kap. 4380 Post- og teletilsynet

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009
01	Diverse gebyrer	170 575	174 500	170 600
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	847		
18	Refusjon av sykepenger	685		
	Sum kap. 4380	172 107	174 500	170 600

Post 01 Diverse gebyr

Det er budsjettert med 170,6 mill. kr i inntekter.

Post- og teletilsynets utgifter er i hovedsak forutsatt dekket ved tilsvarende gebyrinntekter. Som i tidligere år er følgende bevilgninger på kap. 1380 holdt utenfor Post- og teletilsynets selvfinansiering/inntektskrav: 10 mill. kr knyttet til driften av Radiostøykontrollen og 24,5 mill. kr til post 71 Tilskudd til telesikkerhet- og beredskap.

Post- og teletilsynet administrerer ordningen med 5-sifret nummerforvaltning. For 2009 er provenyet fra nummeravgiftene regnet ut til å bli 23 mill. kr. Disse inntektene blir i hovedsak budsjettert på Finansdepartementets kap. 5583, post 70. For å dekke opp de administrative kostnadene ved ordningen, blir det trukket fra og regnskapsført på kap. 4380 et tilsvarende inntektsbeløp. Dette beløpet er beregnet til 2,5 mill. kr i 2009. Etter dette er det budsjettert med 20,5 mill. kr i inntekter på Finansdepartementets kap. 5583, post 70.

De enkelte gebyrene fordeler seg i hovedsak på følgende inntektskategorier:

- Ekomtilbydergebyr

- Posttilbydergebyr
- Frekvensgebyr
- Autorisasjonsgebyr
- Kabel-tv-gebyr
- Nummergebyr

Post 51 Fra reguleringsfondet

Posten vil fremstå i statsregnskapet med det beløpet som er trukket fra reguleringsfondet, som en overføring av merinntekter fra tidligere år. Reguleringsfondet er et hjelpemiddel for å kompensere for tilfeldige utgifts- og inntektsvariasjoner slik at kravet til selvfinansiering av tilsynets kostnader kan tilfredsstilles, uten store gebyrendringer i det enkelte år, jf. merknad til post 51 under kap. 1380.

Størrelsen på fondet pr. 01.01.2007 var på 18,5 mill. kr, mens det ble overført 10 mill. kr til fondet pr. 31.12.2007. Pr. 01.01.2008 er saldoen på reguleringsfondet på 28,5 mill. kr.

Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner

For omtale av forsøk i enkelte byer med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet og forsøk i enkelte fylkeskommuner med oppgavedifferensiering knyttet til bl.a. samferdselsområdet vises det til omtalen av programkategori 21.30, kap. 1320, post 60 Forsøk. For omtale av belønningsordningen overfor den lokale kollektivtransporten og tilgjengelighetsprogrammet BRA vises det til omtalen av programkategori 21.40, kap. 1330, post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport.

Samferdselsdepartementet orienterte i statsbudsjettet for 2007 om innføring av en avgift på utslipp av NO_x fra 01.01.2007. For å ta høyde for merutgifter for fylkeskommunene som følge av denne avgiften, ble rammetilskuddet til fylkeskommunene økt med 65 mill. kr i 2007. Selskap som har inngått miljøavtale med staten og meldt seg inn i NO_x-fondet før 01.07.2008, blir fritatt for avgiften. De må til gjengjeld betale et bidrag til fondet. Totalt sett innebærer dette en avlastning for selskapene. Som følge av at skip som slutter seg til fondet, får fritak for NO_x-avgiften, foreslås det at kompensasjonen til fylkeskommunene reduseres. For budsjettmessige konsekvenser for fylkeskommunalt kjøp av persontransport vises det til Kommunal- og regionaldepartementets St.prp. nr. 1 (2008–2009). For budsjettmessige konsekvenser for statlig kjøp vises det til omtale i del III i denne proposisjon under pkt. Samferdsel og miljø.

I St.prp. nr. 1 (2006–2007) ble det opplyst om igangsetting av et forskningsprosjekt om virkninger av fristilling av persontransporten og konkurranseutsetting for tilbudet til publikum og for arbeidsvilkårene for de ansatte. I en delrapport fra prosjektet kartlegges forventede resultater av anbudsoverdragelse på ansettelsesforhold i lokal kollektivtransport. På denne bakgrunn er det igangsatt en høringsprosess på forslag til endringer i yrkestransportloven om at reglene i arbeidsmiljøloven i forbindelse med virksomhetsoverdragelse skal legges til grunn for vern av ansattes rettigheter.

I forbindelse med Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2008 ble det bestemt at det også etter åpningen av Lofotens fastlandsforbindelse skulle videreføres et begrenset driftsopplegg for sambandet Svolvær-Skutvik i 2008. Samferdselsdepartementet ønsker å videreføre et driftsopplegg for sambandet også i 2009 for å få et bedre erfaringsgrunnlag. Det vises til nærmere omtale under programkategori 21.30 Vegformål.

Utvikling og resultater

I den følgende tabellen gis en oversikt over fylkeskommunenes utgifter i 2007 til samferdselsformål. Opplysningene bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA.

Fylkeskommunenes utgifter i 2007 innen samferdselsformål

(i 1000 kr)			
Fylkeskommune	Rutedrift ¹	Fylkesveg ²	Sum
Østfold	294 977	63 782	358 759
Akershus	494 768	124 256	619 024
Oslo	1 096 570		1 096 570
Hedmark	226 825	102 589	329 414
Oppland	210 714	112 675	323 389
Buskerud	210 423	97 196	307 619
Vestfold	148 835	60 590	209 425
Telemark	163 773	79 687	243 460
Aust-Agder	56 662	48 542	105 204
Vest-Agder	177 120	61 186	238 306
Rogaland	516 538	163 669	680 207
Hordaland ³	572 542	175 775	748 317
Sogn og Fjordane	288 766	110 212	398 978
Møre og Romsdal	307 536	157 809	465 345
Sør-Trøndelag ³	270 203	91 894	362 097
Nord-Trøndelag	190 136	100 324	290 460
Nordland	514 365	191 979	706 344
Troms	255 671	145 226	400 897
Finnmark	200 556	43 015	243 571
Sum	6 196 980	1 930 406	8 127 386

¹ Omfatter fylkeskommunale tilskudd knyttet til funksjonene 730 Bilruter, 731 Fylkesvegferjer, 732 Båtruter, 733 Transport for funksjonshemmede og 734 Sporveger og forstadsbaner.

² Omfatter brutto driftsutgifter for funksjonene 720 Fylkesveger – nyanlegg, drift og vedlikehold og 721 Fylkesveger – miljø- og trafiksikkerhetstiltak.

³ Tallene for Hordaland og Sør-Trøndelag omfatter hhv. kommunene Bergen og Trondheim sine utgifter i forbindelse med forsøk i by med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet. Det vises til omtale under programkategori 21.30, kap. 1320, post 60 Forsøk.

I følge opplysninger fra rapporteringssystemet KOSTRA, var det i 2007 om lag 111 000 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	1.1.08	1.1.87	1.1.08	1.1.87	1.1.08	1.1.87	1.1.08
Østfold	996	1 004	29	27	62	76	15	48
Akershus	1 063	1 116	27	24	82	90	45	65
Oslo ¹	0	0						
Hedmark	2 526	2 534	39	38	49	62	13	50
Oppland	1 988	2 071	37	37	61	80	15	57
Buskerud	1 165	1 183	30	29	97	98	20	75
Vestfold	666	679	27	25	100	100	20	75
Telemark	1 116	1 100	27	27	83	89	31	42
Aust-Agder	953	991	34	34	67	84	7	74
Vest-Agder	1 266	1 300	33	33	47	65	4	63
Rogaland	1 732	1 808	31	30	89	97	35	68
Hordaland	1 746	1 763	28	26	100	100	16	67
Sogn og Fjordane	1 323	1 436	28	27	97	100	32	73
Møre og Romsdal	1 825	1 771	28	28	49	80	9	40
Sør-Trøndelag	1 793	1 641	34	32	36	63	6	56
Nord-Trøndelag	1 816	1 767	33	33	25	44	9	47
Nordland	2 588	2 577	29	29	37	73	1	36
Troms	1 767	1 727	33	32	50	78	1	35
Finnmark	680	626	15	15	69	99	71	93
Sum	27 009	27 094	30	29	65	79	16	56

¹ Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 2008 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 01.01.2008 økte andelen av fylkesvegnettet med fast dekke fra 65 pst. til 79 pst., og andelen av fyl-

kesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast økte fra 16 pst. til 56 pst. Andelen med tillatt 10 tonn aksellast i pst. har i enkelte fylker gått noe ned fra 2007 til 2008. Årsaken antas å være endringer i måten vegnettet måles på.

Del III
Omtale av viktige oppfølgingsområde

6 Viktige oppfølgingsområde

6.1 Innleiing

St.prp. nr. 1 (2008–2009) for Samferdselsdepartementet er i tillegg til å vere eit budsjettdokument med forslag til løyvingar på dei ulike kapitla og postane, eit framlegg der departementet orienterer om politikken og viktige problemstillingar og oppfølgingsområde innanfor heile samferdselsområdet. Organisatoriske og andre endringar i samferdselssektoren dei siste 15 åra har m.a. ført til at ein ikkje kan sjå einsidig på løyvingane til samferdsel når ein skal vurdere kor mykje ulike regjeringar har satsa på sektoren. Styring av viktige delar av sektoren skjer også gjennom Samferdselsdepartementets forvaltning av eigarskapet i Avinor AS, NSB AS og Posten Norge AS.

Løyvingane på Samferdselsdepartementets budsjett går til investeringar og drift og vedlikehald av infrastruktur og finansiering av ulike organ som dels skal ta hand om tryggleiken og dels føre tilsyn med marknadene. Vidare er det også etablert fleire ordningar for statleg kjøp av samferdselstenester som ikkje gir bedriftsøkonomisk lønsemd, men som det er samfunnsmessig ønskeleg å oppretthalde. Bompengefinansiering og anna finansiering for vegprosjekt har også auka, noko som inneber at ein stor del av investeringane i riksvegar vert finansiert utanfor statsbudsjettet.

Samferdselsdepartementet gir på denne bakgrunnen ein omtale av nokre viktige oppfølgingsområde i del III i proposisjonen, uavhengig av om desse har direkte eller meir indirekte samanheng med forslag til løyvingar i statsbudsjettet for 2009.

6.2 Transporttryggleik

Generelt

Regjeringa prioriterer transporttryggleik svært høgt. Transportpolitikken byggjer på nullvisjonen om eit transportsystem utan ulykker med drepne eller livsvarig skadde. Nullvisjonen inneber at regelverket for framferd i trafikken, dei tekniske krava til transportmiddel og utforminga av infrastruktur blir utarbeidd på ein måte som fremjar sikker ferdsel og som i så stor grad som mogleg

gir vern mot at feilhandlingar fører til dødsfall eller varige skadar.

Regjeringa legg i arbeidet med tryggleik vekt på å utarbeide ein heilskapleg politikk, for å sikre eit trygt og robust transportnett, slik at ressursane samla sett kan utnyttast best mogleg. Den norske nullvisjonen gjeld heile transportsystemet og alle transportformene. I denne samanhengen står overføring av kunnskap og erfaring mellom transportgreinene sentralt.

Av dei ulike transportformene skil vegsektoren seg ut med omsyn til omfanget av ulykker og risikoeksponering. Vegtrafikken skil seg òg ut ved å vere dominert av transport av og med privatpersonar. Den største tryggleiksinnspenningen blir derfor sett inn på dette området.

Trafikktryggleik på veg

Regjeringa ser på det store talet skadde og drepne i vegtrafikken som eit alvorleg samfunnsproblem, både med omsyn til dei årlege samfunnskostnadene på om lag 26 mrd. kr og dei menneskelege konsekvensane dette fører med seg. Over tid har risikoen for å bli drepne eller hardt skadd i trafikkulykker blitt sterkt redusert. Talet på drepne er t.d. halvert sidan 1970 samstundes som trafikken i same tidsrom er tredobla. Risikoen for å bli drepne er dermed redusert med 85 pst. i perioden. Dette viser at eit målretta og vidt arbeid for trafikktryggleik gir resultat.

I 2007 omkom 233 personar, 9 færre enn i 2006. Tal for dei åtte første månadene i 2008 viser ein auke i talet på drepne i trafikken. Ungdom i alderen 15–24 år er overrepresentert i ulykkesstatistikken. Sjølv om dei berre utgjer 14 pst. av befolkninga er dei involverte i 30 pst. av ulykkene.

Regjeringa vil i 2009 styrkje satsinga for å betre trafikktryggleiken gjennom ein samansett og målretta trafikktryggleikspakke innanfor investeringar i infrastruktur, trafikant- og kjørtøyområdet og drift og vedlikehald. Slik vil regjeringa snu den alvorlege ulykkesutviklinga i 2008 og leggje til rette for ein fortsett reduksjon i ulykkestala i retning av nullvisjonen. Desse hovudelementa inngår i den samla trafikktryggleikssatsinga for 2009:

- ein auke i statlege midlar på om lag 450 mill. kr eller 95 pst. frå 2008 til særskilte investeringstiltak for trafikktryggleik
- ulykkesreduserande tiltak etter trafikktryggleiksinspeksjonar
- bygging av midtrekkverk på to- og trefelts vegar
- meir bruk av permanente og midlertidige midtseparerande tiltak for å skape større avstand mellom køyreretningane på ei rekke ulykkesutsette strekningar (merka sperreområde/midtmarkering)
- bygging av firefeltsvegar
- prioritering av drift- og vedlikehaldsoppgåver som tek ivare trafikktryggleiken
- styrka trafikktryggleik for mjuke trafikantar
- auka satsing på tiltak mot fartsrelaterte ulykker
- etablering av strekningar med streknings-ATK
- satsing på utekontrollar og tiltak for å sikre at tunge køyretøy er riktig utrusta på norsk vinterføre
- bilbeltegebyret blir føreslått dubla
- endringar i ordninga for prikkbelastning av førarkort
- auka merksemd på høgrisikogrupper, til dømes unge bilførarar.
- differensiering av gebyret for førarprøve

Dei konkrete tiltaka er gitt ein nærmare omtale i det følgjande og i del II av proposisjonen.

Samferdselsdepartementet legg stor vekt på god dialog mellom alle hovudaktørane i trafikktryggleiksarbeidet for best mogeleg forankring og samla oppfølging av trafikktryggleikspakka. Den vidare hovudretninga for trafikktryggleiksarbeidet blir lagt fram i samband med Nasjonal transportplan for 2010–2019 i januar 2009.

Tiltak innan infrastruktur

Regjeringa vil i 2009 nytte om lag 1 030 mill. kr til særskilte investeringstiltak for trafikktryggleik. Av desse er om lag 930 mill. kr statlege midlar. Dette utgjer ein auke i statlege midlar på om lag 450 mill. kr eller 95 pst. frå 2008. For 2009 er det planlagt gjennomført ulykkesreduserande tiltak på rundt 740 km veg. Ved utgangen av 2009 vil det vere gjennomført ulykkesreduserande tiltak på i alt 2 110 km riksveg. Dette vil gi ei måloppnåing på 94 pst. etter handlingsprogrammet for 2006–2009.

Tiltaka vil særleg bli konsentrert om dei mest alvorlege ulykkestypene: møteulykker, utforkøyringsulykker og ulykker med påkøyrslar av mjuke trafikantar. I tillegg viser ulykkesutviklinga ein auke av alvorlege kryssulykker. Sentrale tiltak her er derfor bygging av midtseparerande tiltak som midtrekkverk, sperreområde og anna midtmarke-

ring, fjerning av hindringar utanfor vegbana, montering av rekkverk, utbetring av kurvar og kryss, betring av kryssingsalternativ for fotgjengarar og syklistar, veglys m.m.

Utbygging av vegnettet vil òg bidra til auka trafikktryggleik. Ei raskare utbygging av det høgtrafikkerte vegnettet til firefelt har ein breiare grunngeving ved at det er særleg viktig for å betre framkomsten og redusere transportkostnadene, men er òg med på å betre trafikktryggleiken. I 2009 er føresetnaden å opne 69 km firefeltsveg med midtrekkverk/midtdelar og byggje midtrekkverk på 15 km to- og trefeltsveg. Dette vil gi ei måloppnåing på høvesvis 110 pst. og 108 pst. etter handlingsprogrammet for 2006–2009. I tillegg vil arbeidet med å skape større avstand mellom køyreretningane ved å etablere merka sperreområde og andre typar midtmakering halde fram i 2009. Regjeringa legg vekt på fleksibilitet i verkemiddelbruken og at kombinasjon av midtseparerande tiltak gir lengre samanhengjande strekningar med auka tryggleiksmessig standard.

Innanfor drift og vedlikehald vil trafikktryggleik prioriterast særleg på ulykkesutsette strekningar ved gjennomføring av vinterbrøyting, strøing, salting, skilting, oppmerking og drift av tunnelar. I tillegg blir særskilde og meir målretta tiltak for å betre trafikktryggleiken prioritert, som t.d. skiltfornyng og strakstiltak etter inspeksjon av trafikktryggleiken på vegstrekningar.

Det er i 2009 planlagt 75 km med gang- og sykkelveg/-felt. Saman med oppfølging av nye kriterium for etablering av gangfelt og meir bruk av fartsgrense 30 km/t og 40 km/t innanfor tettbygde strøk, vil tryggleiken for dei mjuke trafikantane bli ytterlegare styrkt.

Trafikant- og køyretøyretta tiltak

Framferda til trafikantane er avgjerande for tryggleiken på vegane. Djupare analyser av dødsulykkene viser at førarfeil har vore ei medverkande årsak til dei fleste ulykkene. Dette gjeld mellom anna høg fart, ruspåverknad og manglande bruk av bilbelte.

Regjeringa set i 2009 inn ei rekke tiltak for å redusere omfanget av fartsrelaterte ulykker. Arbeidet med å erstatte det tradisjonelle ATK-utstyret med digitalt utstyr held fram, og det vil bli gjort forsøk med mobilt ATK-utstyr for strekningar som er skilta for ATK. I tillegg til bruk av ordinær ATK for måling av fart på enkeltpunkt tek ein i 2009 sikte på å ta i bruk ATK for måling av gjennomsnittleg fart over ei strekning. Ordninga med prikkbelastning av førarkort er evaluert og endringar for ei meir

effektiv ordning, inkludert særskilte ordningar for unge førarar, vil bli teken stilling til i 2009.

Statens vegvesen vil òg gjennomføre nasjonale trafikksikkerheitskampanjar der hovudfokus er fart og fartsrelaterte ulykker. Dette kjem i samband med ein større gjennomgang av fartsgrenser utanfor tettbygde strom og intensivering av arbeidet med å ta i bruk gjeldande kriterium for fartsgrenser i tettbygde strom som m.a. inneber meir bruk av fartsgrenser 30 og 40 km/t.

Statens vegvesen vil vidareføre kontrollverksemda av bilbeltebruk, køyre- og kviletid og andre utekontrollar. Forslag om å heve gebyret for manglande bruk av påbode verneutstyr frå 750 kr til 1 500 kr vil bli sendt på høyring. Gjeldande fritak for taxisjåførar frå påbod om bruk av bilbelte vil bli oppheva frå 1. november 2008. Det skal òg utførast fleire tiltak for å sikre at tunge køyretøy er riktig utrusta på norsk vinterføre. I tillegg blir det satsa på å betre tilbodet på tenestene for publikum ved trafikktasjonane.

Som ein oppfølging av tilrådingar i rapporten «Forslag til tiltak mot kjøring av motorvogn under påvirkning av andre rusmidler enn alkohol» og omtale i St.prp. nr. 1 (2006–2007), utgreier ei arbeidsgruppe nedsett av Samferdselsdepartementet og Justis- og politidepartementet forslag til endringar i vegtrafikklova, m.a. innføring av lovheimel for kontroll av førar utan krav til mistanke om påverknad og innføring av nullgrense og/eller faste grenser for påverknad av enkelte slike stoff. Arbeidsgruppa legg fram sin rapport hausten 2008. Tilrådingane blir handsama i 2009.

I dei første åtte månadene i 2008 har det vore ein alvorleg auke i talet på drepne blant unge trafikantar. Det vil, i samarbeid med andre aktørar, bli vurdert spesielle tiltak retta mot ungdom for å redusere deira ulykkesrisiko. Døme på slike tiltak er halde fram å styrkje føraropplæringa gjennom tilsynsverksemd og rettleiing og motivasjon av trafikklærarar og tilsette i Statens vegvesen. Det vil òg blir gjennomført tiltak knytt til teoriprøva for førarkort klasse B.

Trafikkopplæring for born og unge i skulen er eit viktig satsingsområde i Nasjonal transportplan 2006–2015. Samferdselsdepartementet gjennomfører i samarbeid med Kommunal- og regionaldepartementet eit pilotprosjekt om føraropplæring til knytt vidaregåande skule for ungdom som bur i distrikta. Seks forsøksskular over heile landet deltek i prosjektet der det blir gitt tilbod om føraropplæring i eller utanfor ordinær skuletid frå januar 2007 til utgangen av skuleåret 2008/09. Målet med prosjektet er auka trafikksikkerheit for den utsette ungdomsgruppa, å redusere skulefråværet og å gjere føraropplæringa billigare og meir

tilgjengeleg i distriktsområde. Prosjektet blir evaluert for å samle erfaringar om korleis eit slik samarbeid om trafikk- og føraropplæring ev. kan utviklast vidare. Pilotprosjektet blir avslutta medio 2009.

Transporttryggleik på jernbaneområdet

Innanfor jernbaneområdet er det viktig å arbeide for å oppretthalde og vidareutvikle det høge tryggleiksnivået som ein har i dag. Ei overføring av person- og godstransport frå veg til bane vil dessutan medverke til å auke tryggleiken for den totale transportverksemda i Noreg fordi jernbanetransport er tryggare enn vegtransport.

I perioden 1988–2007 omkom i Noreg i gjennomsnitt sju personar kvart år ved ulykker i jernbaneverksemda her i landet. I 2007 omkom to personar i jernbaneulykker, medan i første halvdel av 2008 mista to personar livet ved ulykker i samband med jernbaneverksemda. Årsaka til desse ulykene var ulovleg ferdsel i jernbanesporet.

Løyvinga til Jernbaneverket for 2009 til drift og vedlikehald av jernbanenettet utgjer om lag 3,87 mrd. kr, som er ein auke på om lag 12,1 pst. samanlikna med saldert budsjett 2008. Denne løyvinga skal m.a. ivareta viktige oppgåver som saman med den daglege drifta er nødvendige for å få ei mest mogleg trygg og stabil trafikkavvikling på det norske jernbanenettet. På investeringsbudsjettet for 2009 blir det på programområdet «Tryggleik» foreslått å avsetje 140 mill. kr til mindre tryggleikstil- tak og 144 mill. kr til fjernstyring av Nordlandsbanen, noko som m.a. vil betre tryggleiken i trafikkavviklinga på banen ved å redusere moglegheita for at menneskelege feil kan bli årsaka til togulykker.

Transporttryggleik innan luftfarten

Tryggleiken i norsk luftfart ligg i verdstoppen. Regjeringa har som mål at Noreg framleis skal vere fremst i verda på dette området. Tryggleiksarbeidet i næringa blir stadig meir internasjonalt. For styresmaktene er det ei hovudutfordring i tida framover å sikre at det internasjonale regelverket er tilpassa norske tilhøve.

Tryggleik har høgaste prioritet innan alle delar av luftfarten. Innan ruteflyging er tryggleiken høg, og utfordringa ligg særleg i å halde ved lag det høge nivået på tryggleiken. Innan dei andre delane av norsk lufttransport, som passasjertransport med helikopter og klubb- og privatflyaktivitet, er det eit noko lågare nivå på tryggleiken. Her vil det vere viktig å halde fram arbeidet med å få nivået på tryggleiken høgast mogleg.

Statistikken viser ein nedgang i talet på flyulykker. For første gang sidan 1992 var det ingen dødsulykker i sivil luftfart i 2007.

Tryggleiken blir betra gjennom tilsyn, sertifisering og regelverksutvikling. For Samferdselsdepartementet er det viktigaste verkemiddelet for å bidra til tryggleiken i sivil luftfart eit velfungerande Luftfartstilsyn.

Utfordringane når det gjeld tryggleik er felles for mange land og må løysast i internasjonale fora. Samferdselsdepartementet deltek i arbeidet m.a. i FN sin organisasjon for sivil luftfart (ICAO), EU-byrået for flytryggleik (EASA) og i arbeidet i regi av EU-kommisjonen. I tillegg er også Luftfartstilsynet representert i desse fora og i Eurocontrol som arbeider for å utvikle eit felles system for styring av lufttrafikken.

6.3 Samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren

Generelt

Regjeringa legg i arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap vekt på å utarbeide ein heilskapleg politikk for å sikre eit robust transportnett i normalsituasjon og i krise. Samferdselsdepartementets arbeid med førebyggjande samfunnstryggleik og beredskap tek utgangspunkt i dei mål, oppgåver og prioriteringar som er gitt i ulike stortingsmeldingar om samfunnstryggleik, i St.meld. nr 39 (2003–2004) Samfunnssikkerhet og sivilt-militært samarbeid, jf. Innst. S. nr. 49 (2004–2005), og seinast i St. meld. nr. 22 (2007–2008) Samfunnssikkerhet, samvirke og samordning.

Samferdselsdepartementet har til oppgåve å sikre at det sivile samfunn sine behov for transport og kommunikasjon under fredskriser, beredskap og krig i størst mogleg grad blir dekt. Samferdselssektoren er ein samfunnssektor der ulykker og hendingar kan få omfattande samfunnsmessige konsekvensar. Departementet vil derfor vidareføre arbeidet med å sikre eit robust transportnett innan bane-, veg- og luftfartssektoren og innan elektronisk kommunikasjon (ekom). Det blir lagt vekt på at samferdselssektoren har den nødvendige beredskapen til å handtere og ev. redusere omfanget av ein krisesituasjon, slik at konsekvensane for enkeltpersonar, bedrifter og for storsamfunnet blir minska. Nasjonale og sektorvise risiko-, sårbarheits- og trusselvurderingar ligg til grunn for beredskapsplanlegging og –tiltak, og sektoren skal vere førebudd på å møte utfordringar knytt til både utilsikta og tilsikta hendingar.

Oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik og beredskap i samferdselssektoren skal prioriterast

innan etatane sine ordinære budsjett. Samfunns-tryggleik blir på den måten handsama i eit meir integrert perspektiv i den einskilde sektor. Det er ein føresetnad at underlagte etatar og tilknytte verksemdar har:

- oversikt over sårbarheitsbildet innan eige ansvarsområde
- oppdaterte krise- og kriseinformasjonsplanar
- regelmessige øvingar, både for strategisk kriseleining og meir taktiske og operative einingar, og med andre sektorar der det er behov.

Det blir i tillegg sett av midlar over budsjettet til Samferdselsdepartementet for å ta vare på den overordna beredskapen på tvers av samferdselsgreinene, m.a. til øvingar innan luftfart, post og hamner, til transportberedskapsordninga, og til utgreiingar, analysar, planverk, samøvingar m.m.

Utvikling av ein heilskapleg strategi

Samferdselsdepartementet arbeider kontinuerleg for å betre grunnlaget for det strategiske arbeidet med samfunnstryggleik og beredskap i samferdselssektoren. Det er eit siktemål å sjå dei ulike samferdselsgreinene i samheng når det gjeld både tryggleiks- og beredskapsbehov og tiltak. Departementet er òg oppteke av samvirke og samarbeid med andre styresmakter og sektorar for å sikre ei effektiv handtering av store, komplekse krisesituasjonar, og for å betre kompetanseoverføringa sektorane og samferdselsgreinene i mellom. Bevisstgjerjing av gjensidige bindingar er ein del av dette samarbeidet. Samferdselsdepartementet vil gjennom ulike forskingsprosjekt, utgreiingar, risiko- og sårbarheitsanalysar, krisehandteringsøvingar o.a., vidareutvikle evna til samferdselssektoren til å handtere både større påkjenningar og redusere eventuelle skadeverknader av ev. hendingar.

Samferdselsdepartementet avslutta i 2007 eit prosjekt for overordna risiko- og sårbarheitsanalyse i samferdselssektoren (SAMROS). Formålet med analysen var å leggje grunnlaget for ein strategi for samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren, medrekna oppfølging av samfunnskritisk infrastruktur. Departementet vil gjere ferdig strategien i 2008, og vil følgje opp dei andre tilrådingane frå prosjektet. Tilrådingane blir følgde opp også i etatane og verksemdene som var del av arbeidsgruppa i prosjektet. Samferdselsdepartementet har i 2008 teke initiativ til nye oppfølgingsprosjekt, t.d. prosjektet «Krisescenario i samferdselssektoren (KRISIS)». Prosjektet vil leggje hovudtyngda på scenario som gir grunnlag for vidare styrking av beredskapstiltak, planverk, øvin-

gar og evne til krisehandtering i departementet og i etatar og tilknytte verksemdar.

Den nasjonale sivile transportberedskapen er oppretta med sikte på ekstraordinære kriseforhold i fredstid eller i tilfelle krig, og situasjonar der styresmaktene set i verk særlege beredskapstiltak. Samferdselsdepartementet vil i 2009 vidareføre arbeidet med sivil transportberedskap m.a. med møte i det rådgivande forum for sivil transportberedskap, som er samansett av etatar, verksemdar og representantar frå næringa. Fylkeskommunane vil vidareføre sine oppgåver i tråd med forskrift for sivil transportberedskap, m.a. arbeid med risiko- og sårbarheitsanalysar.

Særskilte utfordringar – naturhendingar og terrortrussel

Dei seinare år har det nasjonale risiko-, sårbarheits- og trusselbiletet blitt meir komplekst, og tryggleiksutfordringane er i dag i mindre grad knytt til tradisjonelle militære truslar. Terrorisme utgjer ein del av det samla risiko- og trusselbiletet samferdselssektoren må ta omsyn til. Overvaking og kontroll er aktuelle tiltak mot terrorisme som m.a. må balanserast mot personvernet, og som kan gjere terminalar med stor gjennomgangstrafikk av reisande og gods mindre effektive og tilgjengelege.

Ulykker med konsekvensar for samfunnet og samferdselssektoren kan følgje av større naturhendingar og ekstremvêr, som flaum, skred og storm. Hendingar i andre land, som t.d. orkanen «Katrina» i USA i september 2005, har hatt store konsekvensar for infrastruktur. Også i Noreg har det vore naturhendingar som følgje av ekstremvêr, som det store snøfallet på Sørlandet og flom og ras fleire stader på Austlandet i 2007. Både dei faktiske hendingane og forskning tyder på at framtidige endringar i klimaet kan få konsekvensar for m.a. veg- og jernbaneinfrastruktur, og at det må takast omsyn til dette i m.a. utbyggingsprosjekt i samferdselssektoren. Rassikring, ekstraordinært vedlikehald og reparasjonar, reservebuer og mobile ferjekaier er tiltak og ressursar som regelmessig må tilpassast nye utfordringar slik at dei samfunnsmessige konsekvensane av naturkatastrofar vert minst moglege.

Internasjonalisering

Det er ei utfordring for samferdselssektoren å følgje den aukande internasjonaliseringa med krav om internasjonale løysingar kontra nasjonal kontroll og autonomi. Den teknologiske, økonomiske og sosiale utviklinga har ført til ei meir integrert verd, med ei aukande rørsle av varer og tenester på tvers av landegrenser. Teknologiutviklinga har skapt nye moglegheiter for slikt samkvem. Samferdselsdepartementet vil følgje opp ev. nye internasjonale reglar innan det terrorførebyggjande arbeidet for å sikre nasjonale effektive løysingar og heilskaplege tiltak. Når beredskapsordningar og –tiltak skal etablerast, er det viktig å sjå tiltak i kampen mot terror i samheng med andre ordningar for førebygging av ulykker.

6.4 Kollektivtransport

Løyvingar til kollektivtiltak

I St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk og i forliket i Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007), blir det lagt vekt på arbeidet med ein sterkare og meir målretta innsats for å forbedre kollektivtransporten. Målet er dels å sikre alle delar av befolkninga og landet tilfredstillande mobilitet, dels å fremje løysingar i byane som fører til redusert bruk av bil og styrkjer miljøet.

Både staten og lokale styresmakter har eit ansvar for kollektivtrafikken. Staten har ansvaret for jernbana og for tilrettelegging for kollektivtransport langs riksvegane. Lokal kollektivtransport elles er i utgangspunktet eit fylkeskommunalt ansvar.

Statlege løyvingar til kollektivsystemet blir kanaliserte over veg- og jernbanebudsjetta. Staten yter dessutan midlar direkte til kommunale og fylkeskommunale tiltak over kap. 1330 post 60 Særskild tilskot til kollektivtransport.

Regjeringa ønskjer å sørgje for eit godt kollektivtilbod. For løyvingar som har direkte verknad for kollektivtransporten gir budsjettframlegget for 2009 ein auke i løyvingane på om lag 18 pst. frå saldert budsjett 2008.

(i 1 000 kr)

	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
Kjøp av persontransport med tog	1 660 600	1 714 500	3,2
Jernbaneinvesteringar, drift og vedlikehald	5 812 100	7 073 200	21,7
Kollektivtiltak over vegbudsjettet infrastruktur	190 000	250 000	31,6
Særskilde tilskot til kollektivtransport ¹	233 800	415 800	77,8
– Herav belønningsordninga	161 700	323 400	100,0
Kjøp av riksvegferjetenester	1 547 400	1 776 000	14,8
Kjøp av sjøtransporttenester, Bergen Kirkenes	287 900	312 100	8,4
Kjøp av flyrutetenester	501 400	519 900	3,7
Sum over statsbudsjettet	10 233 200	12 061 500	17,9
Bompengar til kollektivtiltak	710 000	2 240 000	215,5
Sum kollektivtrafikk	10 943 200	14 301 500	30,7

¹ Belønningsordninga, kollektivtransport i distrikta, tilskot til kommunale tiltak for betre tilgjenge, tilskot til samordning av TT-transport og bestillingstransport, billettsystem og informasjonsteneste

Særskilde tilskot til kollektivtiltak

Belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil skal bidra til å påverke transportutviklinga i dei større byane slik at fleire vel kollektivtransport framfor eigen bil. Evalueringa av ordninga i 2007 viser at ho har gitt positivt, men avgrensa bidrag for å lyfte kollektivtransporten. I forliket i Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007), blei regjeringspartia, Høgre, Venstre og Kristeleg Folkeparti samde om at midlane til belønningsordninga skulle doblast i 2009. Føresetnaden er at det blir inngått bindande avtalar om lokale og regionale tiltak for å redusere biltrafikken. Byområde som ønskjer å prøve ut køprising, differensierte bompengesatsar eller andre trafikkregulerande tiltak skal prioriterast. På grunnlag av klimaavtalen vil auken i løyvinga frå 2008 til 2009 bli reservert for byområder som inngår avtalar med Samferdselsdepartementet om effektive, trafikkregulerande tiltak. Departementet legg opp til å inngå rammeavtalar for inntil tre år. Det er ein føresetnad at tiltaka blir sette i verk og vidareførte i tråd med avtalen. I 2008 blei det løyvt 161,7 mill. kr til belønningsordninga. Regjeringa foreslår å løyve 323,4 mill. kr til ordninga i 2009.

Programmet «Kollektivtransporten i distrikta» starta i 2007. Gjennom demonstrasjonsprosjekt i fylka er målet å vise korleis kollektivtilbodet i distrikta kan styrkjast ved meir effektiv samordning av ressursar og verkemiddel. Prosjekta er i utgangspunktet avgrensa til tre år, og vil deretter

bli evaluerte. Felles for mange av prosjekta er utgreiing og utprøving av bestillingstransport. Tiltaka som blir gjennomførte, skal ha overføringseffekt til andre område. Informasjon og erfaringsutveksling mellom fylkeskommunane er ein viktig del av ordninga. Samferdselsdepartementet foreslår å vidareføre ordninga i 2009 og å setje av om lag 21 mill. kr til dette.

Fylkeskommunane har ansvaret for å tilby tilrettelagt transport for funksjonshemma (TT-ordninga). Tilbodet gjeld for personar som ikkje kan nytte ordinær kollektivtransport. I dei fleste fylkeskommunane blir desse transportane gjennomførte med drosje.

Samferdselsdepartementet har gitt rettleiande retningslinjer for TT-transporten, men som for lokal kollektivtransport elles, er det fylkeskommunane som fastset standard i tilbodet og eigendelar mv. Dette inneber at tilbodet varierer frå fylkeskommune til fylkeskommune. Ved behandlinga av St.prp. nr. 66 (2002–2003), jf. Innst. S. nr. 259 (2002–2003) gjorde Stortinget eit vedtak kor Regjeringa Bondevik II blei bedt om å utforme nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet på TT-transporten, og foreslå ei finansieringsordning som sikrar TT-transporten i tråd med dei nasjonale retningslinjene.

Det å etablere binande nasjonale retningslinjer vil gi ein større grad av likebehandling enn dagens budsjettstyrte ordning i regi av fylkeskommunane. På den andre sida vil nasjonale retningslinjer for TT-transport som ikkje svekkjer tilbodet for

somme grupper, inneber monelege meirkostnader. Slike retningslinjer vil også bryte med prinsippet om at det er fylkeskommunane som fastset omfanget og kvaliteten på kollektivtransporttilbodet.

Samferdselsdepartementet meiner det vil vere meir formålstenleg å gjere den ordinære kollektivtransporten meir tilgjengeleg for funksjonshemma, framfor å innføre bindande retningslinjer for TT-transporten. Regjeringa foreslår derfor eit prøveprosjekt i eitt eller fleire fylke der bestillingstransporten (etterspørselstyrt kollektivtransport der brukaren innan eit fastsett tidspunkt melder inn reiseønska sine til ein transportsentral e.l., og der dei individuelle transportane blir samordna) blir bygt ut. Samstundes blir regelverket for TT-transport tilpassa, slik at flest mogleg av TT-transportane blir gjennomførte gjennom den ordinære kollektivtransporten, medrekna bestillingstransport og serviceruter som er opne for alle. Det skal framleis finnast eit tilrettelagt transporttilbod for dei som ikkje kan nytte det utbygde bestillingstransporttilbodet.

Hovudformålet med prøveprosjektet er å finne ut kva ei slik omlegging vil ha å seie for funksjonshemma. Ei samordning av bestillingstransport og TT-transport vil truleg gi ei betre utnytting av dei samla ressursane enn nasjonale retningslinjer. Ein ønskjer med forsøket å kartlegge om ei slik organisering vil frigjere ressursar, slik at fylka kan styrkje tilbodet til dei TT-brukarane som har særskilde behov, om det vil vere mogleg å dekkje hovuddelen av reiser for ein del av brukarane gjennom opne fellestransportar, og om dei nye brukarane som har mindre mobilitet no vil få betre mobilitet. Forsøket er ein del av regjeringa sitt arbeid for å utvikle samfunnet slik at flest mogleg kan ta del utan spesialtilpassa individuelle særordningar, og målsetjinga om at «alle skal med».

Alle fylkeskommunane vil bli inviterte til å levere forslag til prøveprosjektet. Det er lagt opp til at prøveprosjektet skal skje i regi av fylkeskommunane, og at det skal ha ei lengde på tre år. Proveprosjektet skal gjennomførast i nær dialog med organisasjonane til dei funksjonshemma.

Samferdselsdepartementet foreslår å setje av 10 mill. kr start av prøveprosjektet i 2009.

Ordninga med tilskot til kommunale og fylkeskommunale tiltak for betre tilgjenge er eit viktig verkemiddel i arbeidet for meir tilgjengeleg kollektivtransport. Ei evaluering av ordninga vil vere ferdig hausten 2008. Eit førebels resultat er at ordninga har ført til auka merksemd om arbeidet med betre tilgjenge i kommunar og fylkeskommunar og prioritering av tilgjengetiltak over lokale budsjett. Departementet foreslår å vidareføre ordninga i 2009 og å setje av om lag 56 mill. kr til dette.

I samarbeid med lokale styresmakter har Samferdselsdepartementet i 2008 fått utgreidd ulike modellar for organiseringa av ei felles forvaltning for elektroniske billettsystem. Bakgrunnen er at dei fleste fylkeskommunane og NSB AS har eit elektronisk billettsystem som er basert på ein felles teknisk standard for kontaktløyse smartkort. Implementeringa av systema er i full gong. Ikkje alle aktørane har kome like langt. Målet er å ha eit samanhengande betalingssystem for heile landet ved kjøp av enkeltreiser. Vidare er det eit mål at fylkeskommunar eller operatørar kan utvikle felles produkt som eitt månadskort frå fleire operatørar, der det er ønskjeleg. For å sikre at felles, landsdekkjande funksjonar blir varetekne, vil Samferdselsdepartementet bidra finansielt til etableringa av ei nasjonal eining for forvaltning av elektroniske billettsystem.

Departementet vil i samarbeid med lokale styresmakter og verksemdene vidareføre arbeidet med å etablere ei nasjonal informasjonsteneste for kollektivtransporten, og vil bidra finansielt til etableringa av ein nasjonal reiseplanleggjar. Oppdraget med å etablere, drifte og vidareutvikle tenesta vil etter planen bli kunngjort hausten 2008, slik at etableringa kan gjennomførast i 2009. Tenesta skal kunne nyttast via betjent telefon, over internett, tekstmelding osv. I ein elektronisk reiseplanleggjar skal det opplysast om mogelege reiseruter med kollektive transportmiddel mellom to stader, adresser eller stasjonar. Ein reiseplanleggjar bør omfatte den informasjonen som er nødvendig for at den potensielle kollektivreisande enkelt kan skaffe seg oversikt over tilgjengelege transportalternativ for reisebehovet sitt. Brukarar av tenesta skal kunne vere trygge på at alle reisealternativ er inkluderte. Det er òg eit mål at tenesta skal kunne opplyse om reisa kan gjennomførast for personar med ulike funksjonshindringar.

I 2009 vil departementet setje av inntil 5 mill. kr til etableringa av ei nasjonal eining for forvaltning av elektroniske billettsystem og ein nasjonal reiseplanleggjar.

Løyvingar til veg og jernbane

Regjeringa gjennomfører i 2009 eit historisk lyft i satsinga på jernbaneinfrastrukturen. Budsjettforslaget for Jernbaneverket for 2009 er på over 7 mrd. kr, noko som inneber ein auke på over 20 pst. samanlikna med saldert budsjett for 2008.

Innafor ansvarsområdet til Statens vegvesen foreslår Regjeringa å løyve om lag 250 mill. kr til tiltak for kollektivtransport i 2009. Dette er ein auke på over 30 pst. frå budsjettet for 2008. I tillegg kjem om lag 2 240 mill. kr. i bompengar, som er ein auke

på nær 215 pst. frå 2008. I tillegg til dette, kjem strekningsvise tiltak som medfører betre forhold for kollektivtransporten.

Dei største prosjekta er opprusting av Kolsås-bana i Oslo og Akershus og bygging av Bybanen i Bergen. Det er også planlagt midlar til tiltak for å få betre framkomst for buss og trikk i fleire byområde. Innfartsparkering, oppgradering av kollektivterminalar og tilrettelegging av haldeplassar og knutepunkt for ekspressbussar vil vere ein viktig del av satsinga i 2009.

Ytterlegare omtale av dei einskilde løyvingane er gitt i del II i proposisjonen.

6.5 Samferdsel og miljø

Innleiing

Regjeringa la våren 2007 fram St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk. Under behandlinga ble det inngått forlik om klimapolitikken mellom regjeringsspartia og Høgre, Kristeleg folkeparti og Venstre, jf. Innst S. nr. 145 (2007–08). Signala frå klimameldinga og klimaforliket vil vere ein del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019, som vil bli lagt fram i januar 2009. I statsbudsjettet for 2009 gjer regjeringa framlegg om ei klimasatsing på samferdsel som på viktige område går lenger enn klimaforliket:

- løyvingane til jernbaneformål aukar med 1,3 mrd. kr frå 2008 til 2009
- løyvinga til belønningsordninga er dobla, frå 161,7 mill. kr i 2008 til 323,4 mill. kr i 2009.
- auke løyvingane til gang- og sykkelveg
- etablere Transova-prosjektet med 50 mill. kr for å gi støtte til innovative miljøprosjekt
- 300 mill. kr ekstra i 2009 til klimaforskning, av dette 15 mill. kr til forskning under Samferdselsdepartementet, som vil gå til RENERGI-programmet i regi av Norges forskingsråd.
- innføre fråtrekk i eingongsavgifta for bilar med låge utslepp (under 120 gram CO₂/km). T.d. vil ein bil med utslepp på 100 gram CO₂/km få ei avgiftslette på om lag 14 000 kr.
- auke eingongsavgifta for bilar over 250 gram CO₂/km
- auke el-bilfrådraget frå 25 til 50 pst. i fordels-skattelegginga for firmabilar.

Regjeringa legg stor vekt på å avgrense miljølempene ved transport. Miljøutfordringane er særleg knytte til klimaendringar, luftforureining og støy, vern og bruk av biologisk mangfald, kulturminne og kulturmiljø. Kostnadseffektive og samordna verkemiddel er nødvendige for å møte miljøutfordringane. Redusert bruk av privatbil i byområda er

viktig for å redusere miljølempa ved transport, og ein større del av persontransporten bør skje ved hjelp av kollektive transportmiddel, jf. også omtalen av kollektivtransport under pkt. 6.4 i proposisjonen.

Regjeringa legg opp til eit klarare skilje i transportpolitikken mellom by og land. I distrikta er det færre alternativ til bruk av privatbil. I og med at bruken av bil er størst og folkeauken sterkast i områda rundt dei største byane, er det her dei største miljøutfordringane i transportsektoren finst. Det er også her moglegheitene til å redusere utsleppa frå transportsektoren er størst.

For luftforureining med globale og regionale skadeverknader har internasjonale avtaler mykje å seie for ambisjonsnivået i norsk miljøpolitikk. Verkemiddel på tvers av sektorane, først og fremst økonomiske, som t.d. avgifter og kvoter, passar best til å løyse globale og regionale miljøproblem. Bensin, autodiesel og andre mineraloljer er derfor pålagt CO₂-avgift og SO₂-avgift. NO_x-avgift blei innført i 2007 for at Noreg skal klare pliktene etter Gøteborg-protokollen.

Banetransport er fordelaktig når det gjeld klima, støy og trafikktryggleik. Regjeringa har derfor fjerna el-avgifta for skinnegående transport frå 2007, og grunnavgifta for fyringsolje til skinnegående transport frå 2008.

Kommunane og fylkeskommunane har også eit stort ansvar for å redusere miljølempene ved transport. Tidsdifferensierte bompengesatsar, styrking av kollektivtransporten, samordna areal- og transportplanlegging, parkeringsregulering, fartsreduksjonar og andre typar trafikkregulering er døme på tiltak innanfor ansvarsområdet for lokale styresmakter som kan redusere miljølempene. Kommunale styresmakter sit òg på verkemiddel for å leggje betre til rette for syklande som ikkje blir nytta i stor nok grad.

Luftforureining

I perioden 1990–2006 har utsleppa av klimagassar frå landtransport og luftfart auka med om lag 28 pst. I 2006 utgjorde utslepp frå vegtrafikken 19 pst. og innanriks luftfart 2 pst. av dei nasjonale klimagassutsleppa. I St.meld. nr. 34 (2006–2007) har Regjeringa ei ambisiøs målsetjing om at transportsektoren, inkludert sjøfart, skal redusere utsleppa ein stad mellom 2,5 og 4 MTCO₂-ekvivalentar samanlikna med referansebana for 2020. Dette inneber ein reduksjon på mellom 12,5 pst. og 20 pst. samanlikna med framskrivingane.

Noreg er mottakar av forureining frå andre land. Dette bidreg til forsuring og overgjødsling av norsk natur. Noreg har derfor ratifisert Gøteborg-

protokollen der landa forpliktar seg til å redusere utsleppa. Det er ei stor utfordring å nå krava i Göteborg-protokollen om at dei nasjonale utsleppa av NO_x ikkje skal overstige 156 000 tonn i 2010. I 2006 var dei nasjonale utsleppa på 190 800 tonn, dvs. at det er nødvendig med ein reduksjon på 34 800 tonn før 2010.

Transportsektoren står for 46 pst. av dei nasjonale utsleppa av NO_x. Kystfarten og vegtrafikken står for mesteparten av dette. Strengare avgasskrav og utskifting av køyretøyparken har redusert NO_x-utsleppa frå vegtrafikken med 54 pst. i perioden 1990–2006, medan det har vore ein auke i utsleppa frå kysttrafikken.

Utsleppa av svevestøv frå vegtrafikken er redusert med 45 pst. i perioden 1990–2006. I dei største byane, der helseproblema knytt til svevestøv er størst, har reduksjonen vore større. Hovudårsaka til dette er mindre bruk av piggdekk, miljøfartsgrenser og salting. Luftkvaliteten i byane har derfor blitt betre. Grenseverdiane for svevestøv (PM10) blei i 2007 berre overskridne i Trondheim og Tromsø. Dette er ei betring i høve til 2006 da det var overskriding i Oslo, Lillehammer, Drammen og Trondheim.

Reduksjonen i NO_x-utsleppa bidreg også til lågare konsentrasjonar av nitrogendioksid (NO₂), men det har vore mindre nedgang i konsentrasjonane enn for svevestøv. Med ny grenseverdi i 2010 kan det bli nødvendig å utgreie tiltak i fleire byar. Statens vegvesen har sendt ut på høyring eit lov- og forskriftsframlegg om lågutsleppssoner.

Regjeringa nyttar fleire verkemiddel for å fremje utviklinga av eit meir miljøvennleg transportsystem.

Transportsektoren er omfatta av dei høgaste CO₂-avgiftene. CO₂-avgifta vil framleis vere det viktigaste klimaverkemidlet i transportsektoren. Sektoren er òg pålagt drivstoffavgifter og køyretøyavgifter, og er underlagt tekniske reguleringar av utsleppsnivå. Tilskot til kollektivtransport og gang- og sykkelveg, arealpolitikk og forskingsmidlar blir òg nytta for å stimulere til mindre bruk av bil og overgang til meir miljøvennlege transportmiddel, inkl. meir miljøvennlege køyretøy og drivstoff.

Overgang til alternative drivstoff, som t.d. biodrivstoff, elektrisitet, naturgass og hydrogen, bidreg til å redusere klimagassutslepp og forureiningar frå transportsektoren. Det viktigaste bidraget frå staten til å framskande utviklinga er å finansiere forskning og utvikling og leggje til rette gjennom generelle rammevilkår.

Samferdselsdepartementets midlar til utvikling av miljøvennleg teknologi og alternative drivstoff i transportsektoren har sidan 2005 blitt løyvd til Norges forskingsråd som administrerer midlane

gjennom RENERGI-programmet. Støtta til dette programmet blir foreslått auka, jf. også omtalen av kap. 1301, post 50 i del II i proposisjonen. Dei siste åra er løyvingane på området auka vesentleg. Hydrogen, nullutsleppsteknologi og biodrivstoff har blitt spesielt prioritert.

For å redusere klimagassutsleppa frå transport og i tråd med forliket på Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007), blir det i statsbudsjettet for 2009 gjort framlegg om å opprette eit nytt prosjekt, Transnova, jf. omtalen av kap. 1301, post 72, i del II i proposisjonen. Transnova-prosjektet skal m.a. kunne gi direkte finansiell støtte til innovative miljøprosjekt innan transport som ikkje blir realiserte på grunn av mangel på kapital eller strukturelle barrierar.

Regjeringa introduserte hausten 2007 eit nasjonalt mål om at utslepp frå nye personbilar i gjennomsnitt skal vere på 120 gram/km eller lågare innan 2012. Frå 2007 er slagvolumkomponenten i eingongsavgifta erstatta med ein CO₂-komponent. Det gjennomsnittlege CO₂-utsleppet frå nyregistrerte bilar har blitt redusert frå 177 g/km i 2006 til 158 g/km i perioden januar til juli 2008. For å stimulere til ytterlegare nedgang foreslår regjeringa at bilar med utslepp under 120 gram/km får eit fratrekk i eingongsavgifta på 500 kr pr. gram. I tillegg blir satsen sett til 0 for utslepp mellom 0 og 120 gram/km. Satsen for bilar med utslepp over 250 gram aukar frå 1 500 til 2 500 kr. Lågare utslepp frå nye bilar har stor verknad på utsleppa i 2020, jf. målsettinga i St.meld. nr. 34 (2006–2007).

I statsbudsjettet for 2009 blir det også gjort framlegg om å gjere firmabilskattelegginga for elbilar meir gunstig. Frådraget for elbil blir dobla, og aukar frå 25 pst. til 50 pst.

Regjeringa ønskjer å gjere det enklare for forbrukaren å orientere seg om miljølemper ved ulike bilmodellar. Vegdirektoratet arbeider derfor saman med bilbransjen om å førebu ei nettside med informasjon om miljøegenskapane til ulike bilmodellar, inkludert informasjon om utslepp og kva for drivstoff ulike bilmerka kan bruke m.m.

Klimagassutsleppa frå innanriks luftfart utgjorde i 2005 2 pst. av samla klimagassutslepp. Utsleppa frå innanriks luftfart auka med 10 pst. frå 1990 til 2006. Luftfarten er ei internasjonal næring. Mye av regelverket blir utvikla på det internasjonale plan, særleg innan EU, ikkje minst når det gjeld tryggleik og miljø.

Innanlandsk luftfart er omfatta av Kyoto-protokollen. Som eit av dei få landa i verda har Noreg innført ei eiga CO₂-avgift på innanlandsk luftfart. Internasjonal luftfart er ikkje omfatta av Kyoto-avtala, og det finst ikkje noko verkemiddel som regulerer desse utsleppa. Regjeringa vil arbeide for

skattlegging av internasjonal luftfart, og for at inntektene skal medverke til å finansiere FN. I tillegg er Regjeringa positiv til at luftfarten blir teken inn i kvotehandelssystemet til EU.

For å klare pliktene etter Göteborg-protokollen blei det innført ei avgift på utslepp av NO_x frå 01.01.2007. Avgifta gjeld alle sektorar inklusive transportsektorane. Transportselskapa blei kompenserte for NO_x-avgifta for den delen av produksjonen som er omfatta av statleg- og fylkeskommunalt kjøp av transporttenester. I mai 2008 undertekna Miljøverndepartementet og 14 næringsorganisasjonar ein miljøavtale om gjennomføring av NO_x-reducerande tiltak finansiert gjennom eit NO_x-fond. Verksemdar som inngår miljøavtale med staten og melder seg inn i NO_x-fondet blir fritatte for avgifta, men må betale eit bidrag til fondet. EFTA sitt overvaksingsorgan (ESA) godkjente i vedtak av 16.07.2008 avgiftsfritaket for verksemdar omfatta av miljøavtalen som lovleg statsstøtte.

Verksemdar som har meldt seg inn i fondet før 01.07.2008 får fritak frå NO_x-avgift frå 01.01.2008. Verksemdene vil i staden bli kompenserte for innbetaling til NO_x-fondet for den delen av produksjonen som gjeld statleg kjøp. Det er gjort endringar i tilskota til kortbanenettet og på ferjebudsjettet på grunnlag av førebelse berekningar. Det kan vere aktuelt å kome tilbake til Stortinget med dei endeleg konsekvensane for budsjettet.

Utsleppa av NO_x frå køyretøy er regulert gjennom køyretøyforskrifta til vegtrafikklova. Desse krava vil bli skjerpa i tråd med utviklinga av EU-regelverket på området. Innførte og nye avgasskrav til køyretøy frå 2005–2009 vil gi ytterlegare reduserte utslepp frå vegtrafikken. Vektårsavgifta gjeld i dag for køyretøy med tillaten totalvekt over 7,5 tonn og er samansett av ein del som er vektgradert og ein del som er miljødifferensiert. Frå 2008 blei òg årsavgifta for lette køyretøy miljødifferensiert.

Når grenseverdiane for lokal luftkvalitet ser ut til å bli overskridne, må tiltak utgreiast. Piggdekkgebyr som er innført i Oslo, Trondheim og Bergen, er eit effektivt virkemiddel for lågare utslepp av svevestøv. Dette har gitt ein høgare del som køyrer med piggfrie dekk. Piggfridelen for dei tre byane er høvesvis 84, 80 og 90 pst. I Oslo er det også innført miljøfartsgrense.

Eit framlegg til loveendring og forskrift om lågutsleppssoner har vore på høyring. Vegdirektoratet vil sende eit framlegg til Samferdselsdepartementet i haust.

Vass- og grunnforureining

I sesongen 2007/2008 blei det nytta over 159 700 tonn salt på norske veger, inkludert salt som er blanda i strøsand. Dette er ein auke frå 137 100 tonn sesongen før. Vegsalting kan påverke jordsmonn og vegetasjon. Vidare er det påvist påverknad på grunnvatn og overflatevatn. Det kan derfor finnast konflikhtar mellom omsyn til trafikktryggleik og framkomsttilhøve på den eine sida og miljøtilhøve på den andre. I ei undersøking Norsk institutt for vassforskning utførte for Statens vegvesen, blei det i 18 av 59 vegnære innsjøar i Sør-Noreg dokumentert stillestående, oksygenfattig botvatn som ei følgje av at vegsaltet har ført til at det er danna eit sjukt av tungt salthaldig vatn ved botnen.

Statens vegvesen har ut frå erfaringane med bruk av salt no etablert eit etatsprosjekt under namnet SaltSMART. Formålet med prosjektet er å utvikle berekraftige metodar som kjemisk og mekanisk kan gi sikre køyretilhøve om vinteren utan å gi uakseptable skadar på miljøet.

Støy

I St.meld. nr. 26 (2006–2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand, foreslo Regjeringa eit nasjonalt resultatmål for støy. Støyplaga skal reduserast med 10 pst. innan 2020 samanlikna med 1999. Talet på personar utsett for over 38 dB innandørs støynivå skal reduserast med 30 pst. innan 2020 samanlikna med 2005. Det er også utarbeidd ein handlingsplan mot støy 2007–2011.

Samferdselssektoren står for om lag 90 pst. av dei rekna støyplagene (støy frå grasklippingar, nabostøy osv. er ikkje med i rekninga). I perioden 2007–2011 blir det spesielt satsa på tiltak for å redusere støyen for dei som er utsette for dei høgaste støynivåa, og på forskning og utvikling og internasjonalt samarbeid knytte til kjelderetta tiltak. Det er m.a. eit stort behov for forskning og utprøving av støysvake vegdekke og måling av støy frå ulike typar bildekk på norske vegar. Vidare er det behov for å finne formålstenlege måtar å stimulere til bruk av m.a. støysvake bildekk og køyretøy. Statens vegvesen vil derfor auke innsatsen når det gjeld kjelderetta tiltak.

Biologisk mangfald m.m.

Samferdselsanlegg og trafikk påverkar natur- og kulturmiljø både ved direkte forbruk av areal, ved barriereverknad og ved redusert bruks- og opplevingsverdi for areal nær transportanlegg.

Omsynet til natur- og kulturmiljø skal integrerast betre i planlegging, utbygging og drift av sam-

ferdselsanlegg. Samferdselsstyresmaktene vil søkje å unngå inngrep i verna naturområde, større samanhengande naturområde utan tyngre inngrep, sårbare naturtypar og verdfulle kulturområde.

Samferdselsdepartementet og transportetatane deltek i eit interdepartementalt samarbeid om kartlegging og overvaking av biologisk mangfald. Samferdselsetatane vil vidareføre arbeidet med å byggje opp og vedlikehalde ein brei naturfagleg kompetanse. Vidare skal kunnskapen om effektane av inngrep og avbøtande tiltak bli betre gjennom vidare satsing på forskning og utvikling, m.a. med opptapping av for- og etterundersøkingar.

Statens vegvesen gjennomfører 2008–2009 eit program for etterundersøkingar av vilttiltak langs vegnettet. Ein vil særleg leggje vekt på å evaluere tiltak som kan redusere talet på viltulykker og tiltak som kan redusere den barriereverknaden som vegen har, og på tiltak retta mot hjort.

Miljøverndepartementet har i samarbeid med m.a. Samferdselsdepartementet, utarbeidd ein nasjonal strategi mot framande artar. Strategien set krav til kartlegging av risiko, og tiltak og rutinar for å unngå spreiding av uønskte artar. Vidare set strategien krav til å setje i verk tiltak i samarbeid med kommunar, andre grunneigarar ofl. Transportetatane, Avinor AS, Sandefjord Lufthavn AS og Rygge sivile lufthavn AS følgjer opp strategien.

Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor AS arbeider med å følgje opp sine verneplanar for eigne kulturminne. I samband med markeringa av Kulturminneåret 2009 skal etatane synleggjere arbeidet med eigne kulturminna.

Jordvern

Mål- og resultatoppfølgingssystemet for Statens vegvesen synleggjer inngrep i dyrka mark. Frå og med årsrapporten for 2007 rapporterer etaten på dekar dyrka mark som blir bygd ned. Desse data viser at prosjekt som blei opna for trafikk i 2007, bygde ned om lag 1 310 dekar jord.

Jernbaneverket har mindre inngrep. Etaten skal starte rapportering for dyrka mark samtidig med rapportering på de andre indikatorane som inngår i mål- og resultatoppfølgingssystemet for transportetatane frå og med statsbudsjettet for 2010.

Miljø- og samfunnsansvar – grøn stat

Samferdselsdepartementet og samferdselsetatane deltek i arbeidet med Grøn stat med å gjere energibruk, transport, innkjøp og avfallshandtering i eiga verksemd meir miljøvennleg. Statens vegvesen, Jernbaneverket, Luftfartstilsynet, Statens jernban-

etilsyn, Post- og teletilsynet og Statens havarikommisjon for transport har innført miljøeiing som ein integrert del av styringssystemet i organisasjonen. Det er vidare gjennomført tiltak som reduserer forbruket av energi, vatn og papir, og som legg til rette for mindre bilkøyning. Avinor AS har innført miljøeiing og innarbeidd miljø- og etiske omsyn i sine innkjøpsrutinar.

Det er utarbeidd ein ny handlingsplan for miljø- og samfunnsansvar for offentlege innkjøp. I tildelingsbrevane til etatane for 2008 er dei bedne om å rapportere i årsrapporten om korleis dei har følggt opp handlingsplanen og arbeidet med miljøeiing. I statsbudsjettet for 2010 vil det bli rapportert om oppfølginga.

6.6 Universell utforming

Regjeringa legg prinsippet om samfunnsmessig likestilling og universell utforming til grunn for arbeidet sitt. Personar med nedsett funksjonsevne skal ha høve til personleg utvikling, deltaking og livsutfalding på line med andre samfunnsborgarar. Unge, eldre og personar med nedsett funksjonsevne er i større grad enn andre hindra i å bruke ulike transportmiddel. I samband med behandlinga av St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2017, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004), vedtok Stortinget eit femte hovudmål i transportpolitikken:

«Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle og eit transporttilbod som gjer det mogleg for alle å leve eit aktivt liv.»

For å konkretisere verkemiddelbruk og tiltak blei det utarbeidd ein fireårig handlingsplan (BRA-programmet). Målet med planen er eit meir tilgjengeleg kollektivtilbod for alle, med særleg fokus på menneske med nedsett funksjonsevne. Planen slår fast at prinsippet om tilgjenge for alle så langt som mogleg må leggjast til grunn ved utforming av kollektivtilbodet, og at prinsippet må gjelde alle ledd i reisekjeden, det vil si tilgang til haldeplass, utforming av haldeplass, overgangen mellom haldeplass og transportmiddel, utforming av betalingsalternativ, korleis informasjon blir gitt m.m.

Verdien av eit meir tilgjengeleg transportsystem har fått auka merksemd. Prinsippet om universell utforming har i stor grad blitt ein integrert del av arbeidet og prioriteringane til Samferdselsdepartementet og dei statlege transportetatane og verksemdene. Satsinga har også ført til betre samordning av verkemidla, både innanfor staten sitt ansvarsområde og mellom ulike offentlege organ og verksemdar.

Frå 01.01.2009 gjeld reglane i den nye diskriminerings- og likestillingslova. Samstundes gjeld nye reglar for utforming av bussar og tog. Kollektivtransporten skal bli tilgjengeleg for alle og universelt utforma. Slik omgrepet universell utforming er definert i loven, medfører dette at infrastruktur og transportmiddel skal utformast slik at kollektive transportløyningar i så stor grad som råd er, kan nyttast av alle menneske, i alle aldrar og med ulike føresetnader. Flest mogleg skal kunne nytte kollektivtransport utan å ty til særskilde hjelpemiddel eller assistanse. Der det er nødvendig, skal det finast slike hjelpemiddel eller assistanse.

Vegtransport

All ny infrastruktur som Statens vegvesen har ansvar for og alle prosjekt som blir gjennomførte i regi av Statens vegvesen, skal tilfredsstille krava som blir stilte til universell utforming. Krava blir innarbeidde i sentrale handbøker og rettleiarar.

Den store utfordringa for vegsektoren er oppgradering av noverande infrastruktur. I alt er det om lag 65 000 busshaldeplassar og knutepunkt i Noreg. På stamvegnettet er det meir enn 6 500 haldeplassar. Målingar viser at berre eit fåtal av haldeplassane tilfredsstiller krava til tilgjenge. Av dei 50 viktigaste kollektivknutepunkta i landet valt ut frå passasjertal og andre faktorar som er viktige strategisk og geografisk, er det berre seks av kollektivknutepunkta som tilfredsstiller krava til tilgjenge.

Den største gevinsten ved et betre kollektivtilbod vil ein få i tettbygde område der det alt er mykje kollektivtransport. Statens vegvesen har ansvaret for stamvegane, og har i liten grad ansvaret for kollektivtransportinfrastruktur inne i dei store byane. Tiltak vil først bli sette inn der passasjergrunnlaget er størst, det vil seie i byar og tettbygde strøk, på haldeplassar og knutepunkt på stamlinenettet på stamvegnettet.

Eit framlegg om forskrift med nye krav til universell utforming av forstads- og ekspressbussar (bussar i klasse I og II) er no på høyring. Frå før av er det berre bussar i klasse I (bybussar) som må oppfylle krav til universell utforming. I høyringsforslaget blir det m.a. gjort framlegg om krav til høgde på trinn ved innstiging på buss. Vidare skal det vere eit minimum av reserverte sete for rørslehemma passasjerar, og det skal setjast krav til utforminga av seta. Førarhund skal det òg vere plass til, og det vil vere krav til m.a. merking av slike sete. Det skal vidare vere automatisk annonsering av haldeplass med tale og elektronisk tavle inne i bussen. Tavla må vere plassert slik at ho er lett å sjå frå reservert plass. Forslaget har òg krav om rampe for rullestol og egne plassar for rulle-

tolar i buss, inkludert krav til sikring og merking av slike plassar.

Med dette framlegget vil den norske forskrifta gå lenger enn det som er pålagt gjennom EØS-avtala. Når det gjeld særskilt løyve for transport for funksjonshemma og for drosjer der det for det ein-skilde løyve blir stilt særskilte krav om tilpassing til transport for personar med redusert funksjonsevne, vil krava bli samla i forskrifta.

Jernbanetransport

Prinsippa om universell utforming blir lagde til grunn ved planlegging, prosjektering og bygging av ny stasjonsinfrastruktur og i Jernbaneverket sitt program for fornying av eksisterande stasjonar. Tilsvarende prinsipp blir lagde til grunn ved innkjøp og drift av nye tog og ved oppgradering av eldre togmateriell.

Publikumsareal og fasilitetar på jernbanestasjonane har varierende standard og tilstand. Tilgang til stasjonane for personar med nedsett funksjonsevne er i mange tilfelle ikkje gode nok. Det gjeld både tilgang til stasjonane og til plattformene, innstigingsforhold til toga og korleis reiseinformasjon blir gitt.

For å lette på- og avstiging for rullestolbrukarar har Jernbaneverket i perioden 2005–2007 arbeidd spesielt med utplassering av mobile ramper på perongane på stasjonane. I 2008 vil det bli utplassert om lag 40 ramper. Arbeidet har til no omfatta stasjonar i nærtrafikkområdet rundt dei større byane og er planlagt utvida til fleire delar av jernbanenettet. Leieline og betre belysning har også vore prioriterte tiltak. Det blir arbeidd kontinuerleg med å forbetre tilgangen til trafikkinformasjon på stasjonane, med særleg vekt på å etablere fleire kommunikasjonsmåtar som tek omsyn til ulike typar behov.

Jernbaneverket har vurdert tiltak og utarbeidd forslag til ein langsiktig plan for korleis ein kan nå fram til målet om universell utforming av stasjonar og knutepunkt. NSB AS og organisasjonane til dei rørslehemma er trekte med i dette arbeidet. Planen vil omfatte tilpassing av infrastruktur og togmateriell, og tiltak for å forbetre publikumsretta fasilitetar med vekt på tryggleik, informasjon, universell utforming og tilgjenge for alle. Oppgradering av eksisterande stasjonar vil starte med dei stasjonane og knutepunkta som har størst trafikkgrunnlag, i hovudsak i det sentrale austlandsområdet, og så bli gradvis utvida til å omfatte andre stasjonar.

I rammeavtalen mellom staten og NSB AS om kjøp av persontransport med tog, er det slått fast at togtilbodet skal utformast slik at flest mogleg kan

nytte tilbodet på ein ordinær og likeverdig måte. Det blir lagt vekt på tilpassing og samverknad mellom tog og infrastruktur. Målsetjinga om universell utforming har som konsekvens at inngangspartia og golvet i toget må vere på nivå med plattformene. Dei toga som ikkje oppfyller dette kravet, blir skifta ut over tid ved fornying av materiellparken.

Jernbaneanverket, NSB AS og dei andre operatørane har saman kome fram til at norske plattformer skal vere 760 mm høge. I dag er det berre tre av 360 stasjonar som møter dette kravet. For å sikre at nye tog blir tilgjengelege må dei leverast med rullestolheis.

NSB AS er i gang med oppgradering av eksisterande materiell. Det blir gjennomført tilpassingar som vil gjere toga meir tilgjengeleg for rørslehemma. NSB bestiller i 2008 nye vogner som skal leverast i 2012. Det nye materiellet skal vere utforma etter krav utarbeidde i samarbeid med organisasjonane for personar med nedsett funksjonsevne. Desse krava vil vidare bli innarbeidde i ny forskrift for rullande materiell som skal gjelde frå 01.01.2009.

Lufthamnar

Innanfor luftfarten er det tilgjenge til og i terminalane som er sentralt. Terminalane er offentlege bygg. Krava i plan- og bygningsloven for tilgjenge blir derfor lagt til grunn i planleggingsfasen og ved utbygging. Dette gjeld både ved nye anlegg og ved ombygging av eksisterande terminalar.

Den nye forskrifta om rettane til funksjonshemma og rørslehemma i samband med lufttransport tok til å gjelde 29.01.2008. Forskrifta gir reisande rett til nødvendig assistanse til å kome seg heilt frå inngangen til flyterminalen – via innsjekking og tryggleikskontroll – fram til flyet og om bord. Ein ny nasjonal minstestandard skal sikre at funksjons- og rørslehemma passasjerar som har behov for assistanse, får ei god og verdig behandling ved alle norske lufthamner. Med dette vedtaket går Noreg lenger enn EU ved at staten fastset kva tenester desse passasjerane skal ha krav på. EU-reglane på området overlèt innhaldet i standarden til lokale forhandlingar mellom dei som driv lufthamna og dei som brukar ho. Den nasjonale minstestandarden for den assistansen funksjons- og rørslehemma passasjerar har krav på ved norske lufthamner, blei vedteken av Samferdselsdepartementet 03.07.2008. Dei nye rettane tok til å gjelde 26.07.2008.

Luftfartstilsynet vil følgje med på flyplassane sin praksis og kan sanksjonere brot på standarden med m.a. gebyr. Når den nye flyklagenemnda er

etablert, vil det også bli mogeleg for enkeltpassasjerar å klage til denne på brot på standarden.

Tilskotsordninga til kommunale og fylkeskommunale tiltak

Tilskotsordninga til kommunale og fylkeskommunale tiltak for betre tilgjenge er eit viktig verkemiddel i arbeidet for meir tilgjengeleg kollektivtransport. Desse midla blir løyvd over kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 60 Særskilt tilskot til kollektivtransport, og kjem i tillegg til dei midla transportetatene/-verksemdene nyttar frå eigne budsjett til universell utforming.

Det har vore løyvd midlar til denne tilskotsordninga sidan 2006. Ordninga delfinansierer kommunale og fylkeskommunale tiltak som støttar opp under den innsatsen som statlege etatar og verksemdar gjer for betre tilgjenge, og som samstundes er avgjerande for at heile reisekjeda blir gjort tilgjengeleg. Tilskotsordninga har ført til auka merksemd om verdien av eit meir tilgjengeleg transportsystem. Verkemidla, både innanfor staten sitt ansvarsområde og mellom ulike offentlege organ og verksemdar, blir betre samordna. Det blir kravd ein lokal eigendel på minst 25 pst. Vegdirektoratet administrerer ordninga. Enkle og kostnadseffektive løysingar skal prioriterast og innsatsen konsentrerast til trafikkktunge strekningar og knutepunkt.

6.7 Forsking og utvikling

Generelt

Samferdselsdepartementet nyttar aktivt forskning og utvikling for å nå måla i samferdselspolitikken. Utvikling og drift av sikre, miljøvennlege og effektive kommunikasjonar og system reiser mange problemstillingar av kompleks natur og set krav til eit godt kunnskapsgrunnlag. Forskingsbasert kunnskap er nødvendig m.a. for å få eit grunnlag for framtidige politiske avgjerder, for å kunne ta vare på styringsbehov og for å evaluere tiltak. Målretta forskning er òg nødvendig for å styrkje verdiskapinga og innovasjonsevna for aktørane i samferdselssektoren.

Sentrale delar av forskinga innanfor informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) er omfatta av departementet sitt sektoransvar for telekommunikasjonar og transport. I den nasjonale forskingspolitikken blir internasjonalt forskingsamarbeid og forskning retta mot innovasjon og nyskaping òg prioritert høgt.

Norske forskingsmiljø innanfor tele- og transportforskning har hevda seg svært bra internasjonalt.

nalt, ikkje minst i rammeprogramma for forskning i EU. Samferdselsdepartementet vil utvide sitt internasjonale forskningssamarbeid, m.a. gjennom deltaking i ERA NET Transport, Eureka, CELTIC, ITEA og andre relevante nettverk. Departementet vil i 2009 følgje opp behovet for ei betre samordning av den transportforskinga som finn stad i regi av Norges forskningsråd.

Ferdige forskingsprosjekt får verdi først når dei blir formidla. Ordsiftet om telekommunikasjonar og transport byggjer ofte på innspel frå forskning. Det er derfor nødvendig å formidle ny kunnskap som kan bidra til sikker, miljøvennleg og effektiv kommunikasjon. Som hovudregel skal alle forskings- og utgreiingsprosjekt der Samferdselsdepartementet er hovudfinansieringskjelde, gjerast tilgjengelege for publikum på websidene til departementet eller på annan måte.

Den største delen av løyvinga til forskning og utvikling går til ulike program og tiltak i Norges forskningsråd, men det blir òg sett av midlar til utgreiingar.

Teleforskning

Samferdselsdepartementet ønskjer at innsatsen innan teleforskning skal skje på område der norske miljø har gode sjansar til å hevde seg internasjonalt og på område der det er behov for forskning som fremmer nyskaping og styrkjer kunnskapsgrunnlaget for utforming av politikk, retningslinjer og lovgiving. Vellykka satsing på teleforskning krev god balanse mellom forskning retta mot teknologiutvikling og forskning retta mot bruk av teknologien i samfunnet. Ei teknologisk løysing er først vellykka når ho kjem til nytte. Utviklinga av informasjons-samfunnet krev gode teknologiske løysingar.

Sektoransvaret for elektronisk kommunikasjon (ekom) blir i første rekkje følgt opp gjennom finansiering av program i regi av Norges forskningsråd. Programma dekkjer ulike tema. Målet for dei store programma er å gi områda eit omfattande lyft ved å kople grunnforskning, nytta forskning og innovasjon på tvers av fag og sektorar. For Samferdselsdepartementet er det programmet for kjernekompetanse og verdiskaping i IKT (VERDIKT) som er mest sentralt i 2009. Programmet har som visjon at norsk IKT-forskning skal gjere Noreg leiande i å utvikle og nytte kunnskap for samhandling, innovasjon og verdiskaping i eit IKT-basert nettverkssamfunn. Løyvinga til programmet vil i første rekkje støtte opp om forskning på kommunikasjonsteknologi og infrastruktur. VERDIKT har for tida 79 prosjekt over heile landet. I tillegg er det starta 12 nettverk for å skape nasjonale møteplassar for store og små forskingsmiljø innan IKT. Døme på

nettverk er nettverket JoinGame, der VERDIKT og NTNU (Noregs teknisk-naturvitenskapelige universitet) har samla det norske spelmiljøet. Her blir erfaringar frå forskning på og utvikling av dataspel delte. Universell utforming og IKT er eit anna eksempel på nettverk som er starta for å samordne kompetanse på forskingsfelt som er spreidde på fleire institusjonar og verksemdar. Ressursnettverket for informasjonstryggleik skal fungere som ein tverrfagleg arena der forskning, offentleg forvaltning, juss og industri møter kvarandre i eit fagleg fellesskap. Arbeidet skal resultere i målretta forskingsprosjekt, generering av idear til nye, innovative produkt og råd og hjelp til industri og offentleg forvaltning.

Simula-senteret mottok også midlar frå Samferdselsdepartementet. Senteret driv grunnleggjande forskning retta mot problemstillingar innan programvareutvikling knytt til utvikling og bruk av nettbaserte produkt og tenester. Prosjektet «Robuste nett» (2006–2010) skal utvikle system som skal gjere det enklare og raskare å finne feil i nettverkskomponentar. Forskinga er nyttig for både enkeltbrukarar og bedrifter som alle blir meir og meir avhengige av Internett og telekommunikasjon.

I tillegg til å løyve midlar til enkeltprogram meiner Samferdselsdepartementet at det er viktig å styrkje kontakt og samarbeid med internasjonale miljø innanfor teleforskninga.

Transportforskning

Transportsektoren er sentral for verdiskaping og velferd i landet. Regjeringa vil arbeide for gode samband og høg mobilitet i heile landet. Dette set krav til kunnskap og kompetanse på fleire område. I strategien for tele- og transportforskning, som gjeld for perioden 2006–2009, er det nemnt åtte område kor det er behov for kunnskapsutvikling heile tida; Byområde, det regionale Noreg, næringslivet sin transport, transporttryggleik, intelligente transportsystem (ITS), organisering/styring/marknad, miljøeffektiv transportteknologi og utvikling av god statistikk. Samferdselsdepartementet har prioritert forskning retta mot næringslivet sin transport, tryggleik, ITS og miljøeffektiv transportteknologi. Departementet vil revidere strategien for forskning i 2009.

For å følgje opp arbeidet med å redusere utsleppa av klimagassar, gjer departementet framlegg om å auka støtta til utvikling av hydrogen og biodrivstoff for transportsektoren. Forskningsprogrammet RENERGI er retta mot prosjekt som kan gjere det lettare å ta i bruk hydrogen, biodrivstoff og nullutsleppsteknologi og er ein del av den nasjonale hydrogenstrategien.

Kunnskapsutviklinga om og for næringslivet sine transportar og ITS held fram i regi av SMARTRANS. Programmet har gjennomført fleire rundar med utlysningar og satsar sterkt på internasjonalt samarbeid. Programmet har ei levetid på sju år og vil støtte prosjekt som skal vere til nytte for aktørar og brukarar i transport- og logistikksektoren.

Satsinga på kunnskapsutvikling om tryggleik i transportsektoren skjer i hovudsak gjennom forskingsprogrammet RISIT i Norges forskningsråd. Det har som føremål å utvikle kunnskap som kan gi ei betre forståing av transportrisiko og eit betre grunnlag for risikohandtering i transportsektoren. Programmet blir avslutta i 2009. Departementet vil i samarbeid med Norges forskningsråd og transportetatane drøfte korleis den langsiktige kunnskapsutviklinga kan vidareførast.

Transportetatane har samarbeidd for å utvikle transportmodellar for gods- og persontrafikk. Dette arbeidet blir evaluert i siste halvdel av 2008. Evalueringa vil trekkje opp ambisjonar og mål for det vidare modellutviklingsarbeidet. Nytte-kostnadsmetodikken vil også krevje vidare utviklingsarbeid for å sjå nærmare på verknader av infrastrukturtiltak for samfunnet. For å nå klimamåla vil det vere nødvendig å styrkje det tverretatlige samarbeidet for å utvikle forslag til effektive verkemiddel. Det er allereie eit samarbeid om verknader av klimaendringane for bygging, drift og vedlikehald av transportinfrastruktur generelt.

Forskningsaktivitetane for Jernbaneverket i 2009 vil dreie seg om tekniske førebuingar i samband med fornyinga av signalanlegga. Jernbaneverket har valt ERTMS nivå 2 (European Rail Traffic Management System) som framtidas teknologiske plattform, og samarbeider tett med det svenske Banverket som har valt tilsvarende system.

Innanfor energiforsyning og baneteknikk vil forskningsinnsatsen i hovudsak vere retta mot å utvikle infrastrukturen i retning av meir energiøkonomisk togdrift, reduserte drifts- og vedlikehaldskostnader og miljøtiltak. Aktuelle døme på slike prosjekt er overgang til kontaktleidningsanlegg basert på autotransformatorer, energimålarutrusting, infrastrukturen sin påverknad på rullande materiell og samarbeid i tverretatlige prosjekt som grøn godstransport (SMARTRANS) og Performance Measurement in Railway Operations (PEMRO).

I åra framover vil det bli eit aukande behov for informasjon, innanfor både passasjer- og godstrafikk. For å kunne innfri desse behova må Jernbaneverket gjennomføre forskingsprosjekt for å kunne utvikle løysingar for auka bruk av radiokommuni-

kasjon til jernbaneføremål og kundeservice i toga over det nye GSM-R-nettet.

For å bli ein del av eit samla integrert jernbanelnett, vil Jernbaneverket halde fram sitt forskingsarbeid med å auke samtrafikkevena på det norske nettet. Jernbaneverket er med i forskningssamarbeid i Europa i regi av UIC og EU der det blir gjennomførde fleire prosjekt for å gjere jernbanen meir effektiv og miljøvennleg.

Forsking og utvikling initiert av eller utført i Statens vegvesen er retta mot betre trafikktryggleik og miljø. I høve til gjeldande forskingsstrategi blir ressursar prioriterte til større prosjekt med ei totalramme på om lag 20 mill. kr over prosjektperioden på 4–5 år. I 2009 blir ressursane prioriterte til prosjekt som gjeld m.a. næringslivet sine transportar, miljø, klima og transport og trafikktryggleik. Prosjekta er planlagt fullført i 2010 og 2011.

Betra framkomst for næringslivet er nødvendig både for konkurranseevna og kvaliteten på produkta som blir transporterte. Villkåra for vareleveransar i urbane område må bli betre, samtidig som ein må finne transportmåtar og -metodar som reduserer dei negative miljøeffektane av biltrafikken. For Statens vegvesen er det viktig å vurdere konsekvensar av dei endra klimaeffektane.

Salt er eit vesentleg hjelpemiddel for å oppnå betre trafikktryggleik og god framkomst om vinteren. Gjennom auka forskningsinnsats vil Statens vegvesen søkje å finne fram til alternative strømidlar med minst mogeleg negative miljøeffektar. Gjennom auka kompetanse innan drift og vedlikehald vil etaten saman med entreprenørbransjen utvikle betre metodar som kan redusere bruken av miljøskadelege kjemikaliar.

Bruken av intelligente transportsystem (ITS) som informasjonsverktøy retta mot personbiltrafikk, næringsliv og kollektivreisande aukar raskt. Det er eit stort behov for sanntidsinformasjon om kollektivtrafikken. Dette skal implementerast i dei fire største byane. ITS har også eit stort potensiale som støttesystem inne i køyretøya. Statens vegvesen deltek i denne utviklinga for å finne og implementere systema som gir den beste effekten for tryggleik og framkomst.

Vegtunnelar er viktige i Noreg. Dei er dyre i drift. Statens vegvesen vil i åra som kjem sjå nærare på korleis ein kan forvalte, drifte og vedlikehalde tunnelane kostnadseffektivt samtidig som tryggleiken blir teken vare på. Energiøkonomisering er eit nøkkelord i denne samanhengen, samla sett og som ein del av driftskostnadene på vegnettet. Ny teknologi (LED-lys) har potensial i seg til store innsparingar. Statens vegvesen følgjer med på og deltek i forskning som skjer internasjonalt. Gjennom ulike samarbeidsfora knytte til EU sine

rammeprogram og andre internasjonale organisasjonar blir det arbeidd målretta for eit samarbeid for betre utnytting av tilgjengelege ressursar.

6.8 Nasjonal transportplan

Kystverket, Statens vegvesen og Jernbaneverket har med bakgrunn i dei politiske prioriteringane som følgjer av St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 og Stortingets behandling av planen, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004), utarbeidd etatsvise handlingsprogram. Her går dei konkrete investeringsplanane for perioden 2006–2015 fram fordelte på prosjekt og tiltak, med

hovudvekt på fireårsperioden 2006–2009, jf. elles St.prp. nr. 1 (2005–2006) for ein nærmare omtale av prosessen rundt arbeidet med handlingsprogramma, dei økonomiske planrammene og verknader av handlingsprogramma.

Tabellen viser fordelinga av økonomiske rammer og oppfølging av Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2015 (Stortingets NTP-vedtak) etter fire år for Statens vegvesen og Jernbaneverket. Under omtalen av dei to etatane i del II i proposisjonen er det gitt ein meir detaljert omtale av budsjettframlegget for 2009 og status samanlikna med Stortingets NTP-vedtak 2006–2009.

Oppfølging av Nasjonal transportplan 2006–2009

(i mill. 2009-kr)

	Jamt pr. år. Stortinget sitt NTP- vedtak 2006–2009	Løyvingar til NTP i rev. budsjett 2006	Løyvingar til NTP i rev. budsjett 2007	Løyvingar til NTP i rev. budsjett 2008	Løyvingar til NTP i stats- budsjettet 2009	Diff. mot NTP etter fire år i kr	Oppfølg. av NTP etter fire år i pst.
Statens vegvesen	15 297	15 039	15 383	15 547	16 484	1 265	102,1
Jernbaneverket	5 823	4 943	5 850	6 113	7 000	615	102,6
Sum	21 119	19 982	21 233	21 661	23 484	1 880	102,2

I samband med Stortingets behandling av St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, vedtok fleirtalet ei auka årleg ramme til både veg og jernbane med 1 mrd. kr samanlikna med framlegget frå Regjeringa Bondevik II. I budsjettframlegget for 2006 foreslo Regjeringa Bondevik II løyvingar til Statens vegvesen og Jernbaneverket som låg langt under Stortingets NTP-vedtak. Regjeringa Bondevik II makta heller ikkje i noko år å få fleirtal i Stortinget for å følgje opp rammenivået i Nasjonal transportplan 2002–2005 for veg og jernbane samla. I berre eit av fire år var løyvingane til Statens vegvesen om lag som ramma i Nasjonal transportplan, medan løyvingane til Jernbaneverket låg langt under ramma i Nasjonal transportplan i alle dei fire åra.

Regjeringa Stoltenberg II foreslo alt i St.prp. nr. 1 (2005–2006) Tillegg nr. 1 å auke løyvingane til veg og jernbane med om lag 480 mill. kr samanlikna med budsjettframlegget for 2006 frå Regjeringa Bondevik II. Etter framlegg frå Regjeringa Stoltenberg II, vedtok Stortinget samla løyvingar til Statens vegvesen og Jernbaneverket i statsbudsjettet for 2007 som innebar at dei økonomiske planrammene for både veg og jernbane blei følgde opp for eitt år, når ein fordeler planrammene likt over åra i planperioden. Dette var første gong ei

regjering har følgd opp planrammene i Nasjonal transportplan både for veg og jernbane. For 2008 ligg løyvingane til veg og jernbane klart over, om lag 250 mill. kr over for Statens vegvesen og om lag 290 mill. kr over for Jernbaneverket.

I budsjettframlegget for 2009 foreslår Regjeringa å løyve om lag 2,4 mrd. kr meir til veg og jernbane enn kva som er nødvendig for eitt års oppfølging av Nasjonal transportplan 2006–2009. Både for Statens vegvesen og Jernbaneverket ligg løyvingsforslaget om lag 1,2 mrd. kr over nivået i Stortingets NTP-vedtak. Sistnemde vedtak er overoppfylt etter fire år for både veg og jernbane, med høvesvis om lag 1,3 mrd. kr og om lag 610 mill. kr. I prosent utgjer oppfølginga for dei to etatane høvesvis 102,1 pst. og 102,6 pst.

Vedlikehaldet av transportinfrastrukturen har vore forsømt over mange år og av fleire regjeringar. Det er heller ikkje tvil om at både Statens vegvesen og Jernbaneverket undervurderte behovet for vedlikehald i samband med utarbeidinga av Nasjonal transportplan 2006–2015. Regjeringa Stoltenberg II har sett det som heilt nødvendig å gjere noko med denne utviklinga. Budsjetta til drift og vedlikehald både for veg og jernbane er derfor auka monaleg samanlikna med Nasjonal transportplan. Også i budsjettframlegget for 2009 har Regje-

ringa styrkt vedlikehaldsbudsjetta monaleg. Etter fire år av planperioden ligg løyvingane til drift og vedlikehald til Statens vegvesen og Jernbaneverket høvesvis om lag 820 mill. kr og 1 mrd. kr over nivået i Nasjonal transportplan.

Kostnadene til riksvegferjedrifta har auka langt utover nivået lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2006–2015. Dette har i hovudsak samanheng med betydelig generell kostnadsvekst i riksvegferjedrifta. Høg oljepris er den viktigaste årsaka til dette. Regjeringa har i fireårsperioden også auka rabattsatsane på sone- og verdikort med 10 prosentpoeng, frå 40 pst. til 50 pst. Dette har kome trafikantane og storbrukarane av ferjene til gode, men det har òg auka kostnadene for staten.

I nesten heile perioden 2006–2009 har det vore høgkonjunktur i Noreg. Trass i økonomisk overoppfølging av planrammene i Nasjonal transportplan 2006–2009, har høgkonjunktoren gjort det krevjande å få gjennomført alle dei tiltaka og prosjekta som var planlagde. Auka prioritering av m.a. vedlikehald, har medført at løyvingane til veg- og jernbaneinvesteringar etter fire år ligg noko under nivået i Nasjonal transportplan 2006–2009. Regjeringa har likevel prioritert rassikring høgt. Løyvingane til rassikring etter fire år ligg om lag 100 mill. kr over nivået i Nasjonal transportplan.

Stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2010–2019 skal etter planen leggjast fram i januar 2009. Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet sende i januar 2006 ut retningsliner for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019 i transportetatane og Avinor AS. Dei la fram sitt planforslag i januar 2008.

Det har i arbeidet med ny Nasjonal transportplan blitt gjennomført ein omfattande høyringsrunde, m.a. med fylkeskommunar og storbyar. Samferdselsdepartementet har også arrangert regionvise dialogfora med representantar for næringsliv og fagrørsle for å få betre kunnskap om framtidsutsikter og ønske om endringar i transportpolitikken. Resultatet av desse møta blei oppsummert på ein landsdekkjande konferanse tidleg i 2008. Før etatane la fram sitt planforslag i januar 2008, var

det på politisk nivå ein regionvis møteserie med fylkeskommunar og storbyar. Ein ny møteserie blei arrangert etter at etatane og Avinor AS la fram sitt planforslag.

6.9 Kjøp av samferdselstenester

Statleg kjøp av samferdselstenester blir i dei fleste tilfelle nytta for å yte eit tenestetilbod som ikkje er bedriftsøkonomisk lønsamt, men som det av samfunnsomsyn er ønskjeleg å oppretthalde. Målet er at det skal vere eit godt tilbod av samferdselstenester i heile landet. Kva som til ei kvar tid er eit tilfredsstillande tilbod, må ein vurdere jamleg ut frå bruk og kostnader ved dei ulike transporttilboda.

Statleg kjøp av tenester er også grunnleggjande i behovet for å oppretthalde eit transporttilbod av reint trafikale grunnar og/eller miljøomsyn. Det siste gjeld særleg for det omfattande statlege kjøpet av nærtrafikktenester med tog i dei største byområda. Riksvegferjene blir sett på som ein integrert del av det statlege vegnettet, og det blir derfor gitt tilskot til drifta. Formålet med løyvinga til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga mellom Bergen og Kirkenes er å gi dei som bur langs kyststrekninga eit tilfredsstillande transporttilbod gjennom daglege seglingar heile året.

Ordningane som Samferdselsdepartementet har for statleg kjøp av tenester er forholdsvis ulike. Dels er det snakk om konkurranse i form av anbod, dels kostnadsmodellar og dels tilskotsavtalar basert på forhandlingar.

Under ansvarsområdet til Samferdselsdepartementet er det ordningar for statlege kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsame flyruter (kap. 1310) og tilskot til og kjøp av persontransporttenester med tog (kap. 1351). Via Statens vegvesen kjøper staten også tenester i riksvegferjedrifta (kap. 1320, post 72) frå ulike ferjeselskap. Det er også inngått avtale om kjøp av sjøtransporttenester med Hurtigruten ASA for å sikre eit dagleg og heilårleg transporttilbod på strekninga mellom Bergen og Kirkenes ved eit årleg tilskot (kap. 1330, post 70).

Løyvingar til statleg kjøp av samferdselstenester

(i 1000 kr)

Kap.	Post	Nemning	Rekneskap 2007	Saldert budsjett 2008	Forslag 2009	Pst. endr. 08/09
1310		Flytransport				
	70	Kjøp av innanlandske flyruter	474 037	501 400	519 900	3,7
1320		Statens vegvesen				
	72	Kjøp av riksvegferjetenester	1 454 117	1 547 400	1 776 000	15,4
1330		Særskilde transporttiltak				
	70	Kjøp av sjøtransporttenester på strek- ninga Bergen – Kirkenes	257 486	287 900	312 100	8,4
1351		Persontransport med tog				
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 599 948	1 660 600	1 714 500	3,2
		Sum kjøp av tenester	3 785 588	3 997 300	4 322 500	8,1

I statsbudsjettet for 2009 er det til saman foreslått statleg kjøp av tenester for om lag 4,3 mrd. kr, ein auke på om lag 325 mill. kr eller 8,1 pst. frå saldert budsjett 2008.

Dei to største ordningane for statleg kjøp av samferdselstenester er kjøp av persontransporttenester med tog og kjøp av riksvegferjetenester. Om lag 40 pst. av totalbeløpet avsett til statleg kjøp av samferdselstenester i 2009 går til ordninga med kjøp av persontransporttenester med tog. Dette gjeld i hovudsak kjøp frå NSB AS for store delar av persontogtrafikken i Noreg og for nokre grensekryssande ruter mellom Noreg og Sverige. Vidare kjøper staten persontransport på Gjøvikbanen frå NSB Gjøvikbanen AS.

Den andre store kjøpsordninga, kjøp av riksvegferjetenester, som utgjer om lag 41 pst. av løyvinga til statleg kjøp av samferdselstenester, har også auka kraftig over fleire år. Årsakene til auken er m.a. høg oljepris og auka rabattsatsar.

I 2005 blei det inngått ein ny avtale for 2005–2012 for kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen – Kirkenes, etter at interesserte innanfor EØS-området var inviterte til å gi tilbod på trafikkerings av kyststrekninga. Avsett løyving for 2009 er i tråd med gjeldande avtale.

Løyvinga til kjøp av innanlandske flyruter er auka med 3,7 pst. frå 2008 til 2009. Ny anbuds kontrakt for helikopterruta Værøy – Bodø tok til å gjelde 01.08.2008. Hausten 2008 vil Samferdselsdepartementet inngå nye anbuds kontraktar for regionale flyruter ved 19 av lufthamnene. Desse skal gjelde frå 01.04.2009.

Dei ulike kjøpsordningane er nærare omtalt under dei respektive programkategoriane og kapitla i del II i proposisjonen.

6.10 Ekstern finansiering av infrastruktur

Den vesentlege delen av ekstern finansiering i vegsektoren er bompengar. Dette er dels enkeltståande bompengeprojekt, dels bomringar i byområde og dels strekningsvise bompengepakker. I tillegg kjem enkelte tilskot og forskot, i hovudsak frå lokale styresmakter, bompengeselskap og lokalt næringsliv.

For 2008 er det føresett at om lag 4,9 mrd. kr mill. kr blir stilt til disposisjon frå bompengeselskapa. I tillegg er det føresett om lag 1,1 mrd. kr i tilskot og forskot, fordelt med 590 mill. kr i tilskot og 540 mill. kr i forskot. For 2009 er bompengedraget venta å bli om lag 5,7 mrd. kr. I tillegg er det lagt til grunn 290 mill. kr i bompengar frå Oslo pakke 3 til driftstiltak for kollektivtransporten. Det er venta eit bidrag på om lag 1,5 mrd. kr frå tilskot og forskot, fordelt med 900 mill. kr i tilskot og 600 mill. kr i forskot. Tilskota kjem i all hovudsak frå kommunar og fylkeskommunar, medan forskota i hovudsak kjem frå kommunar. I tillegg er lokalt næringsliv ein vesentleg bidragsytar. Det er svært stor variasjon i type prosjekt som blir heilt eller delvis finansierte gjennom tilskot eller forskot. For nærmare omtale av dei ulike prosjekta blir det vist til rute- og fylkesomtalane under omtalen av Statens vegvesen sitt budsjett i del II i proposisjonen.

Samferdselsdepartementet har i ei rekkje år hatt ei generell fullmakt til forskottering av veginvesteringar. I statsbudsjett for 2009 er grensa for denne fullmakta foreslått auka med 500 mill. kr slik at samla løpande refusjonsforpliktingar ikkje overstig 2 300 mill. kr.

Samferdselsdepartementet viser til at det på lokalt nivå blir arbeidd med ei rekkje prosjekt der bompengar er ein del av opplegget for finansieringa. Departementet legg vekt på at prosjekta blir behandla etter gjeldande retningslinjer for bompenggeinnkrevjing.

Kostnadene for innkrevjing av bompengar har dei siste åra vore om lag 10 pst. av bompenggeinntektene. Utvikling av ny og meir effektiv teknologi for innkrevjing av bompengar vil gi ein reduksjon i kostnadene.

Investeringar i jernbaneinfrastruktur blir i all hovudsak finansiert igjennom ordinære løyvingar over statsbudsjettet. I tillegg til ordinære løyvingar kan Jernbaneverket finansiere jernbaneinvesteringar ved anleggsbidrag. Fram til no er det berre LKAB/Malmtrafikk AS som har gitt anleggsbidrag til investeringar av nokre prosjekt på Ofotbana for å betre tilhøva for malmtrafikken. I 2008 er det budsjettert med 23,8 mill. kr i anleggsbidrag frå LKAB/Malmtrafikk AS til oppgradering av straumforsyninga på Ofotbana, og i statsbudsjettet for 2009 er det sett av 15,9 mill. kr til vidareføring av dette arbeidet.

Tidlegare har LKAB/Malmtrafikk AS dessutan forskottert om lag 110 mill. kr til bygging av Katterat kryssingsspor på Ofotbana, jf. St.prp. nr. 1 (1999–2000). Samferdselsdepartementet har fram til no ikkje hatt ei generell fullmakt til forskottering av investeringar på jernbana, slik som for veginvesteringar. For 2009 blir det foreslått å innføre ei generell forskotteringsfullmakt også for jernbaneinvesteringar. Fullmakta er avgrensa til maksimalt 200 mill. kr, og vilkåra er elles dei same som gjeld for forskottering av vegprosjekt. I første omgang er det aktuelt at LKAB/Malmtrafikk AS får høve til å forskottere bygginga av Straumsnes kryssingsspor på Ofotbana, et prosjekt som er kostnadsrekna til om lag 80 mill. kr. Forskotteringsfullmakta for jernbaneinvesteringar kan medverke til at m.a. lokale styresmakter i større grad kan påverke prioriteringa av mindre lokale investeringar på jernbana.

Ved behandlinga av St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, blei det lagt opp til at det skulle gjennomførast tre prøveprosjekt i vegsektoren med OPS (Offentleg Privat Samarbeid), jf. omtale under kap. 1320, post 29 i del II i proposisjonen. To av prosjekta er opna for trafikk, medan det tredje er under bygging. Spørsmålet om vidare bruk av OPS for samferdselsprosjekt vil bli

vurdert i samband med Nasjonal transportplan 2010–2019.

6.11 Styring og oppfølging av samferdselsprosjekt

Porteføljestyling m.v.

Statens vegvesen har under bygging over 500 prosjekt. Langt fleire er under planlegging. Krava til oversikt og styring av heile prosjektporteføljen aukar stadig. Statens vegvesen starta derfor i 2006 eit arbeid med å etablere eit porteføljestylingssystem for heile etaten. Systemet skal lette oversikta og styringa av prosjektporteføljen. Formålet med systemet er m.a. å sikre optimal prosjektgjennomføring og å forbetre budsjettprosessane og budsjettstyringa i etaten. Systemet skal etter planen takast i bruk frå 2009. Dette er ei utsetjing på om lag eitt år grunna at utviklinga har teke lengre tid enn føresett.

Statens vegvesen har i 2008 revidert handbok 151 «Styring av utbyggings-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt». Formålet er å sikre betre plankvalitet og betre gjennomføring av utbyggingsprosjekt og drifts- og vedlikeholdstiltak på vegnettet. Det blir gjennomført ei omfattande opplæring for å sikre at føringane i handboka blir implementerte i etaten.

Omfanget av planlagde og igangsette prosjekt er langt lågare i Jernbaneverket enn i Statens vegvesen. Jernbaneverket har likevel etablert ei ordning med prosjektporteføljestyling av sine investeringsprosjekt. Etaten driv porteføljestyling av prosjekt på spesifiserte togstrekningar og mindre prosjekt som inngår i dei spesifiserte programområda.

Det er etablert eit samarbeid mellom nordiske veg- og jernbaneetatar for å utvikle ein meir felles nordisk marknad innanfor infrastruktursektoren. Siktemåla er å gjere det lettare å arbeide over grensene, og å gjere den nordiske marknaden meir interessant for internasjonale aktørar. For å gi betre oversikt over marknaden blir det etablert ein nordisk prosjektportal for større igangsette og planlagte veg- og jernbaneprosjekt. Samferdselsdepartementet har og teke initiativ for å trekkje fleire europeiske aktørar til den norske marknaden. Det er også eit mål å samordne erfaringane med ulike entreprisereformar og leggje til rette for auka konkurranse og produktivitet gjennom eit betre samarbeid med bransjen. For nærmare omtale av kontraktstrategiar m.m. viser ein til omtalen av programkategori 21.30 *Vegformål* og emnet Andre saker i del II i proposisjonen.

Ekstern kvalitetssikring av store samferdselsinvesteringar

Finansdepartementet har inngått rammeavtale med fleire eksterne konsulentmiljø for ordninga med ekstern kvalitetssikring av statlege investeringsprosjekt med kostnadsoverslag over 500 mill. kr. Oppdragsansvarleg for eit kvalitetssikringsoppdrag er rette fagdepartement og Finansdepartementet.

Målet med kvalitetssikringa er å få ein uavhengig analyse som grunnlag for statlege vedtak. Ordninga består av to ulike delar, KS1 og KS2. Nærmare omtale av ordninga er gitt under kap. 1630 i Finansdepartementets St.prp. nr. 1 (2006–2007).

KS1 skal gjennomførast i ein tidleg fase, normalt før konsekvensutgreiing og tiltaksplanlegging etter plan- og bygningslova tek til. Det skal takast utgangspunkt i eit overordna samfunnsbehov. Kvalitetssikringa skal omfatte fleire ulike alternativ til løysing (konsept). KS1 skal gi regjeringa eit underlag for å vedta kva for konsept som skal planleggast vidare.

KS1 i veg- og jernbanesektoren kan definerast og avgrensast på ulike måtar, men vil som hovudregel vere aktuelt i desse tilfella:

- Geografiske område med omfattande og komplekse transportsystem.
- Transportkorridorar som bind ulike delar av landet saman, og som bidreg til godt samband til det internasjonale transportnett.
- Enkeltstående og avgrensa investeringstiltak som legg føringar for framtidig val av korridorløysing, som er viktig for regional utvikling og/eller som reduserer avstandskostnader.
- Transportsystemet i større byområde. Pakker som omfattar fleire tiltak, skal vurderast samla og ikkje som enkelttiltak.

For den første fireårsperioden i Nasjonal transportplan 2010–2019 er det opna for at planlegginga etter plan- og bygningslova kan gå parallelt med at KS1 blir gjennomført, men under føresetnad av at lokale vedtak ikkje blir gjort før etter at Regjeringa har teke stilling til resultatet frå kvalitetssikringa. Vidare er det lagt til grunn at prioritering i Nasjonal transportplan som ein hovudregel krev gjennomført KS1. Det blir gjort einskilte unntak frå KS1 for planperioden 2010–2013.

Det er viktig å leggje til rette for at KS1 blir etablert som eit sentralt og velfungerande element i planarbeidet. Samferdselsdepartementet legg ikkje minst vekt på at KS1 blir implementert på ein måte som gjer at sentrale styresmakter kjem inn i arbeidet tilstrekkeleg tidleg. Statens vegvesen og Jernbaneverket har ei sentral rolle for å sikre dette.

Departementet ser det vidare som viktig at ein oppnår ein rasjonell bruk av ressursane ved bruk av ordninga.

KS1 inneber at eitt av dei eksterne konsulentmiljøa som Finansdepartementet har inngått rammeavtale med, skal kvalitetssikre ei utgreiing frå etatane (konseptvalutgreiing: KVV). I 2007 fastsette Samferdselsdepartementet i samråd med Finansdepartementet, retningslinjer for ordninga.

Så langt er det utarbeidd 12 KVV'ar innanfor vegsektoren. For åtte av desse skal det gjennomførast KS1 før Nasjonal transportplan 2010–2019 blir lagt fram. For jernbaneprojekt er det utarbeidd tre KVV'ar. To av dei skal underleggast KS1 før Nasjonal transportplan 2010–2019 blir lagt fram. Erfaringar tyder på at KVV bør gjennomførast før planlegging etter plan- og bygningslova har kome for langt. KVV for byområde, der transportutfordringane kan handterast etter prinsipielt ulike konsept, vil vere nyttig. Det same gjeld KVV for utvikling av utbyggingsstrategiar for lengre strekningar på stamvegnettet og for spesielle større enkeltprosjekt.

Det er rekna med at i 2008 vil det bli utbetalt til dei eksterne konsulentane som gjennomfører KS1, om lag 25 mill. kr i vegsektoren og om lag 3,2 mill. kr i jernbanesektoren. Etatane opplyser at eigen ressursbruk i samband med KVV/KS1 i 2008 blir om lag 10 mill. kr i vegsektoren og om lag 3,8 mill. kr i jernbanesektoren.

KS2 i veg- og jernbanesektoren omfattar kvalitetssikring av kostnader for eit prosjekt, under dette uvisse og styringsunderlag for gjennomføring av prosjektet. Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet vil ved behov utvide KS2 med vurderingar av trafikkgrunnlaget. Dette er mest aktuelt for bompengeprojekt.

Formålet med KS2 er å leggje til rette for god kostnadsstyring av store prosjekt, i første rekkje ved å sikre at måla er tilstrekkeleg avklarte og ved å leggje til rette for god prosjektgjennomføring innanfor eit realistisk budsjett. Eit viktig steg er å utføre ei uavhengig kvalitetssikring av den samla kostnaden ved prosjektet, der uvisse er definert og klart synleggjort. KS2 har sidan 2000 blitt nytta for prosjekt i samferdselssektoren med kostnadsoverslag over 500 mill. kr. Så langt er det gjennomført KS2 for om lag 40 prosjekt innanfor vegsektoren og for sju jernbaneprojekt.

Nye prosjekt som har blitt eksternt kvalitetssikra, blir omtalte med ei styringsramme og ei kostnadsramme. Styringsramma omfattar den kostnaden som Samferdselsdepartementet legg til grunn at etaten skal ha som mål å realisere prosjektet innanfor, dvs. den ramma som etaten har til disposisjon for å gjennomføre oppgåva. For dei fleste pro-

sjekta som blir kvalitetssikra, vil styringsramma vere slik at det er 50 pst. sannsynleg at ramma ikkje blir overskriden. Styringsramma blir vurdert etter tilråding frå etaten og kvalitetssikraren. Fordeling av styringsramma på det enkelte budsjettår vil bli dimensjonert ut frå målet om effektiv prosjektgjennomføring med optimal byggetid. Kostnadsramma omfattar styringsramma med tillegg for uvisse og har lågare risiko for overskriding enn styringsramma. Kostnadsauke ut over vedteken kostnadsramme må leggjast fram for Stortinget.

Det er rekna med at det i 2008 vil bli utbetalt til saman 12,9 mill. kr til dei eksterne konsulentane som gjennomfører KS2, fordelt med 12 mill. kr på vegsektoren og 0,9 mill. kr på jernbanesektoren. Omfanget i 2009 er førebels usikkert.

Etterprøving av store prosjekt

Frå 2006 blei det sett i verk ei ordning for etterprøving av store prosjekt innanfor samferdsel. Formålet er å undersøkje om dei faktiske verknadene er i samsvar med føresetnadene som blei lagde til grunn i planane for prosjekta. Samfunnsøkonomiske analysar står sentralt. Ordninga skal kunne gi eit betre fagleg grunnlag for planlegging av framtidige samferdselsprosjekt.

Statens vegvesen etterprøver om lag fem prosjekt årleg, medan Jernbaneverket etterprøver alle prosjekt over 200 mill. kr. Statens vegvesen har så langt etterprøvd ni vegprosjekt. For dei fleste prosjekta har lønsemda vore på same nivå eller høgare enn føresett i plangrunnlaget. Hovudårsaka til avvika er at trafikkveksten har vore til dels langt høgare enn i dei fylkesvise prognosane som blei lagde til grunn i plangrunnlaget. Anleggskostnader og ulykkesreduksjon er andre sentrale område der det kan vere endringar samanlikna med føresetnadene. For jernbaneprojekt vil det bli gjennomført etterprøving etter kvart som dei større prosjekta er avslutta. I første omgang gjeld dette dobbeltsporutbygginga i Vestkorridoren og dobbeltsporet Sandnes – Stavanger.

6.12 Selskap eigd av Samferdselsdepartementet

Den norske stat er ein omfattande eigar i verksemdar organisert som eigne selskap, ikkje minst i samferdselssektoren. Samferdselsdepartementet står i dag som eineiegjar av fire selskap; Avinor AS, NSB AS, Baneservice AS og Posten Norge AS.

Regjeringa la i desember 2006 fram St.meld. nr. 13 (2006–2007) Et aktivt og langsiktig eierskap. Her gjer Regjeringa greie for sin eigarskapspolitikk. Gjennom sitt eigarskap vil Regjeringa sikre at

staten bidreg til god og stabil utvikling av næringslivet i Noreg. Staten skal vere ein aktiv, langsiktig og føreseieleg eigar. Utøvinga av eigarskapet skal vere basert på allment aksepterte prinsipp for eigarstyring og rollefordelinga i aksjeloven. I meldinga blir det gjort greie for viktige omsyn som det er venta at alle selskap ivaretek (samfunnsansvar). Dette gjeld m.a. omsyn til miljø, omstilling, mangfald, etikk, forskning og utvikling. Vidare blir det i meldinga gjort greie for dei måla som Regjeringa har for det einskilte selskapet, m.a. for Avinor AS, Baneservice AS, NSB AS og Posten Norge AS.

Nærings- og handelsdepartementet utarbeidde våren 2007 eit dokument om Regjeringa sin eigarpolitikk, slik han er forankra i Stortinget ved behandlinga av St.meld. nr. 13/Innst. S. nr. 163 (2006–2007). I dokumentet er det lagt til grunn at selskap med statlege eigardelar skal vere leiande innan arbeidet med samfunnsansvar. Samferdselsdepartementet har i kontaktmøta med Avinor AS, Baneservice AS, NSB AS og Posten Norge AS våren 2008 gått igjennom selskapa sitt arbeid når det gjeld samfunnsansvar.

Samferdselsdepartementet legg som hovudregel anna kvart år fram ei stortingsmelding om eigarskapet i Avinor AS, NSB AS og Posten Norge AS, såkalla eigarmeldingar. I februar 2008 la departementet fram ei slik melding for Posten Norge AS, jf. St.meld. nr. 12 (2007–2008). Departementet vil leggje fram ei ny eigarmelding for NSB AS i desember 2008 og for Avinor AS i januar 2009.

I meldinga om Posten Norge AS orienterer Regjeringa om utviklinga i selskapet og tek for seg viktige utfordringar og planar for selskapet i åra som kjem, og Posten som viktig samfunnsaktør. Selskapet skal sikre ei god forvaltning av staten sine verdiar og ei god utvikling av selskapet. Kravet til avkastning og utbyttepolitikken er også omtalt.

Samferdselsdepartementet vil elles vise til staten sin årlege eigarrapport som Nærings- og handelsdepartementet legg fram, og som også omfattar selskapa underlagt Samferdselsdepartementet.

6.13 Gebyr

Finansdepartementet fastsette i 2006 generelle retningslinjer for gebyr- og avgiftsfinansiering av statlege myndighetsoppgåver. Eit mål med retningslinjene har vore å hindre at gebyra blir sette høgare enn at dei dekkjer kostnadene. I pkt. 5.11 i St.prp. nr. 1 (2007–2008) gjorde departementet greie for arbeidet med dette. Det gjekk fram at Luftfartstilsynet og Statens vegvesen ikkje ville vere ferdige med arbeidet før i 2008.

Luftfartstilsynet har inntekter frå fleire gebyr, m.a. for tilsynsverksemd, løyver, godkjenningar, sertifikat, medisinske tenester og registrering i norsk luftfartøyregister. Dei einskilte myndighetshandlingane er spesifiserte og prissette kvar for seg i Forskrift om gebyr for luftfartens offentlige forretninger (Gebyrregulativet).

Gebyrregulativet er bygd opp slik at det er lagt opp til stor grad av spesifisering av dei kostnadene det einskilte gebyr er meint å dekkje. I hovudsak er gebyra relaterte til dei kostnadene som ein har med myndighetshandlingane. Alle gebyra er så langt det er mogleg fastsett ut frå utrekna faktisk kostnad for den einskilte tilsynshandling. Dette inneber at ein del av gebyra må aukast betydeleg, andre er uendra og nokre gebyr blir lågare. På nokre område er det av omsyn til den som skal betale gebyret lagt opp til ei gradvis oppjustering, slik at gebyra for 2009 ikkje fullt ut er kostnadsriktige. Ein legg opp til at nytt gebyrregulativ tek til å gjelde 01.01.2009.

Statens vegvesen har inntekter frå fleire gebyrordningar. Ordningane omfattar m.a. gebyr for praktiske og teoretiske førarprøver, utsteding av førarkort og dagprøvekjennermerke, utlevering av inndratte kjennermerke, myndighetskontrollar, utsteding av digitalt fartsskrivarkort, typegodkjenning av køyretøy og utsteding av løyve (lisensar og tillatingar) for internasjonal person- og godstransport. Statens vegvesen har gått igjennom gebyra for å vurdere om dei er kostnadsriktige.

Gebyra frå utsteding av førarkort og ADR kompetansebevis (transport av farleg gods), og dei fleste myndighetskontrollar kan vurderast å vere kostnadsriktige. Det er derfor ikkje lagt opp til å endre desse gebyra.

For nokre tenester som teoriprøvar i alle klassar utanom klasse B, teoriprøve ADR, ulike praktiske prøvar og etterkontrollar er gebyra lågare enn det som er vurdert som kostnadsriktig. Desse gebyra vil bli auka.

Departementet legg opp til å avvike frå prinsippet om kostnadsriktig prising for enkelte tenester.

Gebyret for praksisprøve, uttrykking, er i dag på 835 kr. Eit kostnadsriktig nivå på gebyret vil vere 1 035 kr. Volumet på tenesta er lågt. Gjennomsnittskostnaden er derfor følsam ved endring av volumet grunna dei faste kostnadane knytt til tenesta. Gebyret vil ikkje bli endra no, men kostnadene vil bli vurdert over tid, slik at ein unngår årlege justeringar, då dette blir lite føreseieleg for brukarane.

For køyretøy som blir avskilta må det betalast eit påskiltingsgebyr før det inndregne vognkortet og kjennemerket kan bli utlevert. Både dette gebyret og gebyret for dagprøvekjennermerke er i dag

høgare enn det som er eit kostnadsriktig nivå. Departementet vil sjå nærmare på desse gebyra.

Strykprosenten på teoretisk prøve for kandidatar til førarkort klasse B har over tid vore aukande og er i dag på 53 pst. Dette kan tyde på at kandidatane førebur seg for dårleg før dei tek teoriprøven. For å få kandidatane til å førebu seg betre legg ein opp til å ta i bruk økonomiske insentiv ved at alle som står på teoriprøven ved første forsøk får prøven gratis. Dette vil kunne motivere fleire til å bruke meir tid og ressursar for å få eit tilstrekkeleg kunnskapsnivå. Håpet er at dette bidreg til ei generell heving av kunnskapsnivået til førarkortkandidatane. Ei heving av kunnskapsnivået vil vere eit positivt bidrag til trafikksikkerleiken. Dersom det viser seg at ordninga ikkje gir dei venta resultata som ein reduksjon av strykprosenten på teoriprøven eller at ordninga fører til ein auke i forsøka på juks eller liknande, vil ordninga bli vurdert på nytt. På denne bakgrunn blir det generelle gebyret auka frå 335 kr til 600 kr. Kandidatane som står på teoriprøven ved første forsøk får prøven gratis. Statens vegvesen har òg ansvaret for gebyret for utsteding av kort for digital fartsskrivar og gebyr for utsteding av løyve etter forskrift om internasjonal person- og godstransport. Sistnemnde gebyr er knytt opp mot rettsgebyret. Departementet legg ikkje opp til å endre desse gebyra no.

I tillegg til dei gebyra som blir administrert av Statens vegvesen, har fylkeskommunane ansvar for ei ordning kor gebyra er knytt opp mot rettsgebyret. Dette gjeld utsteding og mottak av løyvedokument etter forskrift om yrkestransport innlands. Ein gjennomgang av kostnadene for denne ordninga er ferdig. Departementet vil vurdere behovet for å endre gebyra.

6.14 Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremje likestilling mellom kjønna er viktig på alle politikkområde. Der det er formålstenleg, skal òg transportpolitikken medverke til likestilling mellom menn og kvinner. Vidare skal menn og kvinner få same høve til å delta i planlegging og avgjerder innanfor transportområdet.

Likestilt transportsystem

I samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2010–2019 har Samferdselsdepartementet fått utført ei utgreiing om kva transportpolitikken har å seie for likestilling mellom kjønna. Hovudtrekka i denne utgreiinga er lagt til grunn for omtalen nedanfor.

Arbeid for likestilling i transportpolitikken må ta utgangspunkt i ulike behov. Transportbehov er

avleidd av aktivitetar i dagleglivet. Her finn ein klare skilnader mellom kvinner og menn.

Kvinner har framleis hovudansvaret for hushaldsarbeid, sjølv om skilnadene har blitt mindre dei siste 20 åra. Det same gjeld omsorg for barn og anna omsorg. Transport til og frå fritidsaktivitetar, skole og barnehage er framleis i størst grad eit ansvar kvinner tek.

Når det gjeld arbeidsreiser, har kvinner jamt over kortare avstand til jobben enn det menn har. Ved hjelp av infrastrukturinvesteringar kan ein få større arbeidsmarknadsregionar. Lågare bruk av bil blant kvinner kan innebære at dei ikkje kan gjere seg nytte av større regionar på same måte som det menn kan. For arbeidsreiser kan ein òg peike på at gratis parkering ved arbeidsplassen ikkje er skattlagt, medan beløpet er skattepliktig dersom arbeidsgivar subsidierer kollektivtransport. Dette kan ha ein kjønnsmessig fordelingsseffekt.

Behov følgjer òg av tilgang til privatbil. Det er framleis tydelege skilnader både når det gjeld å ha førarkort, og kven i hushaldet som disponerer bil. Om lag 75 pst. av mennene har jamt over tilgang til bil, mot litt over 60 pst. av kvinnene. Skilnadene er mindre blant yngre personar, og lågast i aldersgruppa 35–44 år. Når politikken skal utformast, må ein ta omsyn til dei faktiske tilhøva i samfunnet i dag.

Kvinner sin del av daglege reiser med bil er vesentleg lågare enn for menn. Det kan tyde på at kvinner i større grad enn menn etterspør alternative transportmåtar som kollektivtransport. Dei

har òg ei meir positiv haldning til kollektivtransport enn menn.

Likestilling i transportpolitikken inneber at det blir utforma eit transportsystem som i same grad tek omsyn til dei ulike transportbehova som kvinner og menn har. Ut frå situasjonen i dag vil betre kollektive transporttilbod vere positivt for auka likestilling. Departementet vil sjå nærmare på korleis kjønna er representerte i administrative organ som planlegg og utformar transportpolitikken og leggje til rette for at òg fleire kvinner finn dette interessant.

Som i dei tidlegare budsjettforslaga frå Regjeringa Stoltenberg II, vil budsjettforslaget for 2009 innebære ein ytterlegare auke i satsinga på jernbanen og kollektivtransport. Dette er spesielt kanalisert til strekningar der passasjerpotensialet er stort. Belønningsordninga, som i budsjettforslaget for 2009 er foreslått dubla, er eit verkemiddel for ein betre kollektivtransport i dei største byområda og mindre bilbruk i byområda. Saman med satsinga på eit godt kollektivtilbod i distrikta vil dette medverke til eit meir likestilt transportsystem.

Status for likestilling i Samferdselsdepartementet

Kjønnsfordelinga i Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet hadde i 31.12.2005 135 faste stillingar. Prosenttala i tabellen gjeld fordelinga av kvinner og menn av dei tilsette i departementet 31. desember desse åra. Kvinnedelen gjekk noko ned i 2007 samanlikna med 2005 og 2006.

	2005	2006	2007
Faste stillingar	136	135	139
Tilsette 31. desember	135	131	134
Kvinner (i pst.)	48,2	51,9	44,8
Menn (i pst.)	51,8	48,1	55,2

Kjønn fordelte på ulike stillingskategoriar

I rådgivargruppa har det vore ein reduksjon i prosentdelen av kvinner frå 48,7 pst. i 2006 til 42,5 pst. i 2007, og ein auke når det gjeld menn frå 51,3 pst. i 2006 til 57,5 pst. i 2007. I saksbehandlargruppa er

det framleis eit fleirtal av kvinner, men kvinnedelen har blitt redusert frå 95,2 pst. i 2006 til 78,9 pst. i 2007. I kontorgruppa er framleis det berre kvinner. I leiargruppa er det ein liten auke frå 2006 til 2007, men kvinnedelen i denne gruppa er framleis for låg.

Tal (pst.)	2006		2007	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	9 (28,1)	23 (71,9)	10 (29,4)	24 (70,6)
Rådgivarar m.m.	37 (48,7)	39 (51,3)	34 (42,5)	46 (57,5)
Saksbehandlarar	20 (95,2)	1 (4,8)	15 (78,9)	4 (21,1)
Kontorgruppa	2 (100)	0 (0)	1 (100)	0 (0)
Sum	68 (51,9)	63 (48,1)	60 (44,8)	74 (55,2)

Løn

Kvinneløna ligg noko over mannsløna for avdelingsdirektør og førstekonsulent. I kategoriane

underdirektør, seniorrådgivar og rådgivar ligg mannsløna noko over kvinneløna.

Gjennomsnitt brutto regulativløn pr. månad i kroner

	Kvinner	Menn	Gjennomsnitt
Avdelingsdirektør	52 121	50 290	50 572
Underdirektør	40 930	44 135	42 733
Seniorrådgivar	36 903	38 835	37 946
Rådgivar	27 373	30 889	29 600
Førstekonsulent	28 204	27 464	27 464

Overtid

Bruken av overtid totalt på tvers av stillingskategoriar og organisasjonseiningar viser at overtida for 2007 var fordelt med 66,3 pst. på menn og 33,7 pst. på kvinner.

Splittar ein overtida opp i timeintervall, ser ein at menn står for størstedelen av overtida over 100 timar, medan kvinnene står for størstedelen av overtida under 100 timar.

Stillingskategori	Under 100 t		101–200 t		Over 200 t	
	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn	Kvinner	Menn
Leiarar	5	7	3	6	0	5
Rådgivarar m.m.	30	20	4	10	1	6
Saksbehandlarar	8	1	4	0	1	0
Sum kvinner/menn	43	28	11	16	2	11
Totalt		71		27		13

Status for likestilling i underliggende etatar

Jernbaneverket hadde ved utgangen av 2007 2 921 tilsette. Av desse var 502 kvinner og tilsvarende 17 pst. av dei tilsette. I stillingstypar/fagområde med underrepresentasjon arbeider Jernbaneverket med å finne løysingar for å auke representasjonen av det kjønn som er i mindretal. Jernbaneverkets mål er å ha 20 pst. kvinnelege leiarar. I 2007 var

delen kvinner 13,2 pst. For å betre lønnsutviklinga for kvinner har prosentvis fleire kvinner enn menn fått lønsopprykk i dei lokale lønsforhandlingane dei siste åra. For å kome nærmare målet om likestilling blir kvinner oppmoda til å søke på stillingar i kategoriar med låg kvinnedel og menn der delen av menn er låg.

Post- og teletilsynet hadde pr. 31.12.2007 i alt 152 tilsette, fordelt på 52 kvinner (35 pst.) og 100

menn (65 pst.). Det er få kvinnelege søkjarar, særleg til leiarstillingar. Tilsynet satsar på å byggje opp interne kvinnelege leiarkandidatar med hjelp av ulike tiltak. Kvinnelege søkjarar blir alltid kalla inn til intervju.

I Statens vegvesen var det i 2007 i alt 4 997 tilsette, 3 130 menn og 1 867 kvinner. Kvinner 37 utgjorde dermed 37 pst. av dei tilsette. Av dei nytilsette i 2007 var det også 37 pst. kvinner. Av dei om lag 300 leiarane i etaten var 26 pst. kvinner. I etatsleiargruppa hos vegdirektøren var 4 av 13 kvinner. I 2008 har dette auka til 5 av 13.

Statens vegvesen har sett mål for kvinner i leiarstillingar. Trass i arbeidet for å auke talet på kvinner i leiar- og sakshandsamarstillingar er det i etaten ein nedgang i talet frå 2006 til 2007. Det er ein tendens at fleire kvinner enn menn ønskjer å gå ut av leiarstillingar. Statens vegvesen arbeider med å finne årsakene til dette m.a. ved analysar av sluttintervju.

I sin handlingsplan for likestilling er Statens vegvesen oppteken av rekruttering. Tiltak i denne samanhengen er m.a. marknadsføring ved universitet og høgskular, profilering av etaten som kunnskapsbedrift, aktiv rekruttering av kvinner og prioritering av kvinner til sommarjobbar og traineeordningar. Statens vegvesen er oppteken av å motivere og følgje opp kvinnelege medarbeidarar og å gi dei utviklingshøve. Det er praksis at kvinner får prøve seg i leiarrolla ved å fungere som faste avløyssarar.

Luftfartstilsynet har pr. 31.12.2007 154 tilsette. Av dei var 51 kvinner (33,1 pst) og 103 menn. Ved utgangen av 2007 hadde tilsynet 27 leiarstillingar på ulike nivå. Kvinnedelen i desse stillingane var 26 pst. Det var to kvinnelege toppsjefar i verksemda (28,5 pst. Luftfartstilsynet har ein handlingsplan for likestilling for åra 2005–2008. Likestillingsarbeidet i verksemda skal bidra til å jamne ut forskjellar mellom kjønna innan alle fagområde og i alle typar stillingar. Periodemålet er 25 pst. kvinner i mellom- og toppleiarstillingar.

Statens jernbanetilsyn har som einaste etat under Samferdselsdepartementet ei overvekt av kvinner. Ved utgangen av 2007 var det 22 fast tilsette i tilsynet. Av dei var 13 (59 pst.) kvinner og 9 (41 pst.) menn.

Ved utgangen av 2007 var det 35 tilsette i Statens havarikommisjon for transport. Kvinner utgjorde nær 29 pst. av dei tilsette, dvs. 10 personar.

6.15 Oppfølging av oppmodingsvedtak frå stortingssesjonen 2007–2008

Vedtak nr. 402, 13. mars 2008

Ved behandlinga av Dok. nr. 8:28/Innst. S. nr. 149 (2007–2008) vedtok Stortinget dette oppmodingsvedtaket:

«Stortinget ber Regjeringen vurdere muligheten for å innføre påbud om sitteplass for skolebarn i skoleskyss med buss. Arbeidet starter etter at rapporten om «Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss er lagt fram for Samferdselsdepartementet.»

Samferdselsdepartementet mottok rapporten «Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss» i mai 2008. For ev. å kunne innføre særlege tiltak for trafikantgruppa skulebarn i buss, må det gjerast vurderingar av økonomisk, juridisk og praktisk art. Departementet er no i gang med å vurdere resultat i rapporten, og vil i det vidare arbeidet gjennomføre nødvendige utgreiingar for å følgje opp oppmodinga frå Stortinget.

Vedtak nr. 450, 6. mai 2006

Ved behandlinga av Dok. nr. 8:57/Innst. S. nr. 193 (2007–2008) vedtok Stortinget dette oppmodingsvedtaket:

«Stortinget ber Regjeringen om, i forbindelse med forvaltningsreformen, å foreta en helhetlig gjennomgang av ansvarsfordeling for ferjedriften og samtidig sørge for at fylkene/regionene får ansvar for de aktuelle ferjestrekningene i Kragerø og på Randsfjorden.»

Samferdselsdepartementet vil følgje opp vedtaket i samband med stortingsmeldinga om Nasjonal transportplan 2010–2019, som vil bli lagt fram i januar 2009. Det er lagt til grunn at øvrige riksvegar med tilhøyrande ferjesamband i det vesentlegaste skal overførast til fylkeskommunane i samband med forvaltningsreformen, jf. St.meld. nr. 12/Innst. S. nr. 166 (2006–2007). Ein tek sikte på å omtale klassifiseringa av øvrig riksvegnett med tilhøyrande ferjesamband som i Nasjonal transportplan 2010–2019. Fylkeskommunane vil få ansvaret for alle ferjesamband utanfor riksvegnettet i samband med forvaltningsreformen.

6.16 Oppfølging av IA-avtalen i staten

Omtalen gjeld planlagde og gjennomførte tiltak for inkluderande arbeidsliv (IA) i Samferdselsdepartementet og underliggjande etatar.

Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet har som mål at det ikkje skal ha arbeidsrelatert sjukefråvær, og at sjukefråværet elles ikkje skal vere over fem pst. som var sjukefråværet i 2002 da departementet undertekna samarbeidsavtalen om eit inkluderande arbeidsliv. I 2007 var sjukefråværet i departementet 2,7 pst. Noko av årsaka til det låge sjukefråværet kan vere eit godt arbeidsmiljø både fysisk og psykososialt. Departementet samarbeider med bedriftshelsetenesta for å leggje til rette arbeidsplassen til den einskilde.

Det er eit mål at tilsette med mellombels eller langsiktig/permanent nedsett funksjonsevne skal kunne halde fram å arbeide i Samferdselsdepartementet og at ein ved rekruttering ikkje skal leggje vekt på redusert funksjonsevne. For å oppnå dette legg departementet arbeidsplassen til rette, har fleksible arbeidsordningar og rutinar for oppfølging av den einskilde. Det er også eit mål at tilsette i departementet er i arbeid til oppnådd aldersgrense. Erfaringa er at medarbeidarane er i arbeid etter at dei har fylt 62 år.

Luftfartstilsynet

Luftfartstilsynet blei IA-bedrift i 2006. Tilsynet har utarbeidd handlingsplanar for dette arbeidet som er innarbeidd i HMS-handlingsplanen for etaten.

For IA-arbeidet i 2008–2009 har Luftfartstilsynet som målsetjing å halde sjukefråværet under 4 pst., og unngå auke i sjukefråværet gjennom god IA-oppfølgning og førebyggjande IA-tiltak. Vidare vil tilsynet ta imot minimum ein person på arbeidstrening pr. år og ha målretta tiltak for å hindre for låg pensjoneringsalder for tilsette som vurderer «tidleg» pensjonsalder.

Sjukefråværet for 2006 var på 2,7 pst og for 2007 på 2,5 pst.

Luftfartstilsynet har generelt sett hatt få søkjarar med redusert funksjonsevne. Kvalifiserte kandidatar som opplyser om redusert funksjonsevne, blir innkalla til intervju.

Pensjoneringsalderen i Luftfartstilsynet har over tid vore relativt høg. Det er generelt få som går av med AFP, og fleire vel å stå i stilling ut over 67 år. Tilsynet følgjer likevel opp kvar tilsett som vurderer pensjon.

Statens havarikommisjon for transport

Statens havarikommisjon for transport er ei IA-bedrift med lågt sjukefråvær. I tre av fire kvartalsoversyn i 2007 låg sjukefråværet i etaten på under 2 pst. Havarikommisjonen har ei tett oppfølging av sjukemelde.

Kommisjonen har ikkje gått aktivt ut for å rekruttere personar med redusert funksjonsevne i kunngjering av stillingar, og kan ikkje sjå å ha motteke søknader frå personar med redusert funksjonsevne.

Statens havarikommisjon for transport har ikkje erfaring med at tilsette over 60 år ønskjer å fratre før pensjonsalder.

Jernbanelverket

Som IA-bedrift har Jernbanelverket arbeidd målretta og systematisk med inkluderande arbeidsliv ved å utvikle robuste og effektive rutinar og heve kompetansen for leiarar, verneombod m.m. Jernbanelverket har også gjennomført eit prøveprosjekt for eigenmelding som ser ut til å ha verka positivt inn på både kort- og langtidsfråværet. Dei to siste åra har Jernbanelverket hatt ein positiv utvikling i sjukefråværet. I 2007 var sjukefråværet historisk lågt med totalt 4,9 pst. mot 5,3 pst. i 2006. Nedgangen gjeld i hovudsak langtidsfråværet, som var på 2,7 pst. i 2007 mot 3,2 pst. i 2006. Mykje av bakgrunnen for nedgangen ligg truleg i oppfølgingsarbeidet som den enkelte leiar gjer.

Jernbanelverket har utarbeidd eigne retningslinjer for å få til ei kvalitetssikra og systematisk oppfølging av sjukemelde. Når ein medarbeidar utviklar ei funksjonshemming som gjer det vanskeleg å utføre arbeidet, skal leiar ta initiativ til å leggje til rette slik at medarbeidaren så langt det er mogeleg kan halde fram i det ordinære arbeidet sitt. Det er utarbeidd opplegg for oppfølging av langtidssjuke i samarbeid med bedriftshelseteneste, NAV og interne HMS-funksjonar. For å vere i betre stand til å utnytte dei moglegheitene etaten totalt har innanfor attføringsarbeidet er det i tillegg etablert eit sentralt attføringsutval.

Jernbanelverket har ikkje innført spesifikke tiltak for å rekruttere medarbeidarar med nedsett funksjonsevne.

For å motivere eldre arbeidstakarar til å stå lengre i arbeid følgjer Jernbanelverket dei seniorpolitiske tiltaka som er avtalte mellom partane gjennom Hovedtariffavtalen i Staten.

Statens jernbanetilsyn

Statens jernbanetilsyn hadde i 2007 eit sjukefråvær på 2,8 pst. Etaten har som målsetjing å halde ved lag det låge sjukefråværet gjennom fleire tiltak. I samband med utarbeiding av årsplan legg etaten i samarbeid med bedriftshelsetenesta vekt på aktivitetar som førebyggjer sjukefråværet og tilrettelegging av den fysiske arbeidsplassen med individuelle løysingar etter behov. Sjukemelde blir følgde opp på ulike måtar.

Tilsynet har som mål å medverke til at fleire med redusert funksjonsevne tek del i arbeidslivet. Dette blir gjort ved fleire tiltak. Dersom ein søkjar opplyser om redusert funksjonsevne, men ser ut til å vere fagleg kvalifisert for stillinga, skal søkjaren innkallast til intervju.

Statens jernbanetilsyn legg til rette for at tilsette kan vere i arbeid så lenge dei sjølv ønskjer det.

Statens vegvesen

Statens vegvesen har vore IA-bedrift sidan 2003. I samarbeidsavtala for perioden 2006–2009 er det utarbeidd nye handlingsplanar for Statens vegvesen. Fleire tiltak er implementerte. Det er utarbeidd prosedyre for å følgje opp sjukemeldte og dokumentere dialogen gjennom funksjonsvurdering og oppfølgingsplan. Sjukefråværet for heile etaten er redusert frå 5,7 pst. i 2006 til 5,1 pst i 2007. Etaten si målsetjing er å kome ned på 4,6 pst.

Etaten vil forbetre arbeidsmiljøet gjennom fleire tiltak som t.d. bruk av resultat frå medarbeidarundersøkingar, vernerundar og risikovurderingar. For at arbeidstakarane kan stå lengst mogleg i arbeid har etaten egne seniortiltak.

Statens vegvesen vurderer bruk av praksisplassar for arbeidssøklarar via NAV i alle mellombelse stillingar. Plassane skal vere lagde til rette for at arbeidstakarar med funksjonslyte skal kunne fungere på ein tilfredsstillande måte. Etaten samarbeider med NAV-kontora med sikte på betre holdningar til arbeidssøkjande og rekruttering av søkjarar med nedsett funksjonsevne.

I perioden 01.08.2006 – 01.03.2008 var 1,3 pst. av alle nytilsette personar med nedsett funksjonsevne.

For å nå fram til fleire søkjarar med redusert funksjonsevne, blir det vurdert å forsterke ordlyden i kunngjeringsteksten slik at alle kvalifiserte søkjarar som kan vise til at dei har redusert funksjonsevne vil bli kalla inn til intervju. Statens vegvesen deltek vidare i det statlege trainee-programmet for yrkeshemma arbeidssøklarar.

Talet på tilsette som går av med AFP i Statens vegvesen er aukande. Dette fører til at den reelle pensjoneringsalderen går ned. Gjennomsnittleg pensjonsalder i 2001 var 65 år, og i 2007 var den 64,2 år. Ei rad seniorpolitiske tiltak har den seinare tida blitt innførte. Statens vegvesen er med på forsøksordninga med redusert arbeidstid for seniorar. Partane i Statens vegvesen har inngått ei ny avtale om seniorpolitiske tiltak frå 01.05.2008 for å motivere dei tilsette til å stå lengre i arbeid.

Post- og teletilsynet

Post- og teletilsynet er ikkje IA-bedrift. Arbeidsmiljøutvalet i etaten har vedteke at tilsynet skal bli IA-bedrift. Denne prosessen er no starta overfor NAV.

For å motivere eldre arbeidstakarar til å stå lenger i arbeid følgjer tilsynet dei seniorpolitiske tiltaka som er avtalte mellom partane gjennom Hovedtariffavtalen i Staten.

6.17 Systematiske brukarundersøkingar

Det er eit mål for Regjeringa at innbyggjarane i større grad skal kunne påverke kvaliteten og utforminga på dei statlege tenestene.

Statens vegvesen gjennomfører årlege systematiske undersøkingar av kor nøgde trafikantane er med vinterdrifta. Bakgrunnen for dette er ønsket om å få betre kunnskap om kva trafikantane (bilistar, syklistar og fotgjengarar) meiner om vegvedlikehaldet og køyretilhøva om vinteren. I undersøkinga er ein særleg oppteken av drift av vegnettet, drift av gang-/sykkelveggar og av busschaldeplassar.

Samtidig blir det gjennomført årlege systematiske undersøkingar av kor nøgde trafikantane er med framkomsten meir generelt. Her blir også bilistar, syklistar og fotgjengarar intervjuet. Spørsmåla dreiar seg om tilstanden på vegen (køproblemm, standard på vegdekka m.m.), veginformasjon og spesielle forhold for yrkessjåførar.

Resultata viser at trafikantane ikkje er nøgde med framkomsten. Spesielt gjeld dette vinterdrifta og standarden på vegdekka. Kunnskapen frå undersøkingane bidreg til å rette innsatsen mot dei områda kor det er størst behov for forbetringar. Regjeringa har auka innsatsen på vedlikehald betydeleg. Statens vegvesen bruker resultata både internt og i dialogen med entreprenørane.

Vidare har Statens vegvesen gjennomført årlege brukarundersøkingar av service og tenester for trafikant- og køyretøykundane. Dette blir gjort for å kunne gi etaten betre kunnskap om kva som bør gjerast for å yte betre tenester. Resultata har vore gode, og dei heldt seg på same nivå. Statens vegve-

sen er usikker på om metoden som er nytta, er god nok. Undersøkingane har ikkje blitt gjennomførte i 2007 og 2008. Før undersøkinga ev. blir vidareført vil metoden bli vurdert nærmare.

Statens vegvesen har innhenta kunnskap om korleis eigarar og samarbeidspartar ser på etaten si verksemd. Det blei i 2005, 2006 og 2007 gjennomført undersøkingar om samfunnsengasjement knytt til trafikksikkerheit, miljø m.m. Resultata skal, saman med registreringar og andre undersøkingar, inngå som styringsinformasjon i etaten og vil bli innhenta regelmessig. Resultata viser store skilnader avhengig av tema og kva målgrupper som er spurde. Generelt er resultata best når det gjeld Statens vegvesen sitt engasjement knytt til trafikksikkerheit.

Samferdselsdepartementet, fylkesadministrasjon, fylkespolitikarar og kommunane har systematisk blitt spurde om kor nøgde dei er med dei grunnlaga for avgjerder dei får frå Statens vegvesen. Resultata har blitt brukt internt i etaten for å betre innsatsen. Undersøkinga blei gjennomført i 2005, 2006 og 2007, og resultata viser at kommunane gjennomgåande er nøgde med dei plangrunnlag dei får frå Statens vegvesen. Når det gjeld grunnlaga for avgjerder for handsaminga av budsjett, er Samferdselsdepartementet mest nøgd, men også fylkeskommunane er i hovudsak tilfredse.

Statens vegvesen er i ferd med å vidareutvikle sitt interne styringssystem. I samband med dette vil det også bli gjort ei vurdering av kva for brukarundersøkingar som skal gjennomførast og kor ofte dei skal gjennomførast.

Som ein del av arbeidet med mål- og resultatstyring av Jernbaneverket, skal Jernbaneverket rapportere om kor nøgde publikum er og gjennomføre regelmessige brukarundersøkingar blant togselskapa. Jernbaneverkets serviceerklæring defi-

nerer krava frå brukarane til riktig informasjon på stasjonen og i rett tid, og at stasjonen skal være rein og ryddig. Dei reisande blir spurde om deira oppfatning om dette gjennom NSBs brukarundersøkingar retta mot kundane. Jernbaneverket gjennomførte ved årsskiftet 2007/2008 ei brukarundersøking retta mot togselskapa om korleis togselskapa oppfatta Jernbaneverket som leverandør av jernbaneinfrastruktur og trafikksstyring. Desse undersøkingane vil bli gjennomførte regelmessig og minimum ein gong i året.

Post- og teletilsynet har ei rekkje tiltak for å sikre forbrukarane gode og sikre tenester. På tilsynet si heimeside på internett kan ein komme inn på portalen for forbrukarhjelp, teleprisar, nettvett og breiband.

Som eit tiltak for å sikre forbrukarane gode tenester har Luftfartstilsynet ordningar for å svare på spørsmål om passasjerrettar. Det er informasjon om denne ordninga på Luftfartstilsynets heimeside på internett.

Statens havarikommisjon for transport planlegg å gjennomføre brukarundersøkingar retta mot samarbeidspartnarar.

6.18 Hurtigrutemuseet

I St.prp. nr. 1 (2007–2008) blei det gjort greie for utgreiinga om kor og korleis ein kan ta vare på historia til hurtigruta og «Gamle Finnmarken». Som det blei gjort greie for i denne proposisjonen, meiner Regjeringa at hurtigrutemuseet og «Gamle Finnmarken» er eit lokalt ansvar. Det blei og peika på at Nordland fylkeskommune og andre aktuelle aktørar på vanleg måte må søkje om støtte frå dei statlege støtteordningane som er etablerte på området. Kultur- og kyrkjedepartementet vil ha samordningsansvaret for den vidare handteringa av denne saka.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

1. I St.prp. nr. 1 om statsbudsjettet for år 2009 blir dei summane førde opp som er nemnde i eit framlagt forslag:

a. Sum utgifter under kap. 1300–1380	kr	27 952 100 000
b. Sum inntekter under kap. 4300–4380, 5611, 5619 og 5624	kr	2 192 000 000

Forslag til vedtak om bevilgning for budsjettåret 2009, kapitla 1300–1380, 4300–4380, 5611, 5619 og 5624

I Utgifter:

Kap.	Post		Kr	Kr
Administrasjon m.m.				
1300		Samferdselsdepartementet		
	01	Driftsutgifter	113 600 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	19 300 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	23 600 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 500 000	159 000 000
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	18 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	170 200 000	
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet	50 000 000	238 200 000
		Sum Administrasjon m.m.		397 200 000
Luftfartsformål				
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	519 900 000	519 900 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	13 400 000	13 400 000
1313		Luftfartstilsynet		
	01	Driftsutgifter	167 500 000	167 500 000
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	01	Driftsutgifter	50 200 000	50 200 000
		Sum Luftfartsformål		751 000 000
Vegformål				
1320		Statens vegvesen		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	7 749 500 000	

Kap.	Post		Kr	Kr
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	380 100 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 60 og post 72</i>	6 440 900 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	442 500 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	229 000 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 31</i>	17 700 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 776 000 000	17 035 700 000
		Sum Vegformål		17 035 700 000
		Særskilte transporttiltak		
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	415 800 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på streknin- gen Bergen-Kirkenes	312 100 000	727 900 000
		Sum Særskilte transporttiltak		727 900 000
		Jernbaneformål		
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 800 900 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	73 200 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	3 199 100 000	7 073 200 000
1351		Persontransport med tog		
	60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog	10 200 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	1 714 500 000	1 724 700 000
1354		Statens jernbanetilsyn		
	01	Driftsutgifter	37 300 000	37 300 000
		Sum Jernbaneformål		8 835 200 000
		Post og telekommunikasjoner		
1380		Post- og teletilsynet		
	01	Driftsutgifter	169 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlike- hold, <i>kan overføres</i>	11 500 000	

Kap.	Post		Kr	Kr
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	24 500 000	205 100 000
		Sum Post og telekommunikasjoner		205 100 000
		Sum departementets utgifter		27 952 100 000

Inntekter:

Kap.	Post		Kr	Kr	Kr
Samferdselsdepartementet					
4300		Samferdselsdepartementet			
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 300 000		2 300 000
4312		Oslo Lufthavn AS			
	90	Avdrag på lån	388 800 000		388 800 000
4313		Luftfartstilsynet			
	01	Gebyrinntekter	115 800 000		115 800 000
4320		Statens vegvesen			
	01	Salgsinntekter m.m.	147 000 000		
	02	Diverse gebyrer	270 700 000		
	03	Refusjoner fra forsikringsselskaper	43 500 000		461 200 000
4322		Svinesundsforbindelsen AS			
	90	Avdrag på lån	25 000 000		25 000 000
4350		Jernbaneverket			
	01	Kjørevegsavgift	25 000 000		
	02	Salg av utstyr og tjenester mv.	113 100 000		
	06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	283 100 000		
	07	Betaling for bruk av Gardermobanen	73 200 000		
	37	Anleggsbidrag	15 900 000		510 300 000
4380		Post- og teletilsynet			
	01	Diverse gebyrer	170 600 000		170 600 000
		Sum Samferdselsdepartementet			1 674 000 000
Renter og utbytte m.v.					
5611		Aksjer i NSB AS			
	85	Utbytte	221 000 000		221 000 000
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS			
	80	Renter	257 000 000		257 000 000
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS			
	80	Renter	40 000 000		40 000 000
		Sum Renter og utbytte m.v.			518 000 000
		Sum departementets inntekter			2 192 000 000

Samferdselsdepartementets alminnelige fullmakter*Andre fullmakter***II****Salg og bortfeste av fast eiendom**

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 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 2009 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 2009 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 01, 02 og 03

*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger***V****Fullmakt til forskuttering**

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 2 300 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

VI**Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter**

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegvesen i St.prp. nr. 1 (2008–2009) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, for 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.

VII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser
utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 9 900 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 500 mill. kroner.

VIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser
utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 11 600 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 650 mill. kroner.

Jernbaneformål

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

IX

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 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

X

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 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	700 mill. kroner

XI

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan inngå avtaler om forskuttering midler til jernbaneformål utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

- forplikte staten for framtidige budsjettår 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 200 mill. kroner.

XII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i St.prp. nr. 1 (2008–2009) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.

XIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

Andre fullmakter

XIV

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB, i 2009 kan:

- gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 2 974 mill. kroner.
- gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 525 mill. kroner.

Post og telekommunikasjoner*Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger*

XV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 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

XVI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Vedlegg 1**Omtale av lederes ansettelsesvilkår i heleide statlige foretak**

Nedenfor redegjøres det for daglig leders ansettelsesvilkår i de heleide statlige foretak som pr. august 2008 ligger under Samferdselsdepartementet. Med heleid statlig foretak forstås her selskap eid av staten ved Samferdselsdepartementet eller staten ved de forvaltningsorganer som ligger under departementet.

Med de forutsetninger som her er nevnt, gis det opplysninger om daglig leders ansettelsesvilkår i NSB AS, Posten Norge AS, Avinor AS og Baneservice AS. For øvrig kan nevnes at staten v/ Statens vegvesen er eneeier i selskapet Svinesundforbindelsen AS. Selskapet har ikke tilsatt daglig leder. Ledelse av selskapet ivaretas i perioden 01.07.2007–30.06.2009 av en innleid konsulent.

NSB AS – Konsernsjef Einar Enger

Årslønn	2 440 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden. 18 måneders etterlønn. Sistnevnte avkortes mot annen inntekt.
Spesielle vilkår	Bilgodtgjørelse.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 62 år med rett til å fratre ved fylte 60 år. Årlig pensjonskostnad 1 850 000 kr.

Posten Norge AS – Konsernsjef Dag Mejdell

Årslønn	2 740 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden. 9 måneders etterlønn som etter 3 måneder avkortes mot annen inntekt.
Spesielle vilkår	Bonus på maksimalt 25 pst. av årslønn. Bilgodtgjørelse.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden. Pensjonsalder 65 år. Årlig pensjonskostnad 1 890 000 kr.

Avinor AS – Konsernsjef Sverre Quale

Årslønn	1 790 000 kr inkludert godtgjørelse for styrearbeid i Avinors datterselskap
Vilkår ved oppsigelse	3 måneders lønn i oppsigelsestiden. 9 måneders etterlønn.
Spesielle vilkår	Bilgodtgjørelse.
Pensjon	66 pst. av pensjonsgrunnlag begrenset oppad til 12G. Pensjonsalder 65 år med rett til å fratre ved fylte 62 år. Årlig pensjonskostnad 167 000 kr.

Baneservice AS – Adm.dir. Lars Skålnes

Årslønn	1 033 000 kr
Vilkår ved oppsigelse	6 måneders lønn i oppsigelsestiden. 6 måneders etterlønn.
Spesielle vilkår	Rett til lån fra selskapet til kjøp av bil, begrenset til 350 000 kr.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 67 år. Årlig pensjonskostnad 1 157 000 kr.
