DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2002–2003)

FOR BUDSJETTERMINEN 2003

Utgiftskapitler: 1300-1380

Inntektskapitler: 4300-4380, 5618-5619 og 5671

Innhold

Del I

Innledning og oversikt 7

1 Overordnede utfordringer og hovedmål 9

2 Oversikt over budsjettforslaget 11

3 Viktige oppfølgingsområder 15

3.1 Innledning 15
3.2 Kollektivsatsing i 2003 15
3.3 Oppfølging av handlingsprogrammene til Nasjonal transportplan 2002–2005 20
3.4 Alternativ finansiering av infrastruktur 21
3.5 Styring av store investeringsprosjekter 22
3.6 Etablering av selskaper under Samferdselsdepartementet 22
3.7 Kjøp av samferdselstjenester 23
3.8 Regulering og tilsyn 25

4 Særskilte omtaler 25

4.1 Organisasjons- og strukturendringer 25
4.2 Kapasitet i anleggsbransjen 27
4.3 Klassifisering av vegnettet 27
4.4 Forskning og utvikling 29
4.5 Samferdsel og miljø 30

5 Diverse tabeller 32

Del II

Nærmere om de enkelte budsjettforslag 37

Programområde 21 Innenlands transport 39

Programkategori 21.10 Administrasjon m.m. . 39
Kap. 1300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300) 40
Kap. 4300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300) 42
Kap. 1301 Forskning og utvikling mv. 42

Programkategori 21.20 Luftfartsformål 46
Kap. 1310 Flytransport 50
Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser 51
Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS 52
Kap. 1313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313) 52
Kap. 4313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313) 53
Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314) 53
Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS . 54

Programkategori 21.30 Vegformål 55
Kap. 1320 Statens vegvesen (jf. kap. 4320) 61
Kap. 1321 Opprettelse av selskap for vegproduksjon 72
Kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS (jf. kap. 4322) 72
Kap. 4320 Statens vegvesen (jf. kap. 1320) 73
Nærmere om investeringsprogrammet 83

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak 109
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak 109

Programkategori 21.50 Jernbaneformål 112
Kap. 1350 Jernbaneverket (jf. kap. 4350) 117
Kap. 4350 Jernbaneverket (jf. kap. 1350) 122
Kap. 5671 Renter og utbytte fra BaneTele AS 124
Kap. 1351 Overføringer til NSB AS 124
Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354) 126

Programkategori 21.60 Samferdselsberedskap . 130
Kap. 1360 Samferdselsberedskap 130

Programområde 22 Post og telekommunikasjoner 132

Programkategori 22.10 Post og telekommunikasjoner 132
Kap. 1370 Kjøp av posttjenester 135
Kap. 5612 Renter av lån til Posten Norge AS .. 136
Kap. 5618 Innskuddskapital i Posten Norge AS 136
Kap. 1380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380) . 137
Kap. 4380 Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380) . 138

Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner 140

Forslagtil vedtak om bevilgning for budsjetterminen 2003, kapitlene 1300-1380, 4300-4380, 5618-5619 og 5671 144

Vedlegg 1

Omtale av lederes ansettelsesvilkår i heleide statlige foretak 151

DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 1

(2002–2003)

FOR BUDSJETTERMINEN 2003

Utgiftskapitler: 1300-1380

Inntektskapitler: 4300-4380, 5618-5619 og 5671

Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 13. september 2002,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)

Del I
Innledning og oversikt

1 Overordnede utfordringer og hovedmål

Samarbeidsregjeringens samferdselspolitikk er forankret i tiltredelseserklæringen, Sem-erklæringen. Regjeringen har som målsetting å styrke samferdselsinnsatsen samtidig som det legges større vekt på en miljø- og helsevennlig transportutvikling i de største byområdene, hvor det er høye lokale utslipp, omfattende støyproblem og arealknapphet. Styrkingen skal skje både ved økte bevilgninger over statsbudsjettet og gjennom mer effektiv bruk av disponible ressurser. Høy innsats i samferdselssektoren er samtidig en viktig del av Regjeringens næringspolitikk og distriktspolitikk. Samferdselssektoren er av stor betydning for næringsutvikling og bosetting over det ganske land. En godt utbygd samferdselsinfrastruktur samt et godt og landsomfattende tilbud av transport- og kommunikasjonstjenester er av stor betydning for landets konkurranseevne og verdiskaping, samtidig som det er av stor betydning for befolkningens livskvalitet i samband med fritid og ferie. Regjeringen vil føre en politikk som sikrer gode og trygge samferdselsløsninger og bidrar til økt velferd over hele landet.

Overordnede utfordringer for transportsektoren samlet er forelagt Stortinget gjennom St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011. Overordnet politikk og prioriteringer for de ulike sektorer er forankret i de sektorvise handlingsprogrammene som ble utarbeidet basert på Stortingets behandling av transportplanen våren 2001. I St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, har Regjeringen redegjort nærmere for tiltak for å styrke kollektivtransporten, spesielt i de større byområdene. Flyplassnettet er en viktig del av infrastrukturen i et land som Norge. Regionalnettet er drøftet gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 61 (2001–2002) Om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale flyplassnett. Nevnte meldinger og proposisjoner danner et rammeverk for Regjeringens satsing i samferdselssektoren. Den årlige innsatsen over statsbudsjettet vil være tilpasset et samlet sett forsvarlig finanspolitisk opplegg.

I et langstrakt men relativt lite befolket land som Norge, vil vegnettet alltid ha en dominerende betydning for samferdselstilbudet. Stamvegene er ryggraden i transportsystemet og må holde en gjennomgående høy standard. Utbedring av det sekundære riksvegnettet er viktig for å styrke bosetting og næringsliv i distriktene. Det samme gjelder ferjetilbudet, særlig i områder som mangler alternative transportveger. Rassikring er et prioritert område for Regjeringen, fordi det øker tryggheten, livskvaliteten og bosettingen i mange lokalsamfunn. Samarbeidsregjeringen vil øke innsatsen på vegsektoren også gjennom å overføre ressurser fra administrasjon til vegbygging, konkurranseutsetting og økt bruk av alternativ finansiering. Sistnevnte omfatter bl.a. bompenger, bomringer og OPS-ordninger. Det er et overordnet mål for Regjeringen å få gjennomført vegprosjekter som gir god uttelling når det gjelder framkommelighet, trafikksikkerhet og miljø. Det vil bli gitt høyere prioritet og større innsats til tiltak som bedrer sikkerheten i vegtrafikken.

Samarbeidsregjeringen har som målsetting å få til et løft for kollektivtransporten i størrelsesorden 1,5–2 mrd. kr i denne stortingsperioden. Målsettingen må sees i sammenheng med at transport- og miljøutfordringene i byområdene er annerledes enn i distriktene. Utbedring av vegnettet alene kan ikke løse transportproblemene i de større byområdene. Konkrete tiltak for å styrke kollektivtransporten er nærmere omtalt i St.meld. nr. 26 (2001–2002). Særlig viktige tiltak er bl.a. økt framkommelighet for kollektivtransport på vegnettet, innføring av en insitamentordning som belønner vekst i kollektivtransporten i pressområder, landsomfattende ordninger med ungdomskort samt 40 pst. skole- og studentrabatt og økt satsing på T-banen i Oslo. Regjeringen vil også forbedre jernbanens infrastruktur, fortrinnsvis på de trafikksterke strekningene der jernbanen har naturlige fortrinn. OPS-ordninger vil bli vurdert også for utbygging av viktige jernbanestrekninger. Regjeringen vil videre legge til rette for økt bruk av anbud og kvalitetskontrakter.

Tradisjonelt har luftfarten i større grad enn de andre transportsektorene kunnet finansiere både infrastrukturtiltak og transporttilbud gjennom inntekter fra flyselskapene og trafikkantene. Økonomien i luftfarten er imidlertid blitt betydelig svekket i senere tid, bl.a. på bakgrunn av terroraksjonen i USA 11.09.2001. Regjeringen har som målsetting å legge forholdene til rette for at luftfarten igjen som hovedregel kan drives uten direkte statlig inngripen. Fjerning av passasjeravgiften fra 01.04.2001 var et viktig bidrag i så henseende. En annen viktig målsetting for staten er å bidra til å bedre konkurransen i luftfarten, noe bl.a. fjerning av bonusprogrammene i innenrikstrafikken synes å ha medvirket til. Norges geografi og spredte befolkning tilsier imidlertid at staten i all overskuelig framtid må yte tilskudd både til regionale flyruter og til regionale flyplasser som ikke kan drives på kommersiell basis. Regjeringen legger stor vekt på å opprettholde et tilfredsstillende flytilbud i alle deler av landet. Bl.a. nye og bedre vegløsninger gjør imidlertid at flyplasstrukturen må vurderes jevnlig.

Samarbeidsregjeringen vil gjennom kjøp av posttjenester, lov og konsesjon sikre at hele landet har et godt tilbud av posttjenester. Regjeringen vil også legge til rette for at hele landet skal ha kvalitativt gode og billige teletjenester. En viktig forutsetning for sistnevnte er virksom konkurranse i telemarkedet. Det kraftig ekspanderende mobilmarkedet står her i en særstilling. Tiltak for å øke konkurransen i mobilmarkedet er nærmere drøftet i St.meld. nr. 32 (2001–2002) Om situasjonen i det norske mobilmarkedet, som skal behandles av Stortinget høsten 2002. Framheves må også viktigheten av at næringsliv, private samt ulike kultur- og utdanningsinstitusjoner har tilgang til bredbåndstjenester.

Tross store petroleumsinntekter setter befolkningens demografiske sammensetning og tilgangen på arbeidskraft klare begrensninger i den norske økonomien. Modernisering, effektivisering og forenkling av offentlig sektor er derfor særlige viktige innsatsområder for Regjeringen. I samferdselssektoren er det allerede gjort mye på dette området. Samarbeidsregjeringen vil i samband med statsbudsjettet for 2003 legge fram forslag om omdanning av Luftfartsverket og Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statsaksjeselskaper fra 01.01.2003. Sistnevnte innebærer full konkurranseeksponering av Vegvesenets produksjonsvirksomhet. Regjeringen ønsker økt bruk av anbud i samferdselssektoren, enten det gjelder infrastrukturtiltak eller transporttjenester. Økt bruk av alternativ finansiering vil også bli vurdert for investeringsprosjekter med særlig stor samfunnsmessig nytte. Samferdselsdepartementet har videre invitert lokale myndigheter til å gjennomføre forsøk med alternativ organisering for å oppnå bedre kvalitet og ressursutnyttelse innen kollektivtransporten. Det arbeides også med sikte på å etablere en felles havarikommisjon for hele transportsektoren.

Den norske stat er en betydelig eier, ikke minst i samferdselssektoren. God forvaltning av fellesskapets eiendom krever at staten også er en god eier. I St.meld. nr. 22 (2001–2002) Et mindre og bedre statlig eierskap, er det redegjort nærmere for Regjeringens politikk i spørsmål om eierskap. Ved statlig eierskap i selskaper der det ikke foreligger klare sektorinteresser, skal eierskapet som hovedregel ivaretas av Nærings- og handelsdepartementet.

Samferdselsdepartementet er Regjeringens utøvende organ for å utrede og iverksette tiltak innenfor sektorene transport og kommunikasjon. Departementets hovedmål er å sikre god framkommelighet og gode kommunikasjoner for befolkning og næringsliv i alle deler av landet. Transporttilbudet må samtidig tilpasses innenfor rammen av en bærekraftig utvikling og et godt miljø. Miljøbelastningen må søkes minimalisert ved en effektiv drift og arbeidsdeling mellom de ulike transport- og kommunikasjonsmidlene. Høy grad av sikkerhet er særdeles viktig innenfor alle transportsektorer. Følgende strategier vil bli lagt til grunn for departementets arbeid:

Investering og drift

- De ulike transportformene skal vurderes i sammenheng slik det er gjort i Nasjonal transportplan for 2002–2011.
- Investeringer, drift og vedlikehold skal vurderes etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet og bidra til å redusere avstandsulemper.
- I et langsiktig perspektiv skal det legges til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde.
- Departementet skal fremme samarbeid mellom offentlig og privat sektor.
- Priser og avgifter skal utformes slik at de dekker kostnadene samfunnet påføres, herunder eksterne effekter knyttet til miljø og trafikksikkerhet.
- Transportens negative konsekvenser for miljøet skal reduseres ved bruk av kostnadseffektive virkemidler.
- Kollektivtransporten skal prioriteres i byer og tettsteder der den har sine største fortrinn.
- Transporttilbudet skal tilrettelegges slik at funksjonshemmede skal kunne delta i samfunnslivet på en likeverdig måte.
- Der staten ønsker å opprettholde et tilbud som er bedriftsøkonomisk ulønnsomt, skal dette i hovedsak skje ved avtale om kjøp av transport- og kommunikasjonstjenester etter en anbudskonkurranse, ev. ved samfinansiering av pålagte landsdekkende tjenester blant aktørene i markedet.

Regulering

- Avvikling av enerett og innføring av regulert konkurranse skal gjennomføres der dette fremmer ønsket samfunnsutvikling.
- For å unngå konkurransevridninger skal eneretts- og konkurranseområder holdes adskilt.
- Det skal arbeides aktivt for å påvirke utformingen av internasjonalt regelverk.
- Departementet skal bidra til en effektiv regulering av post- og telesektorene som fremmer utvikling av moderne og rimelige post- og telekommunikasjonstjenester i hele landet.
- Det skal legges større vekt på utvikling av tilsynsfunksjonene.

Organisasjon og styring

- Departementet skal legge økt vekt på mål- og resultatstyring både i egen virksomhet og overfor etatene.
- Departementet skal jevnlig evaluere samferdselsvirksomhetenes organisasjonsform.
- Administrative systemer og personalpolitikken skal fremme kompetanse, initiativ, omstillingsevne og godt arbeidsmiljø.

Informasjon

Departementet vil legge økt vekt på aktiv informasjon om transport og kommunikasjonsspørsmål.

2 Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
	Administrasjon m.m.				
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	109 593	115 100	121 700	5,7
1301	Forskning og utvikling mv.	95 917	123 100	134 700	9,4
	Sum kategori 21.10	*205 510*	*238 200*	*256 400*	*7,6*
	Luftfartsformål				
1310	Flytransport	400 516	403 400	401 100	-0,6
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	104 314	107 100	262 500	145,1
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	115 393	116 300	120 000	3,2
1314	Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)	15 394	20 200	23 000	13,9
2450	Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	434 572	598 400		-100,0
	Sum kategori 21.20	*1 070 189*	*1 245 400*	*806 600*	*-35,2*
	Vegformål				
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	10 578 852	10 967 400	11 193 700	2,1
1322	Svinesundsforbindelsen AS			250 000	
	Sum kategori 21.30	*10 578 852*	*10 967 400*	*11 443 700*	*4,3*
	Særskilte transporttiltak				
1330	Særskilte transporttiltak	326 583	209 800	235 200	12,1
	Sum kategori 21.40	*326 583*	*209 800*	*235 200*	*12,1*
	Jernbaneformål				
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 980 815	4 241 700	4 438 400	4,6
1351	Overføringer til NSB AS	1 215 000	1 298 000	1 386 000	6,8

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
1353	NSB AS	2 135 000			
1354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	18 498	20 900	21 200	1,4
	Sum kategori 21.50	*8 349 313*	*5 560 600*	*5 845 600*	*5,1*
	Samferdselsberedskap				
1360	Samferdselsberedskap	35 960	43 000	56 200	30,7
	Sum kategori 21.60	*35 960*	*43 000*	*56 200*	*30,7*
	Sum programområde 21	*20 566 407*	*18 264 400*	*18 643 700*	*2,1*
	Post og telekommunikasjoner				
1370	Kjøp av posttjenester	540 000	372 000	305 000	-18,0
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	176 546	169 300	177 700	5,0
	Sum kategori 22.10	*716 546*	*541 300*	*482 700*	*-10,8*
	Sum programområde 22	*716 546*	*541 300*	*482 700*	*-10,8*
	Sum utgifter	*21 282 954*	*18 805 700*	*19 126 400*	*1,7*

Inntekter fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
	Administrasjon m.m.				
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	2 754	1 800	1 900	5,6
	Sum kategori 21.10	*2 754*	*1 800*	*1 900*	*5,6*
	Luftfartsformål				
4312	Oslo Lufthavn AS			389 000	
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	50 839	41 000	84 600	106,3
4314	Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 1314)	111			
5450	Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	161 660	238 400		-100,0
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	456 479	466 000	463 000	-0,6
	Sum kategori 21.20	*669 089*	*745 400*	*936 600*	*25,7*

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
	Vegformål				
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	484 797	271 400	301 100	10,9
	Sum kategori 21.30	*484 797*	*271 400*	*301 100*	*10,9*
	Jernbaneformål				
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	850 456	665 400	499 900	-24,9
4352	Flytoget AS	1 118 626			
4353	NSB AS	2 135 000			
5611	Renter av lån til NSB AS med datterselskaper	257 183			
5671	Renter og utbytte fra BaneTele AS		15 500	16 000	3,2
	Sum kategori 21.50	*4 361 265*	*680 900*	*515 900*	*-24,2*
	Sum programområde 21	*5 517 905*	*1 699 500*	*1 755 500*	*3,3*
	Post og telekommunikasjoner				
4380	Post-og teletilsynet (jf. kap. 1380)	156 729	159 300	167 700	5,3
5612	Renter av lån til Posten Norge AS	34 607	28 000		-100,0
5618	Innskuddskapital i Posten Norge AS		300 000	54 000	-82,0
	Sum kategori 22.10	*191 336*	*487 300*	*221 700*	*-54,5*
	Sum programområde 22	*191 336*	*487 300*	*221 700*	*-54,5*
	Sum inntekter	*5 709 241*	*2 186 800*	*1 977 200*	*-9,6*

Samarbeidsregjeringen foreslår et samferdselsbudsjett på 19,1 mrd. kr. Dette tilsvarer en økning på 320,7 mill. kr eller 1,7 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2002. Korrigert for tekniske budsjettendringer, bl.a. som følge av at Luftfartsverket skal bli statsaksjeselskap, er økningen fra saldert budsjett 2002 på om lag 3,5 pst.

Foreslått samferdselsbudsjett må sees i sammenheng med at Regjeringen samlet sett har lagt fram et stramt statsbudsjett som er tilpasset den økonomiske situasjon. I budsjettforslaget er det gitt særlig prioritet til ulike tiltak for å styrke kollektivtransporten. Dette som en oppfølging av St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport. Innen både veg og jernbane er det også gitt prioritet til drift og vedlikehold samt til rasjonell framdrift av igangsatte prosjekter.

Regjeringen vil styrke kollektivtransporten både på veg og bane i de største byområdene, bl.a. ved å satse på kollektivfelt, terminaler, holdeplasser og signalprioritering, samt opprusting av T-banen i Oslo. Ordningen med landsomfattende skole- og studentrabatt som ble innført fra 01.08.2002 er videreført, og Samferdselsdepartementet har overtatt ordningen med studentrabatt på lengre reiser. Departementet arbeider med innføring av en insentivordning for å stimulere lokale myndigheter til å iverksette tiltak som bidrar til økt kollektivtransport. Ordningen vil tre i kraft i 2004, jf. pkt. 3.2 lenger bak i innledningen der det er redegjort nærmere for kollektivinnsatsen i 2003 samlet.

Samlet budsjettforslag for administrasjon m.m. innebærer en økning på 18,2 mill. kr eller 7,6 pst. målt mot saldert budsjett 2002. Den reelle økningen av departementets driftsbudsjett knytter seg til forslaget om en kraftig økning av tilskuddet til Trygg Trafikk. Driftstilskuddet til Syklistenes

Landsforening er også foreslått økt. Departementets forskningskapittel er foreslått økt med 11,6 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2002. Dette som et ledd i Regjeringens økte forskningsinnsats. Det er gitt økt prioritert til den del av forskningsinnsatsen som kanaliseres gjennom Norges forskningsråd.

Samlet budsjettforslag for luftfartsformål innebærer en nedgang på 438,8 mill. kr eller 35,2 pst. målt mot saldert budsjett 2002. Nedgangen er en teknisk konsekvens av etableringen av Luftfartsverket som statsaksjeselskap fra 01.01.2003 og gir ikke uttrykk for en reell nedgang. Det er således ikke fremmet budsjettforslag for forvaltningsbedriften Luftfartsverket. Til kjøp av flyruter er det budsjettert med 401,1 mill. kr, nominelt om lag uendret sammenlignet med saldert budsjett 2002. Dette basert på dagens anbudskontrakter i tre måneder og nye anbudskontrakter i ni måneder. Sammenlignet med saldert budsjett 2002, er det budsjettert med en økning på 155,4 mill. kr eller 145,1 pst. i tilskuddet til regionale flyplasser. I hovedsak er dette knyttet til økt tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser. Økningen er nødvendig for å oppheve ubalansen mellom inntekter og utgifter på de bedriftsøkonomisk ulønnsomme regionale flyplassene. Samtidig er økningen nødvendig for å få etablert Luftfartsverket som selskap med en forsvarlig åpningsbalanse. For Luftfartstilsynet er det foreslått et reelt sett om lag uendret budsjett, mens forslaget til budsjett for Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane innebærer en betydelig økning målt mot saldert budsjett 2002. Sistnevnte skyldes nye oppgaver innen jernbaneområdet.

I et tillegg til St.prp. nr. 1 vil det bli nærmere redegjort bl.a. for budsjettmessige konsekvenser i samband med etableringen av Luftfartsverket som statsaksjeselskap fra 01.01.2003.

Til vegformål er det foreslått et samlet budsjett på 11,4 mrd. kr, en økning på 476,3 mill. eller 4,3 pst. målt mot saldert budsjett 2002. 250 mill. kr av økningen er statslån til Svinesundsforbindelsen AS, som skal forestå utbygging og innkreving av bompenger for den norske delen av Svinesundsprosjektet. Budsjettforslaget for Statens vegvesen innebærer en økning på 226,3 mill. kr eller 2,1 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2002. Innenfor vegbudsjettet er satsingen på kollektivtiltak økt. For øvrig er trafikksikkerhetstiltak gitt særlig høy prioritet. Drift og vedlikehold samt rasjonell anleggsdrift for igangsatte anlegg er også prioritert. Nivået på investeringene er klart lavere enn i handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan, mens bevilgningsnivået for drift, vedlikehold og trafikksikkerhet er om lag på nivå med handlingsprogrammet. Det er allikevel funnet rom for oppstart av flere nye prosjekter på stamvegnettet. Programmet for legging av fast dekke på riksveger med grusdekke foreslås sluttført. Også innsatsen rettet mot rassikring er foreslått styrket.

I et tillegg til St.prp. nr. 1 vil det bli nærmere redegjort bl.a. for budsjettmessige konsekvenser i samband med etableringen av Staten vegvesens produksjonsvirksomhet som statsaksjeselskap fra 01.01.2003.

Budsjettforslaget for særskilte transporttiltak innebærer en økning på 25,4 mill. kr eller 12,1 pst. målt mot saldert budsjett 2002. Økningen skyldes bl.a. at det er foreslått satt av 10 mill. kr til særskilte kollektivformål, bl.a. til arbeidet med en insitamentordning for å styrke kollektivtransporten, og at Samferdselsdepartementet har overtatt ordningen med studentmoderasjon på lengre reiser fra Utdannings- og forskningsdepartementet. Foreslått tilskudd til Hurtigruten er i henhold til gjeldende avtale, mens ordningen med kompensasjon for autodieselavgift for ekspressbusser er foreslått avviklet etter gradvis nedtrapping de senere år.

Til jernbaneformål er det foreslått et samlet budsjett på 5,8 mrd. kr, en økning på 285 mill. kr eller 5,1 pst. målt mot saldert budsjett 2002. Den reelle økningen av jernbanebudsjettet er en viktig del av Regjeringens ekstrainnsats på kollektivtiltak. Til Jernbaneverket er det foreslått et budsjett på 4,4 mrd. kr, en økning på 196,7 mill. kr eller 4,6 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2002. Som for vegformål, er drift og vedlikehold, og spesielt sikkerhetstiltak, gitt særlig prioritet. Tross realøkning totalt målt mot saldert budsjett 2002, er nivået på investeringene klart lavere enn i handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan, mens bevilgningene til drift og vedlikehold om lag er på nivå med handlingsprogrammet. Optimal framdrift for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker med en bevilgning på 900 mill. kr er det viktigste enkeltprosjektet. Det er også satt av midler til planlegging av nytt dobbeltspor Sandnes-Stavanger og ny Lysaker stasjon, samt til økt satsing på utvikling av brukervennlige stasjoner og knutepunkt. Til kjøp av persontransporttjenester fra NSB AS er det foreslått satt av 1 386 mill. kr, en økning på 88 mill. kr eller 6,8 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2002. Økningen har i hovedsak sammenheng med innfasing av mye nytt materiell. Foreslått budsjett for Statens jernbanetilsyn er tilnærmet uendret målt mot saldert budsjett 2002.

Foreslått budsjett for samferdselsberedskap innebærer en betydelig økning målt mot saldert budsjett 2002. Dette har sammenheng med utfasing av ordningen med at Telenor ASA er eneste

tilbyder av særskilt samfunnspålagte oppgaver for Totalforsvaret.

Samlet budsjettforslag for post og telekommunikasjoner innebærer en nedgang på 58,6 mill. kr eller 10,8 pst. målt mot saldert budsjett 2002. Dette skyldes lavere behov for statlig kjøp av posttjenester, som har sammenheng med resultater av Posten Norge AS' arbeid med omstilling og effektivisering. Foreslått realøkning av Post- og teletilsynets budsjett har sammenheng med at tilsynet er tillagt nye oppgaver innenfor området telesikkerhet og -beredskap.

3 Viktige oppfølgingsområder

3.1 Innledning

St.prp. nr. 1 (2002–2003) er i tillegg til å være et budsjettdokument med forslag til bevilgninger på de ulike kapitler og poster, et dokument der departementet kan få orientert Stortinget og allmennheten om politikken innenfor dets samlede ansvarsområde. Tradisjonelt har departementets politikk for det enkelte budsjettår blitt uttrykt i tilknytning til omtalen av forslag til bevilgninger. Fra midten av 1990-tallet har det imidlertid skjedd en rekke organisatoriske og andre endringer i samferdselssektoren, som gjør at det er nødvendig å se utover de årlige bevilgninger over Samferdselsdepartementets budsjett for å favne helheten i samferdselspolitikken.

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

Departementet gir på denne bakgrunn en omtale av noen viktige oppfølgingsområder i proposisjonens innledning, uavhengig av om disse har direkte sammenheng med bevilgningsforslag i statsbudsjettet for 2003.

3.2 Kollektivsatsing i 2003

3.2.1 Innledning

Regjeringen vil med utgangspunkt i St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, (heretter kalt kollektivmeldingen) og Stortingets behandling av denne, jf. Innst. S. nr. 228 (2001–2002), styrke kollektivtransporten som virkemiddel for å oppnå god framkommelighet, bedre miljø og velfungerende og trivelige bysamfunn. Det legges til grunn en differensiering av transportpolitikken tilpasset kollektivtransportens ulike funksjoner i distriktene og byområdene. Regjeringen vil særlig styrke framkommelighet og brukervennlighet for kollektivtransport på veg og bane i de største byområdene. Det vil bli lagt vekt på at veg- og kollektivtransport i større grad blir sett i sammenheng.

Reisevaneundersøkelsen for 1998–2001 viser en svak nedgang i markedsandelene for kollektivtransport på landsbasis i forhold til personbil fra 10 til 9 pst. Når det gjelder utviklingen i kollektivandeler i de største byene, har kollektivandelen i perioden 1998–2002 økt i Trondheim, Stavangerområdet og Nedre Glomma-regionen. For Bergen og Kristiansand har kollektivandelen sunket, mens den var om lag uendret i Oslo og Tromsø. Med unntak av Stavangerområdet har kollektivandelene i storbyene gått til dels sterkt tilbake siden 1985.

For kollektivtransport med tog, var utviklingen på 90-tallet positiv med over 30 pst. trafikkøkning (regnet i personkilometer). Siden 1999 har persontrafikken stabilisert seg. Innføring av nytt togmateriell vil kunne legge grunnlag for ny vekst.

Regjeringens fokus på kollektivtransporten rettes inn mot tre hovedområder:
- statlige bidrag
- samordning og organisering
- konkurranse og effektivisering

3.2.2 Statlige bidrag

I tråd med kollektivmeldingen og Stortingets behandling av denne, foreslår Regjeringen å øke satsingen på kollektivtransporten. I tabellen er det gitt en oversikt over midler som stilles til disposisjon for kollektivtiltak innenfor Samferdselsdepartementets virkeområde (statsbudsjett og bompenger).

Statlige bevilgninger og bompenger til kollektivtiltak 2002–2003

(i mill. kr)

Gjelder	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
Kjøp av persontogtjenester NSB[1)]	1 298	1 386	6,8
Jernbanens infrastruktur, investeringer	1 288	1 346	4,5
Jernbanens infrastruktur, drift og vedlikehold	2 865	3 002	4,8
Kollektivtiltak over vegbudsjettet – infrastruktur[2)]	179	244	36,3
Studentmoderasjon, lengre strekninger[3)]	0	42	–
Lokal kollektivtransport, incentivordning m.v. – drift[4)]	0	10	–
Autodieselkompensasjon	29	0	-100,0
Tilskudd riksvegferjedrift	1 050	1 091	3,9
Kjøp av hurtigrutetjenester	181	183	1,1
Kjøp av flyrutetjenester	403	401	-0,5
Sum bevilget over statsbudsjettet	7 293	7 705	5,6
Bompenger (andel til kollektivtiltak)	358	537	50,0
Sum til kollektivtiltak	7 651	8 242	7,7

1) Inkl. skole- og studentrabatt i lokal togtrafikk med 21 mill. kr.

2) I St.prp. nr. 1 (2001–2002) ble det foreslått bevilget 129 mill. kr. Dette ble økt med 50 mill. kr i Samarbeidsregjeringens tilleggsproposisjon, hvorav 45 mill. kr til Oslo (ruste opp T-banenettet) og 5 mill. kr til Bergen (forsert planlegging av bybane). For 2003 foreslås over vegbudsjettet bevilget 244 mill. kr til kollektivtiltak i større byområder, bl.a. 100 mill. kr til å ruste opp T-banen i Oslo.

3) Ordningen er i 2002 budsjettert over Utdannings- og forskningsdepartementets budsjett, kap. 270, post 70. Saldert budsjett 2002 er også på 42 mill. kr.

4) Midlene skal gå til bl.a. forberedende arbeider for insentivordning, etablering av nytt samordningsorgan i hovedstadsregionen, tilgjengelighet for alle, kompetanserettede tiltak og IKT.

Regjeringens budsjettforslag innebærer at bevilgningene til kollektivtiltak over Samferdselsdepartementets budsjett øker med 412 mill. kr eller 5,6 pst. målt mot saldert budsjett 2002. Samtidig legges det opp til en økning på om lag 180 mill. kr i bompenger som stilles til disposisjon for kollektivtiltak. I tillegg kommer de midler til lokal kollektivtransport som kanaliseres gjennom Kommunal- og regionaldepartementets rammetilskudd til fylkeskommunene, herunder særskilte («øremerkede») midler til helårseffekt av ordningen med skole- og studentrabatt i 2003. Sistnevnte utgjør en økning på 61 mill. kr fra saldert budsjett 2002.

I tabellen er det tatt med bevilgninger til investeringer, drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur, som også benyttes til transport av gods. Innenfor Statens vegvesens virkeområde vil det totalt bli brukt om lag 780 mill. kr, inkl. bompenger, til særskilte kollektivtiltak, en økning på om lag 240 mill. kr fra 2002.

Skole-, student- og ungdomsrabatt

Den landsomfattende skole- og studentrabatten på 40 pst. på månedskort og andre periodekort startet opp høsten 2002. Ordningen omfatter den lokale kollektivtransporten som fylkeskommunene yter tilskudd til, samt NSB AS' togtilbud. Fylkeskommunene og NSB vil motta 109 mill. kr i kompensasjon for ordningen i 2003.

Alle fylkeskommuner skal fra og med høsten 2002 tilby ungdomskort til en rimelig pris for kunder mellom 16 og 19 år som reiser fylkesinternt med lokal kollektivtransport støttet av fylkeskommunale tilskudd. Det er lagt inn en kompensasjon for ungdomskortet på 27 mill. kr i 2003.

Siden Samferdselsdepartementet i dag har ansvaret for den lokale skole- og studentrabattordningen, mener Regjeringen at det er hensiktsmessig at departementet fra og med 01.01.2003 også overtar ansvaret for ordningen med studentrabatt på lengre reiser. Sistnevnte ordning har tidligere ligget under Utdannings- og forskningsdepartementet, og omfatter rabatt på lengre reiser med NSB, Hurtigruten og Nord-Norge-ekspressen. Det vises for øvrig til omtale under kap. 1330, post 73. Samferdselsdepartementet vil vurdere dagens studentrabattordning for lengre reiser med NSB, med sikte på ev. forbedringer fra høsten 2003.

Departementet vil gjennomgå erfaringene med de ulike studentrabattordningene i tilknytning til statsbudsjettet for 2004.

Kollektivtiltak over vegbudsjettet

Samferdselsdepartementet øker innsatsen på kollektivtransport innenfor Statens vegvesens virkeområde i 2003. Det foreslås bevilget om lag 240 mill. kr over kap. 1320, post 30 til særskilte kollektivtiltak. Dette er en økning på 60 mill. kr målt mot saldert budsjett i 2002, og en økning på 110 mill. kr målt mot forslaget i St.prp. nr. 1 (2001–2002). Totalt (dvs. inkludert bompenger) går Regjeringen inn for at det skal brukes om lag 780 mill. kr til særskilte kollektivtiltak innenfor Statens vegvesens virkeområde i 2003, mot om lag 540 mill. kr i 2002. I tillegg kommer midler til planlegging av kollektivtiltak. Forslaget for 2003 vil sammen med bevilgningen i 2002 gi en oppfølgingsgrad på i overkant av 50 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005.

Regjeringen ønsker særlig å styrke kollektivtransporten i de fire storbyområdene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Samferdselsdepartementet forutsetter derfor at størsteparten av midlene benyttes i disse områdene. Midlene er bl.a. forutsatt å gå til framkommelighetstiltak, herunder kollektivfelt og signalprioritering, i tillegg til terminaler og holdeplasser. For Oslo-området vil staten i tillegg bidra med ekstraordinære midler til å ruste opp T-banen. For nærmere omtale av bruken av midlene til særskilte kollektivtiltak innenfor Statens vegvesens virkeområde, vises det til omtalen av kollektivtransport under kap. 1320, post 30.

Kollektivtiltak over jernbanebudsjettet

For persontransport med jernbane, legger Samferdselsdepartementet opp til å kanalisere ressursene mot hovedstrekningene, intercitytrianglet og nettet rundt de største byene i tråd med de hovedprioriteringer som ble lagt til grunn ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2002–2011 og kollektivmeldingen. Det legges vekt på å legge forholdene til rette for bedre kapasitet, frekvens, kvalitet og regularitet samt å få ferdigstilt påbegynte utbygginger.

Sandvika – Asker

I forhold til den positive trafikkutviklingen som har vært for tog i Oslo-området, vil Regjeringen øke tempoet i dobbeltsporutbyggingen på strekningen Skøyen – Asker. Departementet prioriterer utbygging av nytt dobbeltspor på strekningen Sandvika – Asker. Byggearbeidene startet opp i 2001 på strekningen Sandvika – Jong. Byggearbeidene på parsellen Sandvika – Asker er planlagt ferdigstilt i august 2005. Det er foreslått avsatt 900 mill. kr til arbeider på strekningen Sandvika-Asker i 2003, jf. omtale under kap. 1350, post 30.

Lysaker stasjon

Det er behov for at Lysaker stasjon bygges ut til firespors stasjon, samt at stasjonsområdet forbedres med hensyn til overgangsmuligheter til andre kollektive transportmidler. Arbeidene må sees som del av utbyggingen Nationaltheatret – Skøyen – Lysaker, som gir effekter for kapasiteten på hele strekningen. En utbygging av Lysaker stasjon er viktig for betjening av Lysaker-området, herunder mating av kollektivreisende til/fra Fornebu. Jernbanestasjonen planlegges bygget som en integrert del av et felles kollektivknutepunkt for buss og tog med banetilknytning til Fornebu. Det er avsatt 25 mill. kr til planlegging og grunnerverv i forbindelse med Lysaker stasjon i 2003.

Dobbeltspor Sandnes – Stavanger

Trafikkutviklingen på Jærbanen har vært meget positiv, og denne trenden ventes forsterket etter innføring av nytt togmateriell. Dagens enkeltspor har imidlertid en foreldet standard, og departementet vil på denne bakgrunn legge opp til utbygging av 14,5 km nytt dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger med tilhørende tekniske anlegg. Nye lokale holdeplasser for persontrafikk, inkludert adkomst og parkering inngår i tiltaket. Det er avsatt 20 mill. kr til planlegging og prosjektering av dobbeltspor Sandnes – Stavanger i 2003.

Stasjoner og knutepunkt

Dette omfatter tiltak for forbedring av tilgjengelighet, informasjon og overbygg for de reisende på stasjoner og knutepunkter. Markedstilpassede og

funksjonelle stasjoner er et viktig element i det samlede reisetilbud og har avgjørende betydning for jernbanens konkurransekraft. Det er strategisk viktig å drive fortløpende utvikling av stasjoner til et standardnivå som innfrir kundenes forventninger, og som kan gi incentiv til at flere velger å reise kollektivt. Utvikling av stasjoner vil være ledd i en samlet produktutvikling i samarbeid med operatører, vegmyndigheter, kommuner og servicevirksomheter, og vil også omfatte tilrettelegging for de funksjonshemmede.

Det er foreslått brukt 68,8 mill. kr til stasjoner og knutepunktutvikling i 2003, som i hovedsak prioriteres stasjonstiltak i Østlandsområdet, herunder tiltak som ligger i Oslopakke 2. I tillegg vil det bli satt av midler til enkelttiltak i Trondheims- og Bergensområdet.

Kapasitetstiltak

Det foreslås avsatt 96,3 mill. kr i 2003 til tiltak som har som mål å øke kapasiteten på jernbanenettet på viktige strekninger. Innenfor disse midlene vil det bli brukt 20 mill. kr til bygging av nytt kryssingsspor på Kongsvingerbanen. Banen har for tiden høy belastning, og tiltaket er nødvendig for å forbedre trafikkavviklingen på strekningen.

Tilgjengelighet for alle

I 2002 igangsatte Statens vegvesen et utredningsarbeid for å få fram teknisk-operative løsninger som kan lette tilgjengeligheten til buss for funksjonshemmede. I 2003 vil det bli avsatt 4 mill. kr til gjennomføring av infrastrukturrettede prosjekter for økt tilgjengelighet for alle innenfor kollektivtransporten, i tillegg til det som blir brukt over de ulike etatenes budsjetter til slike tiltak. Midlene skal forvaltes av etatenes ulike brukermedvirkningsgrupper og fordeles ut fra prioritet og søknad.

3.2.3 Samordning og organisering

I kollektivmeldingen går Regjeringen inn for en rekke tiltak hvis hensikt er bedre samordning og organisering med sikte på å styrke kollektivtransporten. Tiltakene omfatter bl.a. forsøk med endret ansvarsdeling for transportsektoren i større byområder, mer effektiv utvikling av samordnede areal- og transportplaner og organisering i hovedstadsregionen.

Alternativ organisering i byområder

Etter invitasjon fra Samferdselsdepartementet, har Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand, Tromsø og Sarpsborg/Fredrikstad kommuner samt tilhørende fylkeskommuner, igangsatt en utredning om forsøk med en endret ansvarsdeling for transportsektoren i byområdene. Forsøkene skal belyse om en annen organisering av transportsektoren i byområder kan gi bedre grunnlag for reelle prioriteringer, f.eks. mellom veg- og kollektivtransport og mer effektiv ressursutnyttelse gjennom samordning av ulike virkemidler. Forsøkene planlegges igangsatt fra og med 2004.

I hovedstadsregionen (inkludert det sentrale Østlandsområdet) er det behov for en større samordning av kollektivtransporten innenfor en funksjonell bo- og arbeidsmarkedsregion. Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til å opprette et samordningsorgan for kollektivtransporten med deltakelse fra aktører som disponerer lokale og statlige midler på transportområdet. Det er avsatt midler i forbindelse med etableringen av organet over kap. 1330, post 72.

Samordnet areal- og transportplanlegging

Samferdselsdepartementet ønsker at samordningen mellom forvaltningsnivåene skal styrkes gjennom utvikling av mer konkrete, lokale areal- og transportplaner. Kollektivtransport og trafikkregulerende tiltak bør integreres i planene på en helhetlig måte. I tilknytning til planene legger Samferdselsdepartementet til grunn at det skal vurderes om intensjonsavtaler bør inngås for i større grad å forplikte berørte myndigheter til å følge opp planene, herunder at lokale myndigheter utformer en arealpolitikk som legger til rette for kollektive transportmidler og tar i bruk virkemidler som demper behovet for bilbruk.

Andre tiltak

Samferdselsdepartementet ønsker at kollektivtransporten blir bedre integrert i den helhetlige transportpolitikken, og foreslår at det opprettes et professorat innenfor kollektivtransport for styrking av de etablerte fagmiljøer. Det er også ønskelig å stimulere til økt bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) i kollektivtransporten, særlig når det gjelder informasjon, billettering og trafikkledelse. Det er avsatt midler til nevnte tiltak på kap. 1330, post 72.

God samferdselsstatistikk er en viktig forutsetning for et godt faglig beslutningsgrunnlag. Samferdselsdepartementet har tatt et initiativ overfor

Statistisk sentralbyrå for å bedre statistikkgrunnlaget i forhold til kollektivtransporten.

Departementet vil også prioritere forskning med sikte på mer effektiv og miljøvennlig virkemiddelbruk i byområdene. Statens vegvesen har de siste årene, bl.a. ved omfattende innsats på FoU, bygget opp en betydelig generell kompetanse om lokal kollektivtransport i egen organisasjon. Denne kompetansen stilles også til disposisjon for kommuner og fylkeskommuner. Samferdselsdepartementet vil forsterke Statens vegvesens rolle på dette området.

3.2.4 Konkurranse og effektivisering

Regjeringen mener at det fortsatt er et potensial for mer effektiv ressursbruk innen kollektivtransporten. Dette gjelder bedre utnyttelse av kollektivtransportens inntektspotensial vel så mye som kostnadsreduksjoner.

Bruk av anbud ved kjøp av tjenester

EU-kommisjonen har fremmet et forslag til en forordning der anbud gjøres til hovedregel ved tildeling av løyve for kollektivtransporttjenester. Det er foreløpig uklart når forordningen ev. blir vedtatt.

For å gi de reisende et bedre tilbud og for å anspore til at kollektivtransport utføres mest mulig effektivt, vil Regjeringen legge til rette for økt bruk av anbud som gjennomgående prinsipp ved statlig kjøp av persontransporttjenester. Anbudskontrakter kan inkludere belønningsordninger som gjør det lønnsomt for trafikkselskapene å forbedre kvaliteten på tilbudet til passasjerene.

Stortinget har vedtatt ny lov om yrkestransport som åpner for en generell adgang for bruk av anbud i ferjedriften. Loven vil tre i kraft når nødvendige forskrifter er vedtatt, ventelig tidlig i 2003. Vegdirektoratet planlegger å kunne lyse ut flere riksvegferjesamband i løpet av neste år.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å åpne jernbanenettet for konkurranse for persontransport ved å legge ut på anbud enkelte prøvestrekninger i 2004, jf. nærmere omtale under programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Ekspressbuss

Regjeringen vil legge til rette for at det kan opprettes flere ekspressbussruter. Dette betyr at det i større grad enn hittil skal åpnes for tildeling av løyve til drift av ekspressbuss, også på strekninger eller i områder der ekspressbussen går parallelt med tog eller parallelt med andre bussruter. Hensikten med liberaliseringen er å legge til rette for et samlet sett bedre rutetilbud for publikum, slik at kollektivtransporten dermed blir i stand til å styrke sin stilling i konkurransen med personbil. Ordningen med behovsprøving ved tildeling av løyve for drift av ekspressbussruter vil foreløpig bli opprettholdt for at myndighetene skal kunne se kollektivtransporten i et overordnet perspektiv.

Ordningene med kompensasjon for autodieselavgift for buss i rutetrafikk ble etablert som følge av at fritaket fra autodieselavgift for buss ble opphevet i 1999. For den del av rutetrafikken som inngår i lokaltrafikken og som fylkeskommunen gir tilskudd til, er kompensasjonen innlemmet i Kommunal- og regionaldepartementets rammetilskudd til fylkeskommunene. For de kommersielle bussrutene ble det etablert en egen kompensasjonsordning, som er budsjettert over Samferdselsdepartementets budsjett. Denne ordningen foreslås nå avviklet etter en gradvis nedtrapping over flere år.

Et bedre togtilbud

Regjeringen foreslår å videreføre dagens sterke engasjement i jernbanedriften. Samferdselsdepartementet har framforhandlet ny rammeavtale om statlig kjøp av persontransporttjenester med NSB AS for perioden 2003–2006. I rammeavtalen er det lagt opp til at dagens togproduksjon videreføres, og det er tatt høyde for innfasing av nytt vognmateriell for intercity- og lokaltrafikken. Som et ledd i oppfølgingen av kollektivmeldingen, legges det opp til å gi NSB større frihet til å tilpasse togproduksjonen til konkurrerende trafikk. Det er lagt opp til en gradvis vridning av togproduksjonen mot de områder der jernbanen særlig har sine relative fortrinn.

For kjøp av persontransporttjenester med tog, legger Samferdselsdepartementet opp til å innføre en ordning med såkalte «kvalitetskontrakter med resultatavhengig tilskudd». Dette betyr at utbetalt godtgjørelse til dels vil være avhengig av at den som utfører transporten oppnår resultater i tråd med avtalefestet krav til kvaliteten av transporttjenestene. Det tas sikte på å innføre elementer av en slik ordning allerede i 2003, for deretter å foreta en trinnvis utvidelse av systemet. Departementet vil stille seg positiv til at også fylkeskommunene tar i bruk kvalitetskontrakter med resultatavhengige tilskudd i den lokale kollektivtransporten.

Insentivordning

I kollektivmeldingen går Regjeringen inn for at det opprettes en insentivordning på Samferdselsdepartementets budsjett med sikte på å styrke og premiere vekst i kollektivtransporten i byområdene. Dette kommer i tillegg til nåværende tilskuddsord-

ninger. Departementet har igangsatt arbeidet med utredning av en slik ordning med sikte på innføring senest i 2004.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at ordningen skal gjelde for de største byområdene, der det ut fra bl.a. miljø- og arealhensyn er viktig å styrke kollektivtransporten. Det er avsatt midler på kap. 1330, post 72 til dette. Det vil bli gjennomført en høring av retningslinjene før ordningen iverksettes i 2004. Utbetalinger skal både premiere gjennomføring av fysiske tiltak og oppnådde resultater. Midlene vil bli prioritert til byområder som knytter seg til forsøksordningen med alternativ forvaltningsorganisering. For øvrige byområder, vil departementet prioritere bruken av kollektivmidlene til framkommelighetstiltak, herunder kollektivfelt og signalprioritering, i tillegg til terminaler og holdeplasser.

3.3 Oppfølging av handlingsprogrammene til Nasjonal transportplan 2002–2005

Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Luftfartsverket fastsatte høsten 2001 etatsvise handlingsprogrammer til Nasjonal transportplan 2002–2011. Programmene ble utarbeidet på bakgrunn av de politiske prioriteringer som fulgte av Nasjonal transportplan og Stortingets behandling av denne, jf. St.meld. nr. 46 (1999–2000) / Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Det vises til St.prp. nr. 1 (2001–2002) for nærmere omtale av bl.a. prosessen rundt arbeidet med handlingsprogrammene, de økonomiske rammer som ble lagt til grunn og virkninger av handlingsprogrammene.

Tabellen viser fordelingen av økonomiske rammer og oppfølgingen av handlingsprogrammene til Nasjonal transportplan samlet etter to år av planperioden. For en mer detaljert omtale av rammefordeling og virkninger av budsjettforslaget, vises det til sektoromtalene for veg og jernbane i del II i proposisjonen.

Fordeling av økonomiske rammer

(i mill. 2003- kr)

	St.meld. nr. 46 (1999–2000) 2002–2005	Handlings-program 2002–2005	Forslag 2003	Bevilgning 2002 og forslag 2003 i pst. av handlings-program 2002–2005
Kystverket				
– Statlige midler	2 066[1)]	2 132	575,1	48,1[2)]
– Bruker-/alternativ finansiering	1 985	2 004	482,1	48,7
– Sum	4 051	4 136	1 057,2	48,4[2)]
Statens vegvesen				
– Statlige midler	45 988	48 412[3)]	11 303,7[3)]	47,1[3)]
– Bruker-/alternativ finansiering	8 570	9 042	2 132,0	47,2
– Sum	54 558	57 454	13 435,7	47,1[3)]

(i mill. 2003- kr)

	St.meld. nr. 46 (1999–2000) 2002–2005	Handlings-program 2002–2005	Forslag 2003	Bevilgning 2002 og forslag 2003 i pst. av handlings-program 2002–2005
Jernbaneverket				
– Statlige midler	18 782	19 827	4 438,4	43,5[4)]
– Bruker-/alternativ finansiering	52	0	0	0,0
– Sum	18 834	19 827	4 438,4	43,5[4)]
Statlige midler i alt	66 836	70371	16 317,8	46,1
Bruker-/alternativ finansiering i alt	10 607	11046	2 614,1	47,5
Samlet økonomisk ramme	77 443	81417	18 931,3	46,3

1) Ekskl. tilskudd til NSSR (Redningsselskapet).

2) Kostnader vedrørende flytting av Kystdirektoratet til Ålesund og rammene for Statens beredskap mot akutt forurensing inngår ikke som en del av plangrunnlaget i Nasjonal transportplan, og er derfor ikke tatt med i beregning av oppfølgingsprosenten.

3) Oppfølgingsprosenten er beregnet ut fra at post 24 Statens vegvesens produksjon er trukket ut av rammen for handlingsprogrammet og bevilgningene.

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

Luftfartsverket skal omgjøres til statsaksjeselskap fra 01.01.2003. Følgelig omfatter tabellen ikke Luftfartsverket.

Etter de to første årene av planperioden er oppfølging av etatenes handlingsprogrammer på 46,1 pst. for de statlige bevilgningene. For Statens vegvesen og Jernbaneverket innebærer dette etterslep i forhold til handlingsprogrammene etter to år av planperioden på henholdsvis om lag 1 400 mill. kr og 1 300 mill. kr. Etterslepet er i all hovedsak knyttet til investeringene. Både for veg og jernbane ligger de årlige bevilgningene så langt i planperioden likevel betydelig over nivået i planperioden 1998–2001.

I budsjettforslaget for 2003 både for veg og jernbane har Samferdselsdepartementet prioritert drift og vedlikehold, og særskilt trafikksikkerhet. Dette er i samsvar med opplegget i Nasjonal transportplan. Fiskeridepartementet har i budsjettforslaget også valgt å prioritere tiltak som bedrer sikkerheten til sjøs.

3.4 Alternativ finansiering av infrastruktur

Alternativ finansiering er hittil i hovedsak tatt i bruk i vegsektoren. Den alt overveiende del av alternativ finansiering på vegsiden er bompenger. I tillegg kommer enkelte tilskudd og forskudd fra lokale myndigheter og næringsliv. Innkrevingen av øremerket drivstoffavgift i Tromsø blir avsluttet i 2003, og har de siste årene i all hovedsak gått til nedbetaling av lån for tidligere investeringer.

For 2002 er det anslått at om lag 1,9 mrd. kr vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. For 2003 ventes bidraget fra bompenger å bli om lag 2 mrd. kr. Til sammenligning utgjør forslaget til «ordinære» riksvegmidler over kap. 1320, post 30, om lag 4,5 mrd. kr. I 2003 vil dermed bompenger utgjøre vel 30 pst. av de samlede riksveginvesteringene, dvs. summen av bompenger og statlige bevilgninger.

Samferdselsdepartementet vil vise til at det på lokalt hold arbeides med en rekke prosjekter der bompenger skal inngå i finansieringsopplegget. Departementet legger vekt på at prosjektene blir behandlet i henhold til gjeldende retningslinjer for bompengeinnkreving. Det vises for øvrig til omtale i Nasjonal transportplan 2002–2011.

I en OPS-modell (Offentlig Privat Samarbeid) vil private selskaper finansiere utbyggingen med lån og egenkapital, samt ev. forestå påfølgende drift og vedlikehold av anlegget for en avtalt men tidsbegrenset periode. Det mest vanlige er at OPS-selskapet mottar betaling dels med et direkte statlig bidrag (bevilgninger) og dels med brukerbetaling (bompenger). I motsetning til ordinære bompengeprosjekter, er hovedmotivasjonen for å velge OPS ikke alternativ finansiering, men muligheten til å hente ut gevinster i form av en mer effektiv utbygging og senere drift og vedlikehold av anlegget. Det er imidlertid også et selvstendig poeng

med OPS-ordninger å få gjennomført investeringsprosjekter av stor samfunnsmessig nytte raskere enn det som ellers vil være mulig.

Det skal foreløpig gjennomføres tre prøveprosjekter med OPS i vegsektoren. I prosjektene er det lagt opp til at OPS-selskapet får en årlig godtgjøring fra det tidspunkt vegen er åpnet for trafikk. Denne godtgjøringen vil i det første prøveprosjektet, E39 Øysand-Thamshamn, bli dekket delvis gjennom bompengeinntekter og delvis gjennom statlige bevilgninger, jf. nærmere omtale i St.prp. nr. 83 (2000–2001) Om Ev 39 Øysand-Thamshamn gjennomført som OPS-prøveprosjekt ved delvis bompengefinansiering. Det andre prøveprosjektet, E39 Handeland-Feda, er omtalt i St.prp. nr. 60 (2001–2002) Om ein del saker på Samferdselsdepartementets område. I dette prosjektet dekkes godtgjøringen til OPS-selskapet av statlige bevilgninger.

Samferdselsdepartementet vil også vurdere bruk av OPS for utbygging av viktige jernbanestrekninger, og vil komme tilbake til Stortinget med dette på egnet måte.

3.5 Styring av store investeringsprosjekter

I budsjettframlegget omtaler Samferdselsdepartementet bare prosjekter over en nærmere fastsatt kostnadsgrense. For veginvesteringer omtales alle prosjekter med et kostnadsoverslag større enn 200 mill. kr. I tillegg omtales som hovedregel alle prosjekter med bompenge- eller annen tilleggsfinansiering. Grensen for enkeltprosjekter er for Jernbaneverket satt til 50 mill. kr. Luftfartsverket som skal omdannes til statsaksjeselskap fra 01.01.2003, vil ikke lenger omfattes av bestemmelsene knyttet til styring av store investeringsprosjekter.

Kostnadsoverslagene for veg- og jernbaneprosjekter som tas opp til bevilgning, skal være basert på godkjent reguleringsplan. Det er praksis at alle samferdselsprosjekt som blir omtalt særskilt i budsjettframlegg for Stortinget, blir presentert med et kostnadsoverslag på grunnlag av godkjent reguleringsplan.

Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring av investeringsprosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr. Nye prosjekter som kvalitetssikres vil bli omtalt med en styringsramme og en kostnadsramme. Styringsrammen omfatter den kostnaden som Samferdselsdepartementet legger til grunn at etaten skal greie å realisere prosjektet innenfor. Styringsrammen vil bli vurdert etter tilråding fra etaten og det firma som foretar kvalitetssikringen. For de fleste prosjektene vil styringsrammen være slik at det er 50 pst. sannsynlighet for et det ikke blir overskridelse (P 50). Kostnadsrammen omfatter styringsrammen (P 50) med tillegg av nødvendig avsetning for usikkerhet. Størrelsen på avsetningen vil bli vurdert etter tilråding fra etaten og kvalitetssikreren. Kostnadsrammen skal være det øvre finansielle taket for prosjektet.

Bevilgningen til et prosjekt det enkelte år vil omfatte summen av styringsrammen og den avsetning til usikkerhet som knytter seg til budsjettåret. Dersom det viser seg at det ikke er nødvendig å benytte seg av den årlige avsetningen til usikkerhet, vil denne i stedet bli benyttet til andre prosjekter. Disse prosjektene er fastlagt i henhold til marginallister. Ved overskridelser av kostnadsrammen, vil spørsmålet om utvidelse av kostnadsrammen bli tatt opp med Stortinget.

For 2003 vil ev. behov for å tilføre kvalitetssikrede prosjekter midler utover styringsrammen bli håndtert gjennom midlertidige omdisponeringer mellom prosjekter og fylker i henhold til Statens vegvesens fullmakter eller ved å regulere oppstarttidspunktet for nye prosjekter. Departementet forutsetter at midlertidig stopp eller urasjonell framdrift i eksisterende prosjekter ikke skal være virkemidler i denne sammenheng.

Det vises for øvrig til at det i regi av forskningsprogrammet Concept er under utarbeidelse en metodikk for dimensjonering av avsetning for usikkerhet. Tilrådingene fra dette arbeidet vil bli vurdert i forbindelse med statsbudsjettet for 2004. For en nærmere omtale av Concept-programmet henvises det til omtale i Finansdepartementets fagproposisjon, under kap. 1630.

3.6 Etablering av selskaper under Samferdselsdepartementet

I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2002, ba Stortinget Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre NSB BA, Posten Norge BA og Luftfartsverket til aksjeselskaper. I tillegg støttet et flertall på Stortinget Regjeringens forslag om å omgjøre produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen til aksjeselskap, jf også St.prp. nr. 50 (2001–2002) Om løyvingsendringar mv. for 2002 på Samferdselsdepartementets område/Innst. S. nr 180 (2001–2002) og St.prp. nr. 60/Innst. S. nr. 227. Omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet og Luftfartsverket til statsaksjeselskaper fra 01.01.2003 vil bli fremmet i et tillegg til St.prp. nr. 1.

Stortinget vedtok 11.06.2002 å omdanne NSB BA og Posten Norge BA til aksjeselskaper fra 01.07.2002, jf. St.prp. nr. 62 (2001–2002) Om omdanning av NSB BA og Posten Norge BA til aksjeselskaper/Innst. S. nr. 224 (2001–2002). Stortinget vedtok samtidig at eksisterende innskudds-

kapital i selskapene skulle omgjøres til aksjekapital, og at overkursfondene skulle omgjøres til overkursfond i aksjeselskapene. I tillegg vedtok Stortinget at statens ansvarlige lån til Posten Norge BA skulle omgjøres til egenkapital i Posten Norge AS. Utover ovennevnte vedtak, bevilget Stortinget 500 mill. kr som egenkapital til NSB AS og 1 660 mill. kr til Posten Norge AS. Stortingets vedtak innebærer at summen av aksjekapital og overkursfond skal utgjøre 6 005 mill. kr i NSB AS og 4 080 mill. kr i Posten Norge AS.

NSB AS og Posten Norge AS ble som forutsatt stiftet 01.07.2002. NSB AS ble stiftet med en aksjekapital på 4 155 mill. kr og et overkursfond på 1 850 mill. kr, til sammen 6 005 mill. kr. Posten Norge AS ble stiftet med en aksjekapital på 3 060 mill. kr og et overkursfond på 1 020 mill. kr, til sammen 4 080 mill. kr. Dette er i samsvar med Stortingets vedtak.

I framlegget for Stortinget om omdanning av selskapene, jf. St.prp. nr. 62 (2001–2002), var den latente forpliktelsen til ventelønn beregnet til 313 mill. kr for Posten og 500 mill. kr for NSB. På stiftelsestidspunktet ble denne forpliktelsen beregnet til 121 mill. kr for Posten, dvs. 192 mill. kr lavere enn anslaget i forannevnte proposisjon. For NSB ble forpliktelsen på stiftelsestidspunktet beregnet til 300 mill. kr, dvs. 200 mill. kr lavere enn i forannevnte proposisjon.

Samferdselsdepartementet vil i en egen proposisjon fremme forslag om at Flytoget AS etableres som et eget statsaksjeselskap direkte underlagt Samferdselsdepartementet fra 01.01.2003.

3.7 Kjøp av samferdselstjenester

Statlig kjøp av tjenester benyttes i de fleste tilfeller for å yte et tjenestetilbud som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt, men som det er samfunnsmessig ønskelig å opprettholde. Det ut fra målsettingen om at det skal være et godt tilbud av samferdselstjenester i hele landet. Hva som til enhver tid er et tilfredsstillende tilbud, vil imidlertid måtte vurderes både i forhold til bruk og kostnader ved de ulike transportformene. Statlig kjøp av tjenester er også begrunnet i behovet for å opprettholde et transporttilbud av rent trafikale og/eller miljømessige grunner. Det siste gjelder særlig for statlig kjøp av nærtrafikktjenester fra NSB AS i de største byområdene. Når det gjelder riksvegferjene, så er disse å betrakte som en integrert del av det statlige vegnettet.

Kjøp av samferdselstjenester innebærer at det blir etablert et mer forretningsmessig forhold mellom det offentlige som kjøper og den enkelte virksomhet, enten sistnevnte er statlige forvaltningsorganer eller selvstendige selskaper. Ordningene for statlig kjøp av tjenester som sorterer under Samferdselsdepartementet, er likevel av forholdsvis ulik karakter. Dels er det snakk om anbud, dels kostnadsmodeller og dels tilskuddsavtaler basert på forhandlinger.

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

Bevilgninger til statlig kjøp av samferdselstjenester

(i 1 000 kr)

Kap./ post	Benevnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
1310	Flytransport				
70	Godtgjørelse for innenlandske ruter	400 516	403 400	401 100	-0,6
1311	Tilskudd til regionale flyplasser				
70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	94 200	97 000	250 000	157,7
1320	Statens vegvesen				
72	Tilskudd til riksvegferjedrift	1 030 000[1)]	1 050 300	1 091 300	3,9
1330	Særskilte transporttiltak				
70	Tilskudd til Hurtigruten	195 816	180 800	183 200	1,3
1351	Overføringer til NSB AS				
70	Betaling for persontransporttjenester	1 215 000	1 298 000	1 386 000	6,8
1370	Kjøp av posttjenester				
70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	540 000	372 000	305 000	-18,0
	Sum kjøp av tjenester	3 475 532	3 401 500	3 616 600	6,3

1) Kap. 1320, post 72 ble nyopprettet i statsbudsjettet for 2002, og beløp ført opp under regnskap 2001 reflekterer kun anslag over hvor mye som er gått med til riksvegferjedriften.

I statsbudsjettet for 2003 er det til sammen foreslått statlig kjøp av tjenester for om lag 3,6 mrd. kr, en økning på 215,1 mill. kr eller 6,3 pst. målt mot saldert budsjett 2002. Nesten 70 pst. av totalbeløpet er satt av til ordningene med kjøp av persontransporttjenester fra NSB AS og ferjetjenester, herav nesten 40 pst. til NSB.

Den største økningen fra saldert budsjett 2002 til forslag 2003 er knyttet til kjøp av lufthavntjenester på de regionale flyplassene, i hovedsak de statlige regionale flyplassene. Økningen har sammenheng med at det i samband med at Luftfartsverket skal bli statsaksjeselskap fra 01.01.2003, er nødvendig å etablere en kjøpsordning som innebærer at staten dekker underskuddet ved drift, vedlikehold og investeringer på de ulønnsomme regionale flyplassene. Dette på samme måte som staten yter tilskudd til NSB AS og Posten Norge AS for henholdsvis ulønnsomme persontransporttjenester og posttjenester. Sterkt svekket økonomi i hele luftfarten gjør det ikke lenger mulig å dekke underskuddet på de regionale lufthavnene gjennom kryssubsidiering fra de få lønnsomme stamrutelufthavnene. Den sterke økningen av foreslått bevilgning til de regionale lufthavnene gir ikke uttrykk for at den manglende lønnsomheten ved disse flyplassene har forverret seg tilsvarende, men har i større grad sammenheng med synliggjøring av kostnader som tidligere har vært skjult. Økningen hadde vært nødvendig uavhengig av spørsmålet om Luftfartsverkets tilknytningsform.

I tillegg til forannevnte ordning, har også kostnadene ved flere av de andre kjøpsordningene økt mye mer enn vanlig prisstigning de siste årene. Dette gjelder både kjøp av persontransporttjenester fra NSB og kostnader ved riksvegferjedriften. Kostnadsøkningen har bl.a. sammenheng med økte kapitalkostnader som følge av mye nytt materiell. Nytt og bedre materiell er åpenbart positivt for de reisende, men departementet er bekymret

over at kostnadene ved ordningene øker så mye uten at selve tilbudet (ruter, frekvens osv.) bedres vesentlig. Det kan derfor være behov for å vurdere kjøpsordningene med sikte på en bedre samlet utnyttelse av ressursene i samferdselssektoren. Det vises i denne forbindelse til forslaget om å åpne for anbud på drift av riksvegferjer og persontransport med tog, samt innføringen av et resultatavhengig tilskudd i den nye kjøpsavtalen med NSB.

Bevilgningen til kjøp av ulønnsomme posttjenester har gått betydelig ned fra saldert budsjett 2002 til forslag 2003. Nedgangen var enda større fra regnskap 2001 til saldert budsjett 2002. Departementet vurderer det som svært positivt at de store omstillingene som er gjennomført i Posten Norge AS nå gir resultater i form av mindre behov for statlig kjøp, samtidig som servicenivået opprettholdes.

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

3.8 Regulering og tilsyn

Innenfor samferdselssektoren har det de seneste årene skjedd en omfattende endring av rammevilkår, både når det gjelder markedsvilkår og rammebetingelsene for de statlige virksomhetene. Avvikling av statlige eneretter og åpning av markeder for konkurranse har på flere områder ført til mer effektiv produksjon og lavere priser. Markedene har i stor grad blitt åpnet for konkurranse og de statlige virksomhet har fått en organisasjonsform som er likartet de andre markedsaktørene. Statens rolle har endret seg fra detaljstyring av enerettsvirksomheter til regulering og styring av markedene, hvor de statlige virksomhetene likebehandles med de andre aktørene. Det er opprettet en flere tilsynsorganer, Post- og teletilsynet, Statens jernbanetilsyn og Luftfartstilsynet, som fører tilsyn med at utøverne oppfyller de krav som er satt i eller med hjemmel i lov.

De statlige samferdselsbedriftene driver sin virksomhet, bl.a. på grunnlag av konsesjoner. I konsesjonene er selskapene gitt rettigheter og plikter, herunder spesielle samfunnspålagte oppgaver. I vegsektoren har Statens vegvesen også tilsynsoppgaver som en integrert del av virksomheten, der bl.a. de landsomfattende trafikkstasjonene er en viktig del av kontrollapparatet. Når produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen blir statsaksjeselskap fra 01.01.2003, vil det bli et klarere skille mellom forvaltningsoppgaver og produksjonsoppgaver.

Nevnte utvikling stiller store krav til myndighetenes regulering og styring av markedene. Samferdselsdepartementet er opptatt av at tilsynsvirksomhetene drives effektivt, slik at aktørene i markedene ikke påføres unødvendige merkostnader på grunn av tilsynsvirksomhet. Tilsynene spiller en viktig rolle som bidragsyter til politikkutformingen innefor de respektive sektorene. Som annen offentlig virksomhet, må tilsynene stilles overfor krav til kvalitet og effektivitet. Teknologiske og markedsmessige endringer stiller store krav til tilsynenes organisering og arbeidsformer. Det er også viktig å ta hensyn til den utvikling som skjer internasjonalt, særlig innenfor EU/EØS-området, og de internasjonale forpliktelsene Norge har pådratt seg i den forbindelse. Gjennomgang av de statlige tilsynene er et ledd i Regjeringens program for modernisering og forenkling.

For en nærmere orientering om de tilsyn som er underlagt Samferdselsdepartementet, vises det til budsjettomtalen under de respektive programkategorier/kapitler i del II i proposisjonen.

4 Særskilte omtaler

4.1 Organisasjons- og strukturendringer

Tilknytningsform

NSB BA og Posten Norge BA ble ved etableringen 01.12.1996 organisert som særlovselskaper der virksomheten var regulert i egen lovgivning. Ved stortingsvedtak våren 2002 ble de to selskapene med virkning fra 01.07.2002, omgjort til aksjeselskapene NSB AS og Posten Norge AS. Omdanningene ble gjort ut fra hensynet til selskapenes behov for en mest mulig ensartet og kjent selskapsform både i Norge og internasjonalt. Statens styringsmuligheter som eier er videreført, og omdanningene har heller ikke ført til endringer i de ansattes rettigheter.

I samband med budsjettbehandlingen for 2002, ble det vedtatt å be Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre Luftfartsverket til statsaksjeselskap. Omdanningen skal skje pr. 01.01.2003. Departementet vil i et tillegg til budsjettproposisjonen komme tilbake til spørsmål knyttet til bl.a. selskapsstruktur, økonomiske rammer for virksomheten, samfunnsmessig styring, personalets stilling ved omdanning og behovet for endringer av lov og forskriftsverk.

Forvaltning og tjenesteproduksjon

I samband med budsjettbehandlingen for 2002, ble det vedtatt å skille Statens vegvesen i en forvalt-

ningsdel og i et statsaksjeselskap på produksjonssiden. Forvaltningsdelen vil pr. 01.01.2003 bli organisert med Vegdirektoratet som hovedkontor og fem regioner med regionvegkontorer i Lillehammer, Arendal, Leikanger, Molde og Bodø. På nivået under regionvegkontorene blir det 30 distriktsvegkontorer samt trafikkstasjoner og servicekontorer lokalt. Formålet med omorganiseringen er å oppnå økt effektivitet som følge av større samordning og utnyttelse av Vegvesenets samlede kompetanse. Omorganiseringen innebærer en svært desentralisert organisasjon. I tillegg medfører omorganiseringen større fleksibilitet i oppgavefordeling og beslutningsnivå. Vegvesenets forhold til publikum, kommuner og andre samarbeidspartnere og interesseorganisasjoner skal videreutvikles og styrkes gjennom det utvidete nettet av distriktsvegkontorer.

Det nye aksjeselskapet for produksjonsvirksomheten er også forutsatt etablert pr. 01.01.2003, og selskapet vil bli eid av Samferdselsdepartementet. Det er stiftet et interimselskap og oppnevnt styre for å forberede selskapsdannelsen. Formålet med omorganiseringen er å effektivisere virksomheten for å få mer ut av de midlene som bevilges til vegformål. Alle nye oppdrag fra Statens vegvesen blir fullt ut konkurranseutsatt allerede fra 2003.

Innen jernbanesektoren har det over flere år foregått en omfattende omorganiseringsprosess hvor det er lagt vekt på å skille mellom jernbaneinfrastruktur og drift av tog. Samferdselsdepartementet vil om kort tid fremme en proposisjon der det bl.a. blir foreslått å skille ut Flytoget AS fra morselskapet NSB AS og legge eierskapet direkte under departementet fra 01.01.2003. For øvrig arbeides det med å utrede problemstillinger rundt konkurranse om sporet i form av anbud på kjøp av persontransporttjenester på jernbanen. Det arbeides med sikte på en anbudsutsetting av enkelte lokale/regionale togstrekninger i 2004 og at ordningen innføres for fullt i fra 2006.

Internt i Jernbaneverket er det gjennomført et skille mellom produksjon/forretning og forvaltning. Det er etablert fem forretningsenheter: BaneService, BaneProduksjon, BanePartner, BaneEnergi og BaneTele, hvor sistnevnte, BaneTele AS, ble omdannet til aksjeselskap 01.07.2001. Samferdselsdepartementet arbeider nå med et forslag fra Jernbaneverket om å omdanne BaneService til aksjeselskap. Departementet vurderer også eierskapet til BaneTele AS.

Forvaltningsstruktur

Tilsynsorganene under Samferdselsdepartementet gjennomgås med tanke på ytterligere effektivisering og delegasjon av arbeidsoppgaver.

Høsten 2001 nedsatte departementet en arbeidsgruppe til å vurdere etablering av en felles havarikommisjon for transportsektoren med utgangspunkt i dagens havarikommisjon for sivil luftfart og jernbane. Arbeidsgruppens rapport ble avgitt i februar 2002. Gruppen foreslår at det opprettes en felles havarikommisjon for sivil luftfart, jernbane, sjøfart og vegtrafikk med utgangspunkt i den nåværende kommisjon. Rapporten er sendt på høring til de berørte organer og organisasjoner. Vegtrafikkulykker er av en noe annen karakter enn ulykker på de øvrige transportområder bl.a. fordi antallet er meget stort. Det vil derfor i første omgang bli gjennomført en nærmere utredning av hvilke ulykker og hendelser innen vegsektoren som kan være aktuelt for en felles havarikommisjon å undersøke. Oppretting av en felles havarikommisjon for transportsektoren krever et grundig arbeid med bl.a. utforming av regelverk, klarlegging av organisering og bemanning. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med oppfølgingen av arbeidsgruppens rapport.

Kollektivtransport

Lokale myndigheter i storbyområdene er invitert til gjennomføring av forsøk med alternativ forvaltningsorganiseringen innen kollektivtransport for bl.a. å oppnå bedre kvalitet og ressursutnyttelse. Utredning pågår og skal ferdigstilles i løpet av 2002 – 2003. Forsøkene igangsettes fra 01.01.2004.

Samferdselsdepartementet vil i årene framover legge sterkere vekt på lokale forslag til prioritering til kollektivformål dersom det dokumenteres at dette vil bidra til oppfyllelse av overordnede mål om styrket konkurranseevne for kollektivtransporten. Det vil bli opprettet en incentivordning rettet mot større byområder som prioriterer lokale myndigheters iverksettelse av tiltak for økte kollektivandeler. Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med berørte departementer også prioritere tiltak for forbedret samordning av den lokale areal- og transportpolitikken.

Samferdselsdepartementet vil ta initiativ overfor lokale myndigheter i forhold til etablering av et eget samordningsorgan for kollektivtransporten i hovedstadsområdet, og sett i sammenheng med den regionale trafikken i Østlandsområdet.

Lover og forskrifter

Som del av Justisdepartementets prosjekt for opprydding og forenkling av forskriftsverket, har Samferdselsdepartementet og underliggende virksomheter foretatt en gjennomgang av sitt forskriftsverk. Det er bl.a. ryddet opp i gamle forskrifter og delegasjoner, bl.a. ble 116 forskrifter og 30 delegasjoner innen telekommunikasjons sektoren opphevet i løpet av 2000–2001. Innen jernbanesektoren er også prosjektet gjennomført innen fastlagt frist. Vegtrafikklovens forskriftsverk blir gjennomgått med sikte på forenkling. Samferdselsdepartementet følger opp virksomhetenes arbeid med sikte på ytterligere forenkling.

For å styrke konkurransen i telemarkedet gjennomgås det regulatoriske rammeverket for telekommunikasjon. I den forbindelse sendte Samferdselsdepartementet ut på høring med frist 19.09.2002 utkast til ny lov om elektronisk kommunikasjon. Loven skal avløse gjeldende telelov, og vil etter planen tre i kraft sommeren 2003.

Stortinget fattet 17.06.2002 vedtak om lov om yrkestransport med motorvogn og fartøy. Det er i loven bl.a åpnet for bruk av anbud i ferjedriften. Videre vil tidligere begrensninger i adgangen til å drive utleie av buss og adgangen til å kreve sammenslutning av og kontroll med eierne av aksjer i ruteselskaper bli opphevet. Det tas sikte på at loven kan tre i kraft tidlig i 2003 etter at det er utarbeidet nødvendige forskrifter.

4.2 Kapasitet i anleggsbransjen

Stortinget ba ved behandlingen av statsbudsjettet for 2002 Regjeringen foreta en kartlegging av den ledige kapasiteten innen anleggsbransjen, både på maskinsiden og når det gjelder personell. Regjeringen ble bedt om å orientere Stortinget om situasjonen på en egnet måte, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001–2002).

I mange statistikker skilles det ikke mellom bygg og anlegg. Statistisk sentralbyrå (SSB) utarbeider imidlertid en produksjonsindeks og statistikk over ordretilgang og ordrereserver hvor det er mulig å skille mellom bygg og anlegg. Aetat utarbeider også statistikk over helt ledige som kan gi en indikasjon på utviklingen i ledigheten blant ulike yrker innen bygg og anlegg. Bygg og anlegg er imidlertid også i denne statistikken i stor grad slått sammen. Statistikk fra Aetat kan derfor bare i begrenset grad gi informasjon om situasjonen i anleggssektoren spesielt.

Aktiviteten i anleggssektoren fluktuerer mye over tid. Avslutningen av oppgangskonjunkturen i 1998 var spesielt merkbar i anleggssektoren. Konjunkturendringene falt også sammen med avslutningen av store prosjekter, som bl.a. hovedflyplassen på Gardermoen. Utviklingen illustreres av SSBs konjunkturindikatorer som viser at ordretilgangen i anleggssektoren gikk kraftig tilbake etter 1998 og nådde en bunn i første kvartal 2000. Deretter har ordretilgangen tatt seg opp, spesielt var veksten markert gjennom 2001. I første halvår 2002 var nivået på ordretilgangen vel 10 pst. høyere enn ett år tidligere, men nivået er fortsatt lavere enn før svekkelsen satte inn i 1998.

Det har ikke vært mulig å hente ut tall for anleggssektoren spesielt i Aetats statistikk over registrert ledige personer. Sees gruppen bygg og anlegg over ett, framkommer en ledighetsøkning på knappe 400 personer fra juli 2001 til juli 2002.

I følge Aetats årlige bedriftsundersøkelse synes det å være små rekrutteringsproblemer og relativt liten mangel på arbeidskraft i anleggssektoren. Aetats register viser også svært lav beholdning av ledige stillinger innen yrkesgruppen anleggsarbeid. Innenfor yrkene Vei- og anleggsarbeidere, anleggsmaskinførere og maskinarbeidere rapporteres det våren 2002 om en mangel på om lag 850 personer. I fjor på samme tid var mangelen i de samme yrkesgrupper 750. Videre opplyste Aetat høsten 2001 at mangelen i anleggssektoren økte noe fra 2000 til 2001. Studeres utviklingen de seneste årene, er det derfor ikke grunnlag for si at situasjonen er vesentlig endret.

Byggenæringens Landsforening (BNL) opplyser at 80 pst. av omsetningen innenfor anleggssektoren er offentlige oppdrag. Utviklingen er i stor grad avhengig av hvilke prosjekter det offentlige velger å realisere. BNL uttaler videre at det er ingen tvil om at det i anleggsbransjen er ledig kapasitet til å påta seg flere oppdrag. Permitterte og oppsagte arbeidere er fremdeles tilgjengelig i markedet, men over tid vil disse personene finne seg annet arbeid. Det blir påpekt at fordi ansatte i anleggsbedriftene er mobile, har det lite for seg å dele ledig personell inn etter fylke. Når det gjelder situasjonen knyttet til maskiner, melder BNL om stor variasjon i aktiviteten innenfor de enkelte fagområdene i anleggsbransjen.

Samferdselsdepartementets hovedinntrykk er at aktiviteten i anleggsbransjen har tatt seg betydelig opp etter 1999 og at kapasitetsgapet i dag er nokså begrenset. Det ser likevel fremdeles ut til å være noe ledig kapasitet i sektoren.

4.3 Klassifisering av vegnettet

I St.meld. nr. 31 (2000–2001) Kommune, fylke, stat – en bedre oppgavefordeling, ble det framholdt at dagens tredeling av vegnettet har betydelige svak-

heter. Omtalen konkluderte med at en todeling i riksveger og kommunale veger skulle utredes. Det heter i meldingen at en slik todeling bl.a. vil legge grunnlag for mer enhetlig vegstandard, styrke hensynet til næringsliv og transportbrukere samt styrke trafikksikkerhetspolitikken.

På bakgrunn av dette har Vegdirektoratet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utredet todeling av vegnettet i Norge. Vegdirektoratets vurderinger er presentert i rapporten «Ny klassifisering av offentlig vegnett». Vegdirektoratet mener at dagens tredeling av vegnettet i kommunale, fylkeskommunale og statlige veger ikke fungerer tilfredsstillende, og at dette har vært påpekt i en rekke sammenhenger. Det er store standardforskjeller mellom vegkategoriene. Misforholdet i standard har økt gjennom mange år. Standardforskjellene er til ulempe for næringslivet og trafikanter som ferdes på alle typer veger. Med fortsatt tredelt vegnett er det etter Vegdirektoratets syn grunn til å tro at utviklingen i stor grad vil måtte fortsette som hittil, med stadig større standardforskjell, særlig mellom riks- og fylkesvegnettet. Vegdirektoratet foreslår i rapporten en todeling av det offentlige vegnettet i Norge, i statlige og kommunale veger. Vegdirektoratet anbefaler videre å nedklassifisere mellom 40 og 60 pst. av dagens fylkesvegnett til kommunalt vegnett, mens resten blir oppklassifisert til riksveger.

Vegdirektoratets rapport har vært på bred høring blant annet i landets kommuner og fylkeskommuner, samt en rekke organisasjoner og råd. Transportorganisasjonene går inn for todeling som prinsipp. De fleste fylkesmenn og alle vegkontor går også inn for todeling. De ulike instansene er imidlertid i betydelig grad opptatt av de økonomiske sidene ved saken. Miljødirektoratene mener todeling vil gi en bedre miljøoppfølging innen vegsektoren. Kommunene er i stor grad positive til prinsippet om todelt vegnett, men er bekymret for de økonomiske sidene ved saken og stiller strenge krav for å overta dette vegnettet. Fylkeskommunene, bortsett fra Østfold, er i mot.

Etter høringen anbefaler Vegdirektoratet fortsatt todeling av vegnettet i kommunale og statlige veger. Når det gjelder omklassifiseringen av fylkesvegene, er imidlertid Vegdirektoratets anbefaling etter høringen at det alt vesentlige av fylkesvegnettet bør oppklassifiseres til øvrig riksveg. Det vil etter Vegdirektoratets syn bare være aktuelt å nedklassifisere en liten del av fylkesvegnettet til kommunal veg. Dette vegnettet er særlig knyttet til byer og tettsteder, der kommunene har nødvendig kompetanse og utstyr. Dette kan dreie seg om 10–15 pst. av fylkesvegnettet.

Et stort statlig vegnett har etter Vegdirektoratets vurdering flere fordeler. Dette vil bl.a. gi større muligheter for samlede vegnettsbetraktninger og økt fleksibilitet både når det gjelder prioritering av tiltak og gjennomføring av driftsoppgaver. Tilførte midler, uansett om rammen øker eller ikke, vil lettere kunne bli prioritert for å løse opp viktige flaskehalser i vegtransportsystemet. Uansett budsjettnivå mener Vegdirektoratet at en mer enhetlig politisk og administrativ styring vil føre til at det blir enklere å utvikle et mer ensartet vegnett for nasjonale og regionale transporter. Vegdirektoratet understreker også at rent administrativt vil overføring av den vesentlige delen av fylkesvegnettet til staten ikke i særlig grad gi økte oppgaver til Statens vegvesen, fordi det allerede i dag er Statens vegvesen som utøver administrasjonen og vedlikeholdet på både riks- og fylkesvegnettet.

Forslaget innebærer at fylkeskommunene mister eierskapet og det direkte økonomiske ansvaret for fylkesvegene. Reelt sett vil ikke dette etter Samferdselsdepartementets syn innebære noen svekkelse av fylkeskommunenes innflytelse, fordi det nye styringssystemet i vegsektoren innebærer at fylkeskommunenes innflytelse på prioriteringene innenfor fylkesfordelt ramme til investeringer i øvrig riksvegnett skal tillegges avgjørende vekt innenfor føringer fastlagt av Stortinget og Samferdselsdepartementet. Saken bør imidlertid også vurderes ut fra ønsket om å fornye og styrke fylkeskommunenes rolle som regional utviklingsaktør hvor samferdsel er et viktig område, jf. St.meld. nr. 19 (2001–2002) Nye oppgaver for lokaldemokratiet – regionalt og lokalt nivå. Av meldingen går det fram at Regjeringen ønsker å flytte fokus fra styring og kontroll til en utviklingsrolle for fylkeskommunene basert på partnerskap og samarbeid. Fylkeskommunenes rolle skal utvikles fra myndighetsutøver til en partner i regional utvikling.

Samferdselsdepartementet ser klart svakheter ved dagens klassifisering av vegnettet. Samferdselsdepartementet mener likevel at en ev. ny klassifisering av det offentlige vegnettet bør ses i sammenheng med fylkeskommunenes roller og oppgaver som regional utviklingsaktør. Spørsmålet om todeling av vegnettet vil derfor bli sett i sammenheng med den vurdering av fylkeskommunen som Regjeringen har varslet i St.meld. nr 19 (2001–2002). Av meldingen går det fram at Regjeringen vil legge fram en vurdering av fylkeskommunen for Stortinget mot slutten av denne valgperioden. Denne vurderingen vil i hovedsak være avgrenset til fylkeskommunens nye rolle som regional utviklingsaktør og en vurdering av partnerskapets funksjon i denne sammenheng. Det vil også bli gitt

en generell omtale av status for fylkeskommunens roller og oppgaver.

4.4 Forskning og utvikling

Departementets bevilgningsforslag innebærer en betydelig styrking av langsiktig forskning og kunnskapsoppbygging, spesielt forskning knyttet til områdene informasjons-, og kommunikasjonsteknologi (IKT), herunder telekommunikasjonsforskning, risiko og sikkerhet i transportsektoren. Norge står overfor store utfordringer når det gjelder framtidig verdiskaping. Dette krever bl.a. utvikling av avanserte telenett og -tjenester, mer effektive transport- og logistikkløsninger og en langsiktig satsing på kunnskapsutvikling. Videre vil departementet prioritere utvikling av kunnskapsgrunnlaget for kommende revisjoner av Nasjonal transportplan. For 2003 foreslås det bevilget 134,7 mill. kr til forskning og utredning over kap. 1301. Dette er en økning på 11,6 mill. kr målt mot saldert budsjett 2002.

På post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. foreslås det bevilget 15 mill. kr. Utredninger knyttet til bedret tilgjengelighet til buss for funksjonshemmede og forsøk med nye modeller for transportforvaltningen i byene blir videreført i 2003. Midlene vil ellers bli benyttet til generell forsknings- og utredningsvirksomhet.

Videre foreslås det bevilget 104,8 mill. kr over post 50 Samferdselsforskning. Dette er en økning på 20,8 mill. kr målt mot saldert budsjett 2002. Økningen vil primært gå til IKT, transport og logistikk samt transportrisiko og sikkerhet. Bevilgningen vil i hovedsak bli brukt til å støtte ulike forskningsprogrammer under Norges forskningsråd. Midlene foreslås fordelt mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 37,7 mill. kr og 67,1 mill. kr.

Midlene til transportforskning planlegges brukt til et program om tjenesteyting, handel og logistikk og til oppbygging av et forskningsprogram om risiko- og sikkerhet i transportsektoren. I tillegg videreføres støtten til forskningsprogram om Byutvikling, Miljøforurensning og helse samt Regional utvikling. Videre er det avsatt midler til videreutvikling av kunnskapsgrunnlaget for kommende revisjoner av Nasjonal transportplan, basisfinansiering av Transportøkonomisk institutt og nasjonal delfinansiering av EU-prosjekter.

Telekommunikasjonsforskning planlegges brukt til å støtte program om grunnleggende IKT-forskning og forskning som omhandler samfunnsmessige og kulturelle forutsetninger for IKT. Andre viktige satsingsområder er forskningsprogrammet Tjenesteyting, handel og logistikk, der IKT/tjenesteyting står sentralt, og støtte til SIMULA-senteret på Fornebu.

Departementet vil styrke satsingen på forsøk med alternative drivstoffer og miljøvennlig teknologi, herunder utvikling av hydrogen- og brenselcelleteknologi, og foreslår å benytte 3,5 mill. kr til forsøk på dette feltet i 2003. Stortinget har sluttet seg til forslaget om å avvikle ordningen med tilskudd til utviklingsprosjekter for rasjonell og miljøvennlig transport. Det foreslås avsatt 1 mill. kr for å følge opp forpliktelsene overfor igangsatte prosjekter.

01.08.2001 ble det iverksatt et ettårig forsøk med tilrettelagt transport for funksjonshemmede arbeidstakere og studenter. Forsøket er et samarbeidsprosjekt mellom Sosialdepartementet, Helsedepartementet og Samferdselsdepartementet.

Ved revisjonen av statsbudsjettet 2002 foreslo Regjeringen å forlenge forsøket ut første halvår 2003. Bakgrunnen for forslaget var blant annet at forsøket så langt omfattet få deltakere, og at en ønsket et bedre grunnlag for å vurdere om ordningen bør gjøres permanent. En forlengelse for hele studieåret 2002/2003 ville dessuten kunne forhindre at noen lot være å søke om studieplass på grunn av manglende transportløsninger. Stortinget tok forslaget om forlengelse av forsøket til orientering. Regjeringen vil ta stilling til om det skal etableres en permanent ordning for arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede når erfaringene med forsøksordninga er evaluert.

For statsbudsjettet 2002 ble det bevilget 10 mill. kr til den delen av forsøket som Samferdselsdepartementet har ansvar for. For 2003 foreslås en videreføring av bevilgningen på 10,4 mill. kr til gjennomføring av forsøket.

Samferdselsdepartementets underliggende etater og bedrifter står også for en betydelig forsknings- og utviklingsinnsats, ofte i samarbeid med næringsliv og forskningsinstitusjoner. Erfaringene fra arbeidet med Nasjonal transportplan 2002–2011 har ledet til et omfattende samarbeid mellom samferdselsetatene og departementet for å utvikle bedre nasjonale og regionale transportmodeller, og metoder og verktøy for virkningsberegninger. Arbeidet har både et kortsiktig og et langsiktig perspektiv og har til hensikt å utvikle bedre metoder og verktøy til kommende revisjoner av Nasjonal transportplan. Transportetatene samarbeider også om forskning på sikkerhet, beregning av miljøkostnader og metoder for nytte/kostnadsanalyser.

Jernbaneverkets FoU-virksomhet vil i 2003 være rettet mot sikkerhet, teknisk utvikling og miljø. I tillegg kommer arbeid med utvikling av planleggingsmetodikk, herunder analyse- og prog-

nosearbeid. Prosjekter som dreier seg om å redusere støy og vibrasjon vil bli videreført i 2003. Statens vegvesens FoU-virksomhet vil i 2003 bl.a. omfatte temaene trafikksikkerhet og trafikk- og miljøproblemer i byområdene, herunder kollektivtransport. IKT inngår som viktig del av utviklingen i sektoren, ikke minst for å bedre framkommelighet og miljø. Internasjonalt samarbeid, bl.a. deltakelse i EUs rammeprogrammer, er viktig for utvikling av norsk kompetanse på dette området.

4.5 Samferdsel og miljø

Innledning

Regjeringen legger stor vekt på å begrense miljøulempene av transport. Miljøutfordringene er særlig knyttet til klimaendringer, luftforurensning og støy, vern og bruk av biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljøer. Det er nødvendig med bruk av kostnadseffektive og samordnede virkemidler for å møte miljøutfordringene.

Miljøstatus for samferdselssektoren

Utslipp til luft fra transportsektoren har for mange komponenter gått ned de siste årene, særlig gjelder dette vegsektoren. Utslippene fra kystfarten har imidlertid motvirket den gunstige utviklingen. Utslippene av klimagasser fra transportsektoren har økt.

Klimagassutslipp fra transportsektoren består i hovedsak av karbondioksid (CO_2). I perioden 1990–2000 har utslippene av klimagasser fra sektoren økt med 18 pst. og utgjør nå om lag 30 pst. av de nasjonale utslipp. Det er CO_2-utslipp fra vegtrafikk som i størst grad har bidratt til denne veksten, men også CO_2-utslipp fra kysttrafikk og luftfart har økt. Vegtrafikken står for om lag 22 pst. av de nasjonale CO_2-utslipp.

Utslippene av svoveldioksid (SO_2) og nitrogenoksid (NO_x), som bidrar til regional forsuring, er samlet sett redusert betydelig de seneste år, til tross for at kysttrafikken har hatt en økning i NO_x-utslippene. I perioden 1990–2000 har transportsektoren redusert utslippene av SO_2 med om lag 67 pst. og utgjør nå om lag 10 pst. av de nasjonale utslippene. Transportsektoren, inkl. kystfart, sto for om lag 44 pst. av de nasjonale utslippene av NO_x i 2000. Som følge av innførte avgasskrav er NO_x-utslipp fra vegtrafikken redusert med 36 pst. fra 1990 til 2000. Transportsektoren har samlet sett redusert sin andel av NO_x-utslippene med 5 prosentpoeng i perioden 1990–2000. Kystfart med støtte over Samferdselsdepartementets budsjett, dvs. riksvegferjer og Hurtigruten, står for om lag 4 pst. av nasjonale utslipp av NO_x.

Transportsektorens bidrag til lokal luftforurensning skyldes i hovedsak svevestøv og nitrogendioksid (NO_2), særlig fra vegtrafikk. På landsbasis er vegtrafikkens utslipp av svevestøv redusert med 31 pst. i perioden 1990–2000. Reduksjonen har vært langt sterkere i de største byene, hovedsakelig pga. høyere piggfriandel. En undersøkelse av luftforurensingen i Oslo og Drammen 1991–2001 viser at høyere piggfriandel gir vesentlig lavere konsentrasjoner av svevestøv.

Støy fra transport berører langt flere personer enn lokal luftforurensning. Både vegtrafikk, luftfart og jernbane medfører støy som kan påvirke folks helse og trivsel. Vegtrafikk er den største kilden til støyproblemer. Det er beregnet at om lag 87 900 personer er svært plaget av støy langs riksvegnettet. Om lag 5 200 personer er sterkt plaget av jernbanestøy, mens om lag 5 600 er sterkt plaget av flystøy.

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

Integrering av miljøhensyn i samferdselspolitikken

Miljøutfordringene i samferdselssektoren krever en helhetlig tilnærming. Sektoren bidrar til mange og ulike miljøproblemer, både av global, regional og lokal karakter. For flere av miljøutfordringene er dessuten samferdselssektoren kun én av flere sektorer som bidrar.

Miljøhensyn må veies mot andre sentrale mål i transportpolitikken. Regjeringen ønsker å øke transportsikkerheten og bedre framkommeligheten, spesielt for næringslivets transporter. Særlig i de større byene skal det legges til rette for at en større del av persontrafikken utføres med kollektivtransport framfor privatbil. For at en slik politikk skal lykkes, kreves samordnet bruk av statlige og lokale virkemidler tilpasset miljøproblemenes karakter. Våren 2002 la Regjeringen fram St.meld. nr. 23 (2001–2002) Bedre miljø i byer og tettsteder, og St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtrafikk.

Når det gjelder luftforurensning med globale og regionale skadevirkninger, er internasjonale avtaler i stor grad bestemmende for ambisjonsnivået i norsk miljøpolitikk. Regjeringens hovedstrategi overfor globale og regionale miljøproblemer er bruk av tverrsektorielle virkemidler som f.eks. avgifter. Bensin, autodiesel og andre mineraloljer er i tillegg til relativt høye drivstoffavgifter ilagt CO_2-avgift. CO_2-avgiften på luftfart omfatter drivstoff som tankes og benyttes til flyging mellom flyplassene i Norge. Autodiesel er ilagt en høyere

SO_2-avgift enn fossilt brensel i andre anvendelser. Avgiften er gradert etter SO_2-innhold og har ført til at omtrent all autodiesel som omsettes i Norge har et lavt svovelinnhold.

I tillegg er det tatt i bruk administrative virkemidler, f.eks. generelle miljøkrav til kjøretøy og drivstoff. Generelle virkemidler vil også til en viss grad ha positive effekter i forhold til lokale miljøproblemer.

Overgang til alternative drivstoffer, som f.eks. naturgass, biodiesel, elektrisitet og hydrogen, kan bidra til å redusere forurensende utslipp fra transportsektoren. Statens bidrag i denne sammenheng vil primært være finansiering av FoU og tilrettelegging gjennom generelle rammevilkår, spesielt avgiftspolitikken. Eksempel på dette er satsingen på elbil som er fritatt for engangsavgift, årsavgift, moms og parkeringsavgifter på kommunale parkeringsplasser. Videre er naturgass fritatt for drivstoffavgift. Departementet har i tillegg støttet demonstrasjonsforsøk med bruk av naturgass i busser og det gjennomføres et prøveprosjekt med bruk av flytende naturgass i ferjer. Regjeringen vurderer løpende ulike tiltak for å redusere NO_x-utslipp fra riksvegferjer. Regjeringen ønsker å forsterke mulighetene til forsøk med nullutslippsteknologi, og går inn for å øke bevilgningene til dette formålet.

Transport, og spesielt vegtrafikk, er en betydelig kilde til lokal luftforurensning og støy, spesielt i byområdene. Lokale myndigheter har en sentral rolle i utformingen av den lokale samferdsels- og miljøpolitikken. Sentrale myndigheter bidrar gjennom forvaltning og drift av det overordnede transportnettet, og ved utforming av rammevilkår som stimulerer de enkelte aktørene til miljøvennlig transport og samfunnsøkonomisk fornuftig bruk av ressursene. Videre vil staten gi lokale myndigheter virkemidler for å gjennomføre lokale tiltak. For å redusere lokale miljøproblemer på en kostnadseffektiv måte, bør alle sektorer som bidrar vurderes i sammenheng. Det er ofte nødvendig å benytte virkemidler rettet direkte mot den enkelte sektor, og virkemidlene bør være lokalt tilpasset.

Samferdselsdepartementet opprettet i 1998 prosjektet Bedre byluft, som har til hensikt å samordne og forbedre måling av luftforurensing og utrede og prøve ut virkemidler for å redusere luftforurensning. Videre utarbeides prognoser for luftkvalitet som varsles gjennom media. Det foreslås å øke bevilgningen til Bedre byluft-prosjektet for 2003, bl.a. for å følge opp krav om målinger av luftkvalitet i kommende forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensning.

I 1998 ble det åpnet for en ordning med gebyr på bruk av piggdekk, for å redusere svevestøvproblemet i de største byområdene. Oslo kommune innførte en gebyrordning som ble praktisert i to vintre, og piggfriandelen økte i følge tellinger til om lag 80 pst. i vintersesongen 2000/01. Oslo kommune avviklet gebyrordningen for sesongen 2001/02, og målinger tyder på en nedgang i piggfriandel til om lag 68 pst. Piggdekkgebyr ble vedtatt innført i Trondheim fra 01.11.2001, og dette medførte en økning av piggfriandelen med nesten 20 prosentpoeng, til 56 pst. Samferdselsdepartementet vil nøye følge utviklingen i overgang til piggfrie dekk, og vurdere behov for endringer i politikken ut fra miljø- og trafikksikkerhetshensyn.

Regjeringen prioriterer oppfølging av støykravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven, bl.a. ved omfattende støyskjerming og fasadeisolering. I tillegg utredes tiltak for å redusere støyen fra transportmidlene. I St.meld. nr. 46 (2000–2001) Nasjonal transportplan 2002–2011, er det lagt opp til å bruke over 1 mrd. kr til støyskjerming fram til 01.01.2005. Statens vegvesen har satt av om lag 330 mill. kr til miljøtiltak innenfor 2003-budsjettet, og hoveddelen av disse midlene vil gå til støyskjermingstiltak. Jernbaneverket har ikke satt av midler til støyskjermingstiltak innenfor 2003-budsjettet, slik at støykravene etter grenseverdiforskriften ikke kan oppfylles innen fristens utløp 01.01.2005, men må skyves noe ut i tid. Jernbaneverket vil ta dette opp med Statens forurensingstilsyn. Innenfor rammen av foreslått bevilgning legger Jernbaneverket opp til å prioritere sikkerhetstiltak, herunder investering i togradiosystem, framfor støyskjerming.

En rekke øvrige tiltak som i mange tilfeller primært skal ivareta andre formål, kan også virke positivt på de lokale miljøproblemene. Eksempler på slike tiltak er vegprising og tidsdifferensierte bompengesatser, samordnet areal- og transportplanlegging, parkeringsregulering, fartsreduksjoner og andre typer trafikkregulering. Kommunene har et hovedansvar for å vurdere disse virkemidlene. Et styrket kollektivtilbud kan begrense bilbruken. Fylkeskommunene har i hovedsak ansvar for lokal kollektivtrafikk. I St.meld. nr. 26 (2002–2003) Bedre kollektivtrafikk, framgår det at Regjeringen vil styrke samordningen og forbedre organiseringen av samferdselsoppgavene for å få en mer helhetlig forvaltning av virkemidlene. Det vises til omtale av forsøkene med organisering av transportforvaltningen i byområdene.

I St.meld. nr 23 (2001–2002) Bedre miljø i byer og tettsteder, heter det at byområder skal utvikles med utgangspunkt i samordnede areal- og transportplaner. Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Miljøverndepartementet arbeide videre med utvikling av strategisk innrettede areal- og

transportplaner, særlig for byområdene. Det må også vurderes hvordan slike planer kan koples mot øvrig planlegging i samferdselssektoren, jf. arbeidet med Nasjonal transportplan 2006–2015.

Utformingen av investeringspolitikken må ta utgangspunkt i transportformenes ulike egenskaper. Transport på veg er den eneste transportform som gir et transporttilbud i størsteparten av landet. Miljøhensyn står sentralt ved utformingen av investeringspolitikken.

Regjeringen vil styrke kollektivtransporten som virkemiddel for å oppnå god framkommelighet over hele landet, bedre miljø samt velfungerende og triveligere bysamfunn, jf. St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport. I byområdene er det først og fremst viktig å sikre gode alternativer til privatbil for å redusere trafikkmengden og de ulempene biltrafikken skaper for miljø, helse og trivsel. Investeringer i jernbane prioriteres i trafikksterke områder der jernbanen har en særlig trafikal og miljømessig betydning. For persontransporten vil departementet legge opp til å kanalisere ressursene mot hovedstrekningene, intercitytriangelet og nettet rundt de største byene. Staten prioriterer videre finansiering av annen infrastruktur for lokal kollektivtrafikk over riksvegbudsjettet og ved bruk av bompenger. Det vises til egen omtale om kollektivtrafikk.

For å bevare det biologiske mangfoldet, kulturlandskapet og kulturhistoriske verdier, vil samferdselsmyndighetene søke å unngå inngrep i vernede naturområder, større sammenhengende naturområder uten tyngre inngrep, sårbare naturtyper og verdifulle kulturområder, jf. St.meld. nr. 42 (2000–2001) Biologisk mangfold. Samferdselsdepartementet og etatene deltar i et interdepartementalt samarbeid om kartlegging av biologisk mangfold. Hensynet til natur- og kulturmiljø skal integreres bedre i planlegging, utbygging og drift av samferdselsanlegg. Statens vegvesen har gjennomført et forprosjekt som skal ligge til grunn for en veileder om miljøhensyn i drift og vedlikehold av vegnettet.

Vegdirektoratet viderefører samarbeidet med Direktoratet for naturforvaltning om konsekvensene av vinteråpen riksveg 7 over Hardangervidda. Det vises til nærmere omtale under vegformål og avsnittet om Andre saker.

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

Statens vegvesen la i juli 2002 fram Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner. Målet med planen er å framskaffe kunnskap, og sikre et utvalg vegminner og veghistoriske miljøer. Planen vil være retningsgivende for etatens forvaltning av egne kulturminner. Jernbaneverket har i 2001/2002, i samarbeid med Riksantikvaren, videreført arbeidet med etableringen av nasjonal verneplan for kulturminner i tilknytning til jernbanevirksomheten. Verneplanen forventes å foreligge i løpet av høsten 2002.

5 Diverse tabeller

Garantiordninger og –fullmakter

(i 1 000 kr)

	Dato siste St.vedtak	Ansvar pr. 31.12.2001	Totalramme (tak) for nytt og gammelt ansvar i 2002	Totalramme (tak) for nytt og gammelt ansvar i 2003
Lån til ferjer i riksvegsamband	13.12.2001	975 654	1 140 000	1 205 000
Drift av øvingsbaner for motorvognførere	03.06.1981	3 000	3 000	3 000
Rettidig tilbakebetaling av renter og lån til NAFs helårlige øvingsbaner	04.12.1997	5 000	5 000	5 000
AS Fastlandsfinans	10.06.1988	325 000	325 000	325 000
Sum		1 308 654	1 473 000	1 538 000

Det har aldri vært utbetalinger (tap) under noen av garantiordningene. Fra 2002 ble fullmaktene gitt som en totalramme for nye tilsagn og gammelt ansvar.

Bestillingsfullmakter

(i mill. kr)

Kap.	Betegnelse	Fullmakt	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
1350	Jernbaneverket	Materiell	650	650
1380	Post- og teletilsynet	Materiell	4	4

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

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	Betegnelse	Overført til 2002	Forslag 2003
1301	50	Samferdselsforskning	5 353	104 800
1301	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.	18 437	4 500
1301	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede		10 400
1311	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	7 571	12 500
1320	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	180 599	5 502 200
1320	24	Statens vegvesens produksjon	97 774	-110 000
1320	72	Tilskudd til riksvegferjedrift		1 091 300
1330	71	Tilskudd til ekspressbusser	29 492	
1350	23	Drift og vedlikehold		3 001 600
1350	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen	9 754	90 700
1360	70	Beredskapslagring	629	1 400

Hva angår kap. 1301, postene 50,70 og 71, kan overførbarheten forklares med at prosjekter som får tilskudd fra bevilgninger over disse postene, går over flere år. Tilskudd utbetales etter framdrift. At kap. 1311, post 71 er overførbar, skyldes etterskuddsvis utbetaling av deler av tilskuddet. For kap. 1320, post 23, kap. 1350, post 23 og kap. 1360, post 70, skyldes overførbarheten at bevilgningene helt eller delvis benyttes til materiellanskaffelser samt større bygge- og anleggsarbeider. Kap. 1320, post 24 angår Statens vegvesens produksjon. Denne virksomhetens resultat skal vise konkurranseevne. Tilbakeføring av et ev. overskudd er en stimulans for effektiv drift. Jf. dog varslet omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statsaksjeselskap fra 01.01.2003. At bevilgninger over post 72 under kap. 1320 også kan overføres, må sees i sammenheng med at posten er en integrert del av vegbudsjettet der midlene i stor grad også kan omdisponeres mellom de ulike postene. Overførbarheten på kap. 1330, post 71 skyldes at endelig avregning for tilskuddsordningen skjer etterskuddsvis. Når det gjelder overførbarheten for kap. 1350, post 25, så vises det til begrunnelsen som ble gitt i forbindelse med at posten ble opprettet, jf. St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999–2000).

Budsjettendringer på utgiftskapitler ift. saldert budsjett 2002

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2002	Endring[1)]	Rev. budsj.
1310	70	63	255	403 400	8 000	411 400
1311	70	63	255	97 000	70 000	167 000
1311	71	63	255	10 100	-2 000	8 100
1320	30	63	255	4 565 600	-7 709	4 557 891
1320	31	63	255	146 600	50 000	196 600
1320	34	68	265	0	45 000	45 000
1321	90	50	180	0	100	100
1330	71	63	255	29 000	-10 800	18 200
1350	23	63	255	2 864 900	-3 300	2 861 600
1351	70	63	255	1 298 000	4 000	1 302 000
1353	90	62	224	0	500 000	500 000
1360	01	50	180	4 900	-1 200	3 700
1360	30	54	252	12 900	3 000	15 900
1371	90	62	224	0	1 660 000	1 660 000
1380	01	50	180	145 100	700	145 800
1380	45	50	180	24 200	-700	23 500
1380	90	50	180	0	4 000	4 000
2450	30	63	255	598 400	-128 400	470 000
Sum					2 190 691	

1) Endringskolonnen inkluderer innsparingstiltak i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett 2002.

Budsjettendringer på inntektskapitler ift. saldert budsjett 2002

(i 1 000 kr)

Kap.	Post	St.prp. nr.	Innst. S. nr.	Saldert budsjett 2002	Endring	Rev. budsj
4380	1	50	180	159 300	-1 200	158 100
4380	90	50	180	0	4 000	4 000
5612	81	62	224	28 000	-14 000	14 000
5450	35	63	255	238 400	-143 900	94 500
Sum					-155 100	

Utgifter fordelt på postgrupper

(i 1 000 kr)

Post-gr.	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
01-01	Driftsutgifter	384 720	395 500	411 900	4,1
21-23	Spesielle driftsutgifter	9 408 612	8 198 500	8 518 800	3,9
24-24	Driftsresultat	-195 959	-160 000	-110 000	-31,3
25	Spesielle driftsutgifter	93 813	88 500	90 700	2,5
30-49	Nybygg, anlegg mv.	6 286 593	6 688 900	6 085 100	-9,0
50-59	Overføringer til andre statsregnskaper	72 649	84 000	104 800	24,8
60-69	Overføringer til kommuner	99 593			
70-89	Overføringer til private	2 564 437	3 510 300	3 775 100	7,5
90-99	Utlån, avdrag mv.	2 568 496		250 000	
	Sum under departementet	21 282 954	18 805 700	19 126 400	1,7

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 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	109 593	115 100	121 700	5,7
1301	Forskning og utvikling mv.	95 917	123 100	134 700	9,4
	Sum kategori 21.10	205 510	238 200	256 400	7,6

Inntekter under programkategori 21.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	2 754	1 800	1 900	5,6
	Sum kategori 21.10	2 754	1 800	1 900	5,6

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

Samlet budsjettforslaget er på 256,4 mill. kr, som er en økning på 7,6 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2002. Innenfor forskningskapitlet er det foretatt en reell styrking av den langsiktige forskningsinnsatsen som kanaliseres gjennom Norges forskningsråd.

Rapportering

Departementet arbeider med ulike typer tiltak som kan bidra til bedre, mer miljøvennlige og sikrere transportløsninger. Departementet legger stor vekt på å styrke kollektivtransportens stilling, spesielt i de befolkningstette områdene. Departementet har i 2001 og hittil i 2002 lagt ned et omfattende arbeid med sikte på å øke sikkerheten både innen jernbanen og innen luftfarten. Samtidig viser trafikkulykkene på vegene at det er nødvendig å intensivere trafikksikkerhetsarbeidet.

Våren 2002 la departementet fram St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, og St.prp. nr. 61 (2001–2002) Om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale flyplassnettet. Med bakgrunn i St.prp. nr. 62 (2001–2002) Om omdan-

ning av NSB BA og Posten Norge BA til aksjeselskaper, ble de tidligere særlovselskapene Posten og NSB omdannet til statsaksjeselskaper fra 01.07.2002. Endringen betyr at selskapene har gått bort fra en organisasjonsform som er lite kjent i markedet, til en vel kjent organisasjonsform. Fra eiers side vil det bli lagt vekt på at selskapene gjennomfører nødvendige omstillings- og effektiviseringstiltak som vil bidra til et bedre tilbud.

Det har hittil i 2002 vært utført et omfattende arbeid for å forberede omdanningen av Luftfartsverket og Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statsaksjeselskaper. Regjeringen vurderer tilsynsvirksomheten med sikte på at tilsyn skal drives på en effektiv og rasjonell måte. Med sikte på å åpne jernbanenettet for konkurranse, arbeider Samferdselsdepartementet med å legge enkelte jernbanestrekninger ut på anbud.

Utviklingen innen informasjons- og kommunikasjonsteknologi gir gode muligheter for utnytting i transportsektoren. Som overordnet myndighet med ansvar for utvikling av transport, telekommunikasjon og post, har departementet utarbeidet en overordnet strategi for bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i transportsektoren. Strategien legger vekt på rollefordeling og viktige områder for satsing fra departement og underliggende etater. En oversikt over markeds- og konkurransesituasjonen i mobilmarkedet for å styrke konkurransen er presentert i en egen stortingsmelding.

Når det gjelder rapportering om aktivitet innenfor forskning og utvikling i 2001 og 2002, så er det redegjort for denne i postomtalen under omtalen av budsjettforslaget for kap. 1301.

Mål og prioriteringer

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

Fordi Regjeringen anser det nødvendig å intensivere trafikksikkerhetsarbeidet, foreslås en betydelig økning av bevilgningen til Trygg Trafikk og støtte til forskningsprogram om risiko og transportsikkerhet. Forskningsinnsatsen er også prioritert på andre deler av departementets ansvarsområde, bl.a. om bruk av alternative drivstoffer og miljøteknologi og utvikling av virkemidler for å fremme kollektivtransport. Departementet tar sikte på å videreføre sine medlemskap i internasjonale organisasjoner for å opprettholde tilknytning til internasjonale fagmiljøer.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
01	Driftsutgifter	82 399	88 100	92 100
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	11 744	12 900	12 900
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	15 450	14 100	16 700
	Sum kap. 1300	109 593	115 100	121 700

Post 01 Driftsutgifter

Det foreslås bevilget 92,1 mill. kr. Bevilgningen skal dekke lønn og godtgjørelser til ansatte i departementet. For øvrig skal bevilgningen i hovedsak dekke husleie, anskaffelser av maskiner, inventar og utstyr, samt øvrige utgifter vedrørende drift av departementets lokaler, utgifter til tjenestereiser, kompetansehevingstiltak og kjøp av konsulenttjenester. Det er videre satt av midler til godtgjøring til Sikkerhetsrådet for luftfarten (SFL) og Totalforsvarets råd for sikring av tele- og informasjonssystemer (TRSTI). Ved utgangen av 1. halvår 2002 hadde Samferdselsdepartementet 127 tilsatte.

Post 70 Tilskudd til internasjonale organisasjoner

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

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

Det foreslås bevilget 16,7 mill. kr. Trygg Trafikk foreslås tildelt 16,3 mill. kr, dvs. en økning på 2,5 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2002. Hovedoppgaven til Trygg Trafikk er trafikkopplæring i skoler og barnehager (med vekt på utarbeidelse av undervisningsmateriell), informasjon og koordinering av frivillig trafikksikkerhetsarbeid. Trygg Trafikk skal videre bidra til samordnet innsats mot trafikkulykker, bl.a. som bindeledd mellom frivillige organisasjoner og offentlige myndigheter.

Trygg Trafikk har søkt om 17,3 mill. kr fra Samferdselsdepartementet for 2003. Dette innebærer en økning på 3,5 mill. kr i forhold til bevilgningen for 2002. Som en følge av forsikringsnæringens omlegging av støtten til Trygg Trafikk i 2000 fra grunnstøtte til prosjektfinansiering, har organisasjonen uttrykt usikkerhet vedrørende forsikringsnæringens nåværende finansieringsordning overfor Trygg Trafikk og forholdet til vedtektsfestede basisfunksjoner.

På bakgrunn av forannevnte ba Samferdselsdepartementet høsten 2001 Trygg Trafikk om å ta initiativ til en uavhengig gjennomgang av organisasjonens finansierings- og organisasjonsform, herunder også en nærmere gjennomgang av effektivitet og økonomistyring i organisasjonen. I april 2002 mottok Samferdselsdepartementet resultatene fra gjennomgangen. I rapporten konkluderes det med at økt prosjektfinansiering vil gi mindre penger til basisfunksjoner som opplæring, informasjon, organisering av frivillig trafikksikkerhetsarbeid, samt Trygg Trafikks rolle som bindeledd mellom det frivillige trafikksikkerhetsarbeidet og de offentlige myndigheter.

Samferdselsdepartementet oppfatter Trygg Trafikk som en kompetent og viktig bidragsyter og pådriver innen trafikksikkerhetsarbeidet. Departementet foreslår derfor en betydelig økning av statens grunnbevilgning til Trygg Trafikk.

(i 1 000 kr)

Trygg Trafikks inntekter	Budsjett 2002	Finansiering i pst. 2002	Forslag 2003	Finansiering i pst. 2003
Statstilskudd	13 800	38,8	16 300	42,4
Andre tilskudd og egne inntekter	21 750	61,2	22 103	57,6
Sum	35 550	100,0	38 403	100,0

Det foreslås bevilget et driftstilskudd på 0,4 mill. kr til Syklistenes Landsforening for 2003. Syklistenes Landsforening har i årene 2000–2002 fått et årlig driftstilskudd på 0,3 mill. kr. Tilskuddsordningen har vært midlertidig og begrenset til de tre årene 2000, 2001 og 2002. Ut fra den innsats Syklistenes Landsforening nå yter, spesielt i arbeidet med nasjonal sykkelstrategi i regi av Vegdirektoratet, mener Samferdselsdepartementet at støtten bør videreføres. Arbeidet med Nasjonal Sykkelstrategi er planlagt sluttført i 2003.

Kap. 4300 Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
01	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800	1 800	1 900
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	160		
18	Refusjon av sykepenger	794		
	Sum kap. 4300	2 754	1 800	1 900

Post 01 Refusjon fra Utenriksdepartementet

Enkelte bidrag til internasjonale organisasjoner kan i samsvar med statistikkdirektivene til OECD/DAC (Development Assistance Commitee) godkjennes som offisiell utviklingshjelp (ODA). Dette forklarer inntektsanslaget på post 1. Beløpet gjelder 17,5 pst. av bidrag til ITU og 9,3 pst. av bidraget til UPU. Det vises for øvrig til omtale under Utenriksdepartementets kap. 161 Generelle bidrag – FN-organisasjoner, post 70 Tilskudd til FNs utviklingsprogram (UNDP) og underliggende fond.

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	10 146	21 600	15 000
50	Samferdselsforskning, *kan overføres*	72 649	84 000	104 800
70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., *kan overføres*	13 122	7 500	4 500
71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, *kan overføres*		10 000	10 400
	Sum kap. 1301	95 917	123 100	134 700

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.

Det foreslås bevilget 15 mill. kr til generell utredningsvirksomhet. Sammenlignet med saldert budsjett 2002 innebærer dette en reduksjon på 6,6 mill. kr, bl.a. for å gi rom for økning av langsiktig samferdselsforskning.

Hovedformålet med utredningsaktiviteten er å bedre kunnskapsgrunnlaget for samferdselspolitiske beslutninger og slik legge til rette for mer effektiv utnyttelse av ressursene i samferdselssektoren. Tema i tilknytning til miljø og trafikksikkerhet vil stå sentralt. Det fokuseres også på analyser og metodeutvikling relatert til transportplanlegging, virkemidler for å fremme kollektivtransporten, samt til utredninger knyttet til de enkelte transportsektorene.

Det er også avsatt midler til utredning av mulige operative og tekniske løsninger som kan bidra til å bedre tilgjengeligheten for funksjonshemmede til buss. Prosjektet inkluderer også praktisk utprøving. Både bussnæringen og organisasjonene for de funksjonshemmede vil bli trukket inn. Slik kunnskap kan danne grunnlag for å stille krav om konkrete tilpasninger enten som konse-

sjonsvilkår og/eller vilkår i avtaler om offentlig kjøp av kollektivtjenester. Det settes også av midler til forsøksvirksomhet med nye modeller for transportforvaltning i byene.

I 2001 ble det bevilget 10,1 mill. kr over post 21. Sentrale temaer som ble utredet var bl.a. knyttet til trafikkovervåking, ny organisering av Statens vegvesen, endring av lufthavnstrukturen, utskifting av bilparken og oppfølging av handlingsplan for bredbånd i form av en landsdekkende kartlegging av utbredelsen av bredbånd. Videre ble det brukt midler til evaluering av prosessen knyttet til Nasjonal transportplan. I 2002 videreføres flere av utredningsprosjektene fra 2001. I tillegg er det satt i gang nye utredninger bl.a. knyttet til trafikksikkerhet, framtidig avtale om finansiering av Hurtigruten, utvikling av prognoser for person- og godstransport og offentlig-privat samarbeid (OPS) i vegprosjekter.

Post 50 Samferdselsforskning

Det foreslås bevilget 104,8 mill. kr, en økning på 20,8 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2002. Økningen i 2003 skal i hovedsak brukes til å styrke forskning om telekommunikasjoner og anvendelser av IKT i transportsektoren, transport og logistikk samt transportrisiko og sikkerhet.

For å utnytte mulighetene i den raske utviklingen innenfor IKT, er det nødvendig med omfattende kompetanse- og kunnskapsutvikling, til gode for befolkning, næringsliv og myndighetene. Mer effektive og miljøvennlige former for transport og logistikk vil være en viktig faktor for framtidas verdiskaping. Departementet vil derfor øke støtten til det nystartede Puls-programmet, jf. omtale nedenfor.

Innsats for økt trafikksikkerhet er et overordnet mål i Nasjonal transportplan 2002–2011. Departementet vil på denne bakgrunn prioritere støtte til et nystartet forskningsprogram om risiko og transportsikkerhet.

Bevilgningen fordeles mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 37,7 mill. kr og 67,1 mill. kr.

Transportforskning

Formålet med transportforskningen er å framskaffe grunnleggende kunnskap om transportmarkedene, virkninger av transport, nye teknologiske muligheter og transportpolitiske virkemidler med sikte på mer effektiv, miljøvennlig og sikker transport. Hoveddelen av bevilgningen vil nyttes til å støtte ulike forskningsprogram under Norges forskningsråd. En betydelig del av midlene til transportforskning vil gå til å støtte et næringsrettet forskningsprogram (Puls) som dekker tjenesteyting, handel og logistikk. Programmet finansieres med midler både fra transportforskning og fra telekommunikasjonsforskning. Puls er en videreføring av programmene TYIN og LOGITRANS som begge ble avsluttet i 2001. Det skal også igangsettes er bredt anlagt forskningsprogram om risiko og sikkerhet i transportsektoren (Risit). Programmets hovedmål er å gi befolkning, bedrifter, organisasjoner og myndigheter en bedre forståelse av risikoforhold og et best mulig grunnlag for god risikohåndtering innen samferdselssektoren. I regi av departementet videreføres også en langsiktig satsing for å bedre kunnskapsgrunnlaget for kommende revisjoner av Nasjonal transportplan. I tillegg vil midlene brukes til basisfinansiering av Transportøkonomisk institutt og nasjonal delfinansiering av prosjekter under EUs rammeprogram for forskning.

I 2001 var det avsatt 23,6 mill. kr til transportforskning, mens det for 2002 er avsatt 30,4 mill. kr. Samferdselsdepartementet støtter følgende forskningsprogram under Norges forskningsråd:

- program for tjenesteyting, handel og logistikk (Puls)
- risiko og sikkerhet i transportsektoren (Risit)
- miljø, forurensning og helse
- byutvikling – Drivkrefter og planleggingsforutsetninger
- regional utvikling

Samferdselsdepartementet legger opp til å støtte disse aktivitetene også i 2003.

Telekommunikasjonsforskning

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

I 2001 ble det bevilget 49,2 mill. kr til dette formålet over Samferdselsdepartementets budsjett. I 2002 er det satt av 53,6 mill. kr. Samferdselsdepartementet støtter følgende forskningsprogram under Norges forskningsråd:

- IKT-programmet
- Tjenesteyting, handel og logistikk (Puls)
- Grunnleggende IKT-forskning (IKT 2010)
- SIMULA-senteret (SIMULA Research Laboratory AS)
- Samfunnsmessige og kulturelle forutsetninger for IKT (SKIKT)

Disse programmene dekker både teknologiske, næringsmessige og samfunnsmessige problemstillinger. Samferdselsdepartementet legger i 2003 opp til å videreføre støtten til de ovennevnte forskningsprogrammene, med vekt på FoU som fremmer bredbåndsnett og -tjenester. SIMULA-senteret på Fornebu ble offisielt åpnet i april 2002 og er et senter for fremragende forskning på IKT. Programmet SKIKT vil bli avsluttet i 2002, men satsingsområdene vil bli videreført i det nye programmet Kommunikasjon, IKT og medier (KIM). Det nye programmet vil også berøre forholdet mellom IKT og medieutviklingen.

Post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.

Tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport har eksistert siden 1991. Tilskuddsposten er todelt og omfatter tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv. og tilskudd til utviklingsprosjekter for rasjonell og miljøvennlig transport (kollektivtransport).

Departementet vil styrke satsingen på alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi og foreslår å benytte 3,5 mill. kr til forsøk på dette feltet.

Stortinget har sluttet seg til forslaget om å avvikle ordningen med tilskudd til utviklingsprosjekter for rasjonell og miljøvennlig transport. Det foreslås avsatt 1 mill. kr for 2003 for å følge opp forpliktelsene overfor igangsatte prosjekter.

Tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv.

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

Det er for tiden betydelig oppmerksomhet knyttet til 0-utslippsteknologi i transportsektoren, bl.a. bruk av hydrogen og brenselceller. Det er imidlertid et stykke fram før hydrogendrevne kjøretøyer er kommersielt tilgjengelige og konkurransedyktige på pris. For å stimulere utviklingen foreslår departementet å bevilge 3,5 mill. kr til forsøk med alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi, og at denne bevilgningen i sin helhet avsettes til forsøk med nullutslippsteknologi.

Tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport

Tilskuddsordningen har vært benyttet til praktiske forsøk og for spredning av kunnskap. Dette for å gjøre kollektivtransporten mest mulig attraktiv for ulike brukergrupper slik at den kan styrke sin andel av det samlede markedet for personreiser. Midlene har vært benyttet til konkrete utviklingsprosjekter i fylkeskommunene, herunder tiltak for tilrettelegging av kollektivtransport for funksjonshemmede. Fra 1996 har midlene i hovedsak blitt tildelt større tiltakspakker for å se på effekter av tiltak i sammenheng. Det har vært forutsatt lokal egenandel på 50 pst.

Etter 2001 er det ikke igangsatt nye prosjekter. Allerede påbegynte tiltak innenfor tilskuddsordningen gjennomføres som forutsatt i henhold til de avtaler som er inngått. For å innfri tilsagnsfullmakter ved avslutning av pågående prosjekter kreves derfor bevilgninger i en avviklingsperiode.

Post 71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede

01.08.2001 ble det iverksatt et ettårig forsøk med tilrettelagt transport for funksjonshemmede arbeidstakere og studenter. Forsøket er et samarbeidsprosjekt mellom Sosialdepartementet, Helsedepartementet og Samferdselsdepartementet.

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

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

Ved revisjonen av statsbudsjettet 2002 ble det foreslått å forlenge forsøket ut første halvår 2003. Bakgrunnen for forslaget var blant annet at forsøket så langt omfattet få deltakere, og at en ønsket et bedre grunnlag for å vurdere om ordningen bør gjøres permanent. En forlengelse for hele studieåret 2002/2003 ville dessuten kunne forhindre at noen lot være å søke om studieplass på grunn av manglende transportløsninger. Stortinget tok forslaget om forlengelse av forsøket til orientering. Regjeringen vil ta stilling til om det skal etableres en permanent ordning for arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede når erfaringene med forsøksordninga er evaluert. På denne bakgrunn foreslås en bevilgning i 2003 på 10,4 mill. kr.

Programkategori 21.20 Luftfartsformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
1310	Flytransport	400 516	403 400	401 100	-0,6
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	104 314	107 100	262 500	145,1
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	115 393	116 300	120 000	3,2
1314	Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)	15 394	20 200	23 000	13,9
2450	Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	434 572	598 400		-100,0
	Sum kategori 21.20	1 070 189	1 245 400	806 600	-35,2

Inntekter under programkategori 21.20 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
4312	Oslo Lufthavn AS			389 000	
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	50 839	41 000	84 600	106,3
4314	Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 1314)	111			
5450	Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	161 660	238 400		-100,0
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	456 479	466 000	463 000	-0,6
	Sum kategori 21.20	669 089	745 400	936 600	25,7

Sentrale mål for luftfartspolitikken er trukket opp i Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999–2000)/Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Viktige målsettinger er bl.a. å bidra til effektiv og sikker transport mellom alle deler av landet, samt å sikre rask og effektiv forbindelse mellom distriktene og sentrale strøk, noe som medvirker til å utvikle næringsliv og bosetting i tråd med overordnede distriktspolitiske målsettinger. Samferdselsdepartementets bruk av virkemidler i luftfarten skjer gjennom direkte statlig kjøp av tjenester og tilskudd, samt via styring av departementets underliggende virksomheter i sektoren.

Regjeringen vil i et tillegg til St.prp. nr. 1 legge fram forslag om omdanning av Luftfartsverket til statsaksjeselskap fra 01.01.2003. Dette er i samsvar med Stortingets vedtak i samband med behandlingen av statsbudsjettet for 2002, jf. også orientering gitt i St.prp. nr. 60 (2001–2002). På denne bakgrunn er det nå ikke lagt fram budsjettforslag for forvaltningsbedriften Luftfartsverket.

Samlet foreslått utgiftsbudsjett for luftfartsformål er på 806,6 mill. kr, en reduksjon på 438,8 mill. kr eller 35,2 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2002. Nedgangen er en teknisk konsekvens av etableringen av Luftfartsverket som statsaksjeselskap fra 01.01.2003 og gir ikke uttrykk for en reell nedgang. Det foreslås budsjettert med 401,1 mill. kr til kjøp av flyruter, en nedgang på 0,6 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2002. I budsjettforslaget er det bl.a. tatt høyde for virkningen av inngåelse av nye anbudskontrakter på regionale flyruter gjeldende for perioden 01.04.2003 – 31.03.2006.

I tilskudd til regionale lufthavner foreslås det budsjettert med 262,5 mill. kr, en økning på 155,4 mill. kr eller 145,1 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2002. Økningen knytter seg i hovedsak til kraftig økt behov for statlig kjøp av flyplasstjenester på de ulønnsomme, statlige regionale flyplassene. Behovet for økt statlig kjøp er et resultat av kraftig svekket økonomi i hele luftfarten. Samtidig er økt statlig kjøp en forutsetning for å omdanne Luftfartsverket til selskap.

For Luftfartstilsynet er det foreslått en utgiftsøkning på 3,7 mill. kr, mens inntektssiden er foreslått økt med 43,6 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2002. Inntektsøkningen henger i første rekke sammen med innføringen av et nytt sikkerhetsgebyr på kr 4 pr. passasjer, som vil øke egenfinansieringsgraden. Foreslått budsjett for Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB), innebærer en økning med 2,8 mill. kr sammenlignet med saldert budsjett 2002. Dette bl.a. på grunn av økte ressursbehov som følge av at oppgaver i jernbanesektoren er tillagt kommisjonen.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Overordnet politikk for luftfarten ble drøftet gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999–2000)/ Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Det regionale flyplassnettet er senere også vurdert særskilt i samband med Stortingets behandling av St.prp. nr. 61 (2001–2002) Om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale flyplassnett, jf. Innst. S. nr. 269 (2001–2002).

Det er en hovedutfordring for departementet å legge til rette for et godt og landsdekkende flytilbud. Sikkerhet skal ha høy prioritet innen alle deler av luftfarten. For å sikre et tilbud av flyruter på rutestrekninger som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme, kjøper staten flyrutetjenester basert på anbudskonkurranse. Staten kjøper dessuten lufthavntjenester på statens egne regionale flyplasser og yter tilskudd til flygeinformasjonstjeneste på ikke-statlige regionale flyplasser som har rutetrafikk. Tilbudet i luftfarten må i størst mulig grad sees i sammenheng med det samlede transporttilbudet.

Luftfartsverket har ansvar for drift og utbygging av stamruteplasser og de statlige regionale lufthavnene. For at Luftfartsverket i enda større grad og på en mer fleksibel måte skal kunne ivareta kjerneoppgavene etter at myndighetsoppgavene i hovedsak er lagt til andre forvaltningsorganer, foreslår Regjeringen at forvaltningsbedriften omdannes til statsaksjeselskap fra 01.01.2003. Omdanningen er i samsvar med Stortingets vedtak i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2002. Det vil bli nærmere redegjort for saken i et tillegg til St.prp. nr. 1.

Ved utskillelsen av Luftfartstilsynet som eget forvaltningsorgan fra 01.01.2000, ble det etablert et klarere skille mellom myndighets- og forvaltningsoppgaver på den ene siden og mer driftsorienterte oppgaver på den andre siden. Luftfartstilsynets hovedoppgave er å styrke flysikkerheten i norsk luftfart, og det vil i 2003 arbeide videre med å utvikle et risikobasert tilsyn. HSLB har som oppgave å undersøke hendelser og ulykker i sivil luftfart, samt å undersøke ulykker og alvorlige hendelser innen jernbanesektoren. Det er en betydelig utfordring for departementet å legge til rette for at fordelingen av oppgaver og økonomiske ressurser mellom virksomhetene blir slik at resultatet for luftfarten samlet blir best mulig.

Flytilbudet i Norge er i dag basert på et landsomfattende og finmasket nett av flyplasser. Antallet flyplasser er høyt i forhold til trafikk og folketall sammenlignet med andre land det er naturlig å sammenligne seg med. I forbindelse med utlysningen av nye flyruteanbud for perioden 01.04.2003 – 31.03.2006, fremmet Regjeringen St.prp. nr. 61 (2001–2002) Om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale flyplassnett. I samsvar med Stortingets vedtak vil de regionale flyplassene betjenes med anbudsruter i all hovedsak som i dag.

Departementet er bekymret for utviklingen i luftfarten, som følge av nedgangen i flytrafikken og svekket økonomi i flyselskapene. Det er viktig at store deler av rutenettet innenriks fortsatt kan opereres på kommersielle vilkår og at det fortsatt er grunnlag for konkurranse. Sistnevnte er også av stor betydning for Luftfartsverkets økonomi.

I tråd med alminnelig praksis vil Luftfartsverket legge fram forslag til luftfartsavgifter for 2003 høsten 2002. Avgiftene vil bli endelig fastsatt av Samferdselsdepartementet i egen forskrift. I framlegget om omdanning av Luftfartsverket til statsaksjeselskap vil prinsippene for framtidig fastsettelse av luftfartsavgiftene bli drøftet.

Luftfarten påvirker miljøet lokalt, regionalt og globalt. Kildene til påvirkningen er i hovedsak motorstøy, utslipp fra flymotorer ved forbrenning av drivstoff og utslipp av forurensende komponenter ved drift av lufthavnene. Utvidelse av eksisterende eller bygging av nye flyplasser kan i tillegg få konsekvenser for arealdisponering, naturmiljø, kulturmiljø og landbruk. Lokale miljøproblemer kan oppstå ved at støynivået og utslipp av avgasser overskrider anbefalte retningslinjer for helse og trivsel. Utslipp av kjemikalier ved lufthavnen kan påvirke vannkvaliteten. Regionale miljøproblemer er knyttet til utslipp av avgasser. Komponenter i avgassene kan også føre til økt ozonproduksjon og dermed påvirke miljøet både regionalt og globalt, fordi ozon også er en drivhusgass. I tillegg påvirker luftfarten drivhuseffekten direkte ved forbrenning av drivstoff med påfølgende utslipp av CO_2.

Selv om det har vært nedgang i flytrafikken de siste årene, forventes framtidig vekst. Dette har konsekvenser både for støy og utslipp. Nye fly er mindre støyende og mer drivstoffeffektive enn eldre. Samlede utslipp forventes likevel å øke på grunn av forventet trafikkvekst. Det er igangsatt omfattende tiltak for å redusere konsekvensene av utslipp til vann og grunn ved flyplassene. Disse tiltakene gjør det mulig å redusere slike miljøpåvirkninger selv med trafikkvekst.

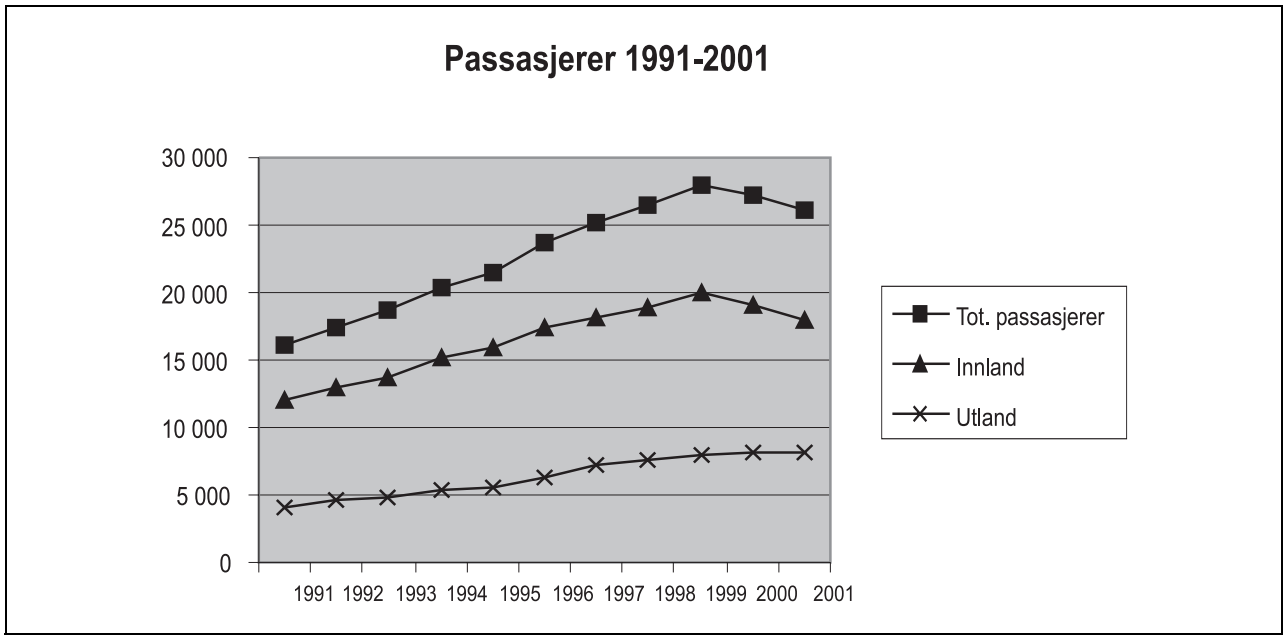
Både Luftfartstilsynet og Luftfartsverket har et miljøansvar. Luftfartstilsynets ansvar knytter seg særlig til overordnet regelverksutvikling, mens Luftfartsverkets ansvar knytter seg til rollen som flyplasseier. Dette ansvaret vil bli videreført for Luftfartsverket organisert som aksjeselskap.

Departementet arbeider aktivt gjennom International Civil Aviation Organization (ICAO) for å komme fram til globale virkemidler for å begrense klimagassutslippene fra luftfarten.

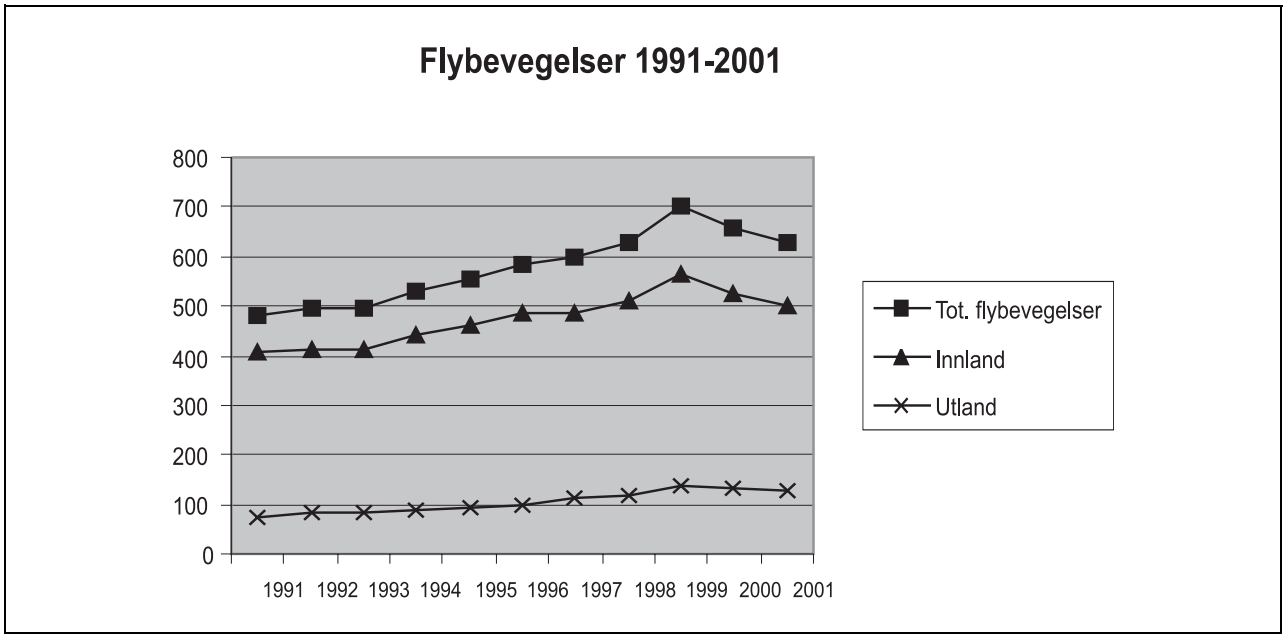
Rapportering

Etter en periode med fallende etterspørsel både i innenriks- og utenrikstrafikken, har det funnet sted betydelige strukturelle endringer i norsk luftfart. Viktigst er SAS' oppkjøp av Braathens som har bidratt til redusert konkurranse på norske innenriksruter. Samordningen av selskapenes avganger har medført noen endringer i rutestrukturen på stamrutenettet, og en reduksjon i antall avganger på en del ruter. Kutt i antall avganger, og reduksjon i selskapenes flyflåte gir en flykapasitet som er mer tilpasset etterspørselen, men gir seg utslag i reduserte inntekter for Luftfartsverket. Avviklingen av flypassasjeravgiften fra 01.04.2002, samt forbudet mot opptjening av bonuspoeng fra og med 01.08.2002 på innenriksstrekninger, er virkemidler som kan synes å bidra til at nye selskaper etablerer tilbud både innenriks og utenriks.

Den langsiktige trenden for antall flypassasjerer og antall flybevegelser framgår av figur 6.1 og 6.2.



Figur 6.1 Passasjerutvikling ved norske lufthavner (antall i 1 000)



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

Trafikken, målt i antall passasjerer, økte betydelig på slutten av 1990-tallet, men denne tendensen ble snudd fra annet halvår 1999. Totalt antall passasjerer kommet og reist over norske lufthavner var i 2001 26 mill., som tilsvarer ca. 13 mill. reisende, en nedgang på 4,5 pst. fra året før. Reduksjonen i ruteflygninger fra 2000 var 6,4 pst. for innenlandstrafikk og 1,3 pst. for utenlandstrafikk. Tallene inkluderer Oslo lufthavn, Gardermoen, der nedgangen i antall passasjerer innenriks og utenriks var på henholdsvis 6,1 pst. og 1,9 pst.

For 2001 som helhet ble det utført om lag 628 000 kommersielle flybevegelser, dvs. rute, charter og frakt. Dette var en reduksjon på 4,3 pst. i forhold til 2000. Det forventes at tall for 2002 vil vise en ytterligere reduksjon i antall flybevegelser og passasjerer. I følge prognoser fra Luftfartsverket kan det regnes med at utviklingen stabiliseres i 2003. Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til den videre trafikk- og inntektsutvikling. Det ble i 2001 foretatt 22 385 overflygninger (gjennomflygning av norsk luftrom), dvs. 0,7 pst. flere enn i 2000.

Mål og prioriteringer

Budsjettforslaget til luftfartsformål tar utgangspunkt i den ansvarsdelingen som er etablert gjennom etableringen av Luftfartstilsynet og HSLB som egne forvaltningsorgan fra henholdsvis 01.01.2000 og 01.07.1999. Drift av lufthavner og lufttrafikktjenesten skjer i regi av Luftfartsverket, som i et tillegg til St.prp. nr. 1 foreslås omdannet til statsaksjeselskap fra 01.01.2003.

Sterkt svekket økonomi i hele luftfarten gjør det nødvendig at staten går inn med økt statlig kjøp av lufthavntjenester på de ikke lønnsomme, statlige regionale flyplassene. Behovet for økt statlig kjøp er uavhengig av spørsmålet om Luftfartsverkets tilknytningsform, men økt statlig kjøp er en forutsetning for å etablere forvaltningsbedriften som selskap med en forsvarlig åpningsbalanse. Dette er ivaretatt i foreliggende budsjettforslag ved at statlig kjøp over kap. 1311, post 70 er foreslått økt kraftig, jf. nærmere omtale av saken i et tillegg til St.prp. nr. 1.

Foreslått budsjett til statlig kjøp av flyrutetjenester er basert på dagens kontrakter som utløper 01.04.2003, samt nye treårs anbudskontrakter som vil bli gjort gjeldende fra 01.04.2003. Ruta Stokmarknes-Bodø v.v. vil fra april 2003 igjen være inne blant anbudsrutene etter å ha blitt betjent på kommersielle vilkår i inneværende anbudsperiode.

I budsjettforslaget er det lagt opp til at Luftfartstilsynets selvfinansieringsgrad skal økes. Videre er det for HSLB lagt til grunn at etaten nå også har ansvar for å granske alvorlige hendelser og ulykker i jernbanesektoren, noe som gjør at HSLBs budsjett øker relativt mye.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1310 Flytransport

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, *kan nyttes under kap. 1311, post 71*	400 516	403 400	401 100
	Sum kap. 1310	400 516	403 400	401 100

Post 70 Godtgjørelse for innenlandske flyruter

For 2003 foreslås det avsatt 401,1 mill. kr til statlig kjøp av flyrutetjenester som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Beløpet baserer seg på dagens anbudskontrakter som løper ut 31.03.2003, samt nye anbudskontrakter for perioden 01.04.2003 – 31.03.2006. I tillegg omfatter budsjettposten midler til statlig kjøp for helikopterruta Værøy-Bodø der det er inngått ny kontrakt for perioden 01.08.2002 – 31.07.2005. Innenfor foreslått bevilgning er det også satt av midler til kompensasjon til kontraktselskapene for de tre første månedene av 2003, som følge av reforhandling av gjeldende kontrakter på grunn av endringer i avgiftsregimet i 2002. I tillegg arbeider Luftfartsverket med ev. strukturendringer i luftfartsavgiftene som vil kunne få betydning for kompensasjonsbehovet i 2003.

Samferdselsdepartementet utlyste våren 2002 anbud på ruteflyginger for perioden april 2003 – mars 2006. Anbudene omfatter betjening av 29 lufthavner, og var delt inn i 15 ruteområder. Ruta Stokmarknes-Bodø vil fra april 2003 igjen bli tatt inn som anbudsrute etter å ha blitt betjent på kommersielle vilkår i inneværende anbudsperiode.

Til sammen sju selskaper deltok i anbudskonkurransen. I henhold til anbudsutlysningen skal kontraktene som hovedregel tildeles den anbyder som har lavest kompensasjonskrav, og som ellers oppfyller kravene som er stilt i innbydelsen, herunder tekniske og operative krav. I tråd med dette er kontraktene for de enkelte ruteområde tildelt på følgende måte:

(i mill. kr)

	Ruteområde	Selskap	Årlig gjennomsnitt 01.04.2003–31.03.2006	01.04.2003–31.12.2003
1	Interne ruter i Finnmark	Widerøe's Flyveselskap ASA	55,8	41,9
2	Hasvik/Sørkjosen – Tromsø	Widerøe's Flyveselskap ASA	11,9	8,9
3	Lakselv – Tromsø	Norwegian Air Shuttle AS	10,1	7,6
4	Andenes – Bodø/Tromsø	Norwegian Air Shuttle AS	14,4	10,8
5	Stokmarknes – Bodø[1)]	Widerøe's Flyveselskap ASA	0	0
6	Svolvær/Leknes – Bodø	Widerøe's Flyveselskap ASA	43,4	32,6
7	Røst – Bodø	KATO Airline AS	6,9	5,2
8	Narvik – Bodø	KATO Airline AS	8,0	6,0
9	Brønnøysund/Sandnessjøen – Bodø/Trondheim	Widerøe's Flyveselskap ASA	39,7	29,8

(i mill. kr)

	Ruteområde	Selskap	Årlig gjennomsnitt 01.04.2003–31.03.2006	01.04.2003–31.12.2003
10	Mo i Rana/Mosjøen – Bodø/Trondheim, Namsos/Rørvik – Trondheim	Widerøe's Flyveselskap ASA	70,2	52,7
11	Florø – Oslo/Bergen	Danish Air Transport AS	19,8	14,9
12	Førde – Oslo/Bergen	Widerøe's Flyveselskap ASA	17,5	13,1
13	Sogndal/Sandane/Ørsta-Volda – Oslo/Bergen	Widerøe's Flyveselskap ASA	59,9	44,9
14	Fagernes – Oslo	Coast Air AS	9,5	7,1
15	Røros – Oslo	Widerøe's Flyveselskap ASA	4,9	3,7

1) Ruta vil bli drevet uten støtte fra staten, men med enerett.

Det ble våren 2002 avholdt anbudskonkurranse for helikopterruta Bodø-Værøy som følger en annen tidssyklus enn de andre anbudsrutene. CHC Helicopter Service AS var eneste anbyder, og selskapet er tildelt kontrakt for perioden 01.08.2002–31.07.2005. Godtgjørelsen på 18,6 mill. kr utgjør en økning på 62 pst. målt mot forrige anbudsperiode.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002[1)]	Forslag 2003
70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	94 200	97 000	250 000
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, *kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70*	10 114	10 100	12 500
	Sum kap. 1311	104 314	107 100	262 500

1) I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 60/Innst. S. nr. 227 (2001–2002), ble kap. 1311, post 70 økt med 70 mill. kr, til 167 mill. kr. Post 71 ble redusert med 2 mill. kr, til 8,1 mill. kr.

Post 70 Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser

Staten har gitt tilskudd til lufthavntjenester på de regionale flyplassene helt siden disse ble overtatt av staten i 1997/98. Det årlige tilskuddet har historisk sett aldri vært nok til å dekke de reelle kostnadene ved drift, vedlikehold og investeringer på de regionale flyplassene, men underskuddet har blitt dekket via kryssubsidiering fra de andre lufthavnene. Økonomien i hele Luftfartsverket, inkl. datterselskapet OSL, er kraftig svekket de senere årene, bl.a. på grunn av stor trafikknedgang. Det er derfor nødvendig at staten går inn med økt kjøp for å sikre økonomien for det regionale flyplassnett som Stortinget nylig har behandlet. Økt statlig kjøp er nødvendig uavhengig av spørsmålet om ny tilknytningsform for Luftfartsverket.

På samme måte som statlig kjøp av persontransporttjenester på ikke lønnsomme togruter og ikke lønnsomme posttjenester fra henholdsvis NSB AS og Posten Norge AS er av avgjørende betydning for disse selskapenes økonomi, vil statlig kjøp av lufthavntjenester på ikke lønnsomme statlige regionale flyplasser være av avgjørende betydning for Luftfartsverkets økonomi som sel-

skap. Uten at det er sannsynliggjort at selskapet har inntekter som kan betjene kostnadene, kan det ikke etableres en forsvarlig åpningsbalanse for selskapet. I foreslått bevilgning på 250 mill. kr er det tatt hensyn til forannevnte.

I et tillegg til budsjettproposisjonen vil det bli nærmere redegjort bl.a. for den statlige kjøpsordningen og andre premisser rundt etableringen av Luftfartsverket som statsaksjeselskap.

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser

Det foreslås budsjettert med 12,5 mill. kr. Av dette utgjør særskilt driftstilskudd til Skien lufthavn 1 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 128 (1994-95), mens resten gjelder tilskudd til flygeinformasjonstjenesten (AFIS-tilskudd) ved andre ikke-statlige flyplasser med rutetrafikk.

Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
90	Avdrag på lån			389 000
	Sum kap. 4312			389 000

Post 90 Avdrag på lån

Oslo Lufthavn AS (OSL) og staten v/Samferdselsdepartementet inngikk i juni 2000 en ny avtale om statlige lån til selskapet. Det tidligere utbyggingslånet ble konvertert til et statlig lån bestående av seks like store gjeldsbrev med forskjellige rentevilkår. Lånet skal nedbetales over 20 år fra og med 2002. Samlet utbyggingsgjeld med akkumulerte renter er om lag 7,8 mrd. kr pr. 01.01.2002. Foreslått avdrag er i samsvar med inngått låneavtale. Første avdrag forfaller som nevnt i 2002, men beløpet er ved inkurie foreløpig ikke budsjettert. Dette vil bli ivaretatt i samband med nysalderingen 2002.

Kap. 1313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
01	Driftsutgifter	115 393	116 300	120 000
	Sum kap. 1313	115 393	116 300	120 000

Post 01 Driftsutgifter

Luftfartstilsynet hovedoppgave er å styrke flysikkerheten i sivil norsk luftfart. Luftfartstilsynets flysikkerhetsarbeid tar utgangspunkt i Regjeringens visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlig skadde. I 2003 vil det bli arbeidet videre med å utvikle et mer risikobasert tilsyn, herunder kriterier for akseptabel risiko innen ulike kategorier luftfart.

I tillegg til ordinære tilsynsområder, vil Luftfartstilsynets satsingsområder for 2003 være flysikringstjenestene, lufthavner og sikkerhetstiltak ved lufthavnene samt økte kompetansekrav til aktørene i sivil luftfart. Innen internasjonal luftfart vil økt aktivitet i regelverksutvikling og medlemsdeltakelse i internasjonale luftfartsfora kreve økte ressurser.

Luftfartstilsynet vil i 2003 fortsette arbeidet med utvikling av styringsparametre, som saksbehandlingstid og antall inspeksjoner. Det vil også bli arbeidet med produktivitets- og effektivitetsforbedringer for blant annet å frigjøre tid fra administrative oppgaver til tilsynsarbeid. Dette innebærer

også ytterligere fokus på systemutvikling og bedrede ledelses- og informasjonssystemer.

Det ble i 2002 satt en ramme på 145 årsverk i tilsynet. Det foreslås bevilget 120 mill. kr, en økning på 3,2 pst. målt mot saldert budsjett 2002.

Kap. 4313 Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
01	Gebyrinntekter	48 055	41 000	84 600
02	Refusjon av diverse utgifter	1 189		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	305		
18	Refusjon av sykepenger	1 290		
	Sum kap. 4313	50 839	41 000	84 600

Post 01 Gebyrinntekter

Luftfartstilsynets inntekter har tidligere nesten utelukkende kommet fra gebyrer for godkjenning og tilsyn med luftfarten, herunder luftfartøyer, luftfartsselskaper, verksteder, lufthavner mv. i henhold til gebyrregulativet.

Helt fra etableringen av Luftfartstilsynet, har det vært en målsetting at gebyrer på adgangskontroll og tilsynstjenestene skal dekke tilsynets utgifter i løpet av få år. I den forbindelse har Luftfartstilsynet utredet forskjellige alternativer for å øke graden av egenfinansiering. Konklusjonen fra utredningen er at et produksjonsavhengig sikkerhetsgebyr som legges på den enkelte passasjerreise er den mest hensiktsmessige metode for å øke graden av egenfinansiering. Samferdselsdepartementet foreslår på denne bakgrunn at det fra og med 2003 innføres et sikkerhetsgebyr på fire kr pr. passasjer, noe som vil øke gebyrinntektene med om lag 40 mill. kr i 2003. Økningen i billettprisen pr. passasjer er så liten at dette ikke kan antas å ha vesentlig innvirkning på etterspørselen etter flyreiser. Departementet fremmer i egen odelstingsproposisjon forslag om lovendring som hjemler det nye sikkerhetsgebyret.

De tradisjonelle tilsynsgebyrene er budsjettert til 44,2 mill. kr i 2003, som er en økning på 7,8 pst. i forhold til saldert budsjett i 2002. Inntektsøkningen samlet skyldes i all hovedsak gebyrlegging av nye tilsynsområder. Den budsjetterte gebyrinntekten er beregnet til 84,6 mill. kr.

Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
01	Driftsutgifter	15 394	20 200	23 000
	Sum kap. 1314	15 394	20 200	23 000

Post 01 Driftsutgifter

Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB) har ansvaret for å undersøke ulykker og hendelser innen sivil luftfart i Norge. I samsvar med Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999–2000)/Innst. S. nr. 119 (2000–2001), og Ot.prp. nr. 73/Innst. O. nr. 107 (2000–2001) Om

lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 100 (jernbaneloven), skal kommisjonen med virkning fra 01.07.2002 også undersøke ulykker og alvorlige hendelser innen jernbanesektoren.

Det foreslås bevilget 23 mill. kr. Økningen fra saldert budsjett 2002 henger i hovedsak sammen med utvidelsen av virksomhetsområdet, som bl.a. har ført til høyere utgifter på lønn og godtgjørelse. Økningen henger også sammen med økte driftsutgifter som følge av innflytting i nytt tilbygg, økte administrasjonskostnader og innføring av 24 timers beredskapsordning. Departementet vil følge opp budsjettutviklingen i HSLB etter hvert som organisasjonen får etablert seg med utvidet ansvarsområde.

Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
80	Renter	456 479	466 000	463 000
	Sum kap. 5619	456 479	466 000	463 000

Post 80 Renter

Jf. omtale under kap. 4312 av låneavtalen mellom staten og OSL. Med bakgrunn i vilkår i låneavtalen, er det lagt til grunn at renter av statens lån vil utgjøre 463 mill. kr.

Andre saker

Om helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel

Den 24.07.2000 nedsatte departementet et utvalg som skulle vurdere organiseringen av det offentliges engasjement i forbindelse med helikopterflygingen knyttet til virksomheten på den norske kontinentalsokkelen. Utvalget avga den 21.06.2001 NOU 2001: 21 Helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel Delutredning nr. 1: Organisering av det offentliges engasjement. Utvalget tilrår bl.a. å utvide Luftfartstilsynets myndighetsområde og la det få et hovedansvar for alle forhold som påvirker flyoperasjonen fra avgang til landing på helikopterdekket.

Den 20.07.2001 nedsatte departementet et nytt utvalg som bl.a. med bakgrunn i konklusjonene fra nevnte, NOU skulle utarbeide forslag til konkrete mål/tiltak for å fremme helikoptersikkerheten på norsk kontinentalsokkel. Utvalget avga 09.09.2002 NOU 2002: 17 til Samferdselsdepartementet. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med oppfølging av utvalgenes arbeid.

Avvikling av det midlertidige statlige forsikringsansvar for norske luftfartøy og lufthavner ved skader på tredjepart som følge av krigs- og terrorhandlinger

Stortinget ble sist bedt om å ta stilling i denne saken ved behandling av St.prp. nr. 38 (2001–2002) Om forlengelse av midlertidig statlig forsikringsansvar for norske luftfartøy og lufthavner ved skader på tredjepart som følge av krigs- og terrorhandlinger. Ordningen ble da forlenget til og med 31.03.2002, og Samferdselsdepartementet ble samtidig gitt fullmakt til å forlenge ordningen etter 31.03.2002 med én måned om gangen frem til og med 31.12.2002.

Samferdselsdepartementet har i hele perioden hatt løpende kontakt med de øvrige skandinaviske land vedrørende de statlige forsikringsordningene, i tillegg til at en har fulgt nøye med på hva som har skjedd innen EUs organer. Det har hele tiden vært en forutsetning at statens forsikringsordning skulle være av midlertidig karakter og skulle bortfalle så snart det ble reetablert et kommersielt privat marked i forhold til de forsikringsprodukter som var falt bort.

Samferdselsdepartementet forlenget for siste gang ordningen med utløp 30.06.2002, kl. 24.00. Beslutningen ble tatt i samråd med de svenske og danske myndighetene. I Sverige ble den tilsvarende ordningen avviklet med virkning fra samme dato, mens ordningen i Danmark ble avviklet én måned senere. EU-kommisjonen har derimot gitt medlemslandene anledning til å forlenge sine respektive ordninger ut oktober 2002. I Skandinavia ble avviklingen av ordningen basert på en vurdering av at det kommersielle markedet nå tilbyr nødvendige forsikringsordninger til konkurransedyktige priser.

Programkategori 21.30 Vegformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	10 578 852	10 967 400	11 193 700	2,1
1322	Svinesundsforbindelsen AS (jf. kap. 4322)			250 000	
	Sum kategori 21.30	10 578 852	10 967 400	11 443 700	4,3

Inntekter under programkategori 21.30 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	484 797	271 400	301 100	10,9
	Sum kategori 21.30	484 797	271 400	301 100	10,9

I statsbudsjettet for 2003 omfatter programkategori 21.30 Vegformål bevilgninger til Statens vegvesen og statlig lån til finansiering av ny Svinesundsforbindelse.

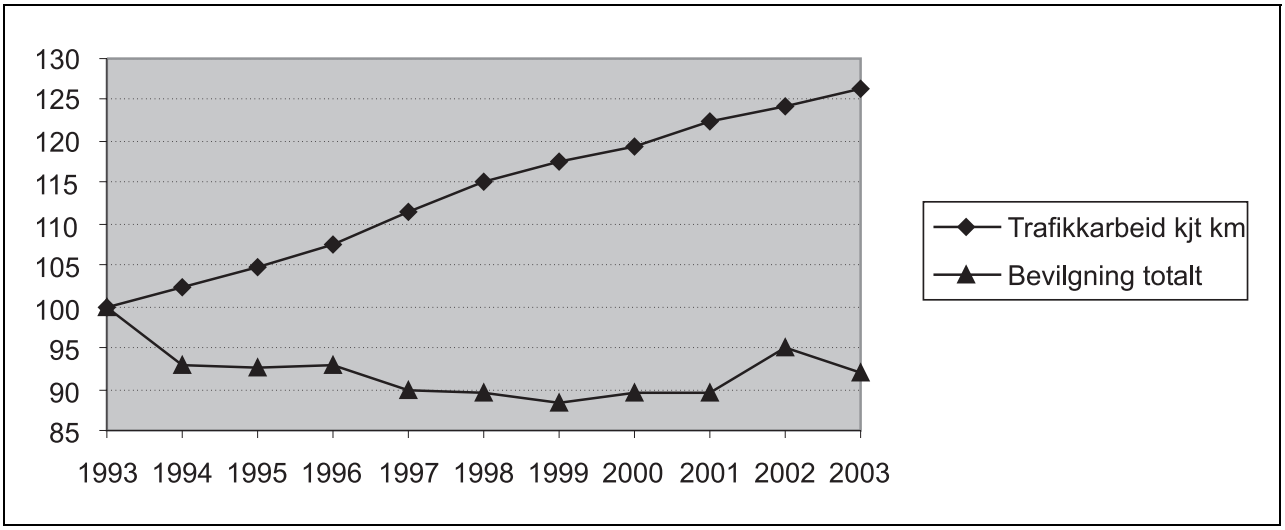
Sentrale mål for vegpolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Målsettingen med vegpolitikken er bl.a. å bidra til økt framkommelighet på vegnettet over hele landet samtidig som det tas hensyn til vegtrafikkens negative virkninger. Departementet legger til grunn at økt trafikksikkerhet skal ha særlig prioritet.

Til vegformål er det foreslått et samlet budsjett på 11 443,7 mill. kr. Dette er en økning på 4,3 pst. eller 476,3 mill. kr målt mot saldert budsjett 2002. Av økningen er 250 mill. kr knyttet til statslån til finansiering av ny Svinesundsforbindelse, et prosjekt som fullt ut skal finansieres med bompenger.

Foreslått budsjett for Statens vegvesen innebærer en økning på 2,1 pst. eller 226,3 mill. kr målt mot saldert budsjett 2002. Innsats rettet mot drift og vedlikehold er prioritert, særlig tiltak for økt trafikksikkerhet og bevaring av vegkapitalen. Samferdselsdepartementet foreslår en sterk økning av kollektivinnsatsen innenfor Statens vegvesens budsjett. Nødvendige tiltak for å innfri grenseverdiforskriften til forurensningsloven vil bli gjennomført. I tillegg legges det vekt på rasjonell anleggsdrift og at statens forpliktelser i inngåtte bompengeavtaler følges opp. Innsatsen rettet mot rassikring foreslås styrket, og programmet for legging av fast dekke på riksveger med grusdekke vil bli gjennomført som planlagt. Det er lagt opp til anleggstart på flere nye vegprosjekter i 2003, men færre enn forutsatt i handlingsprogrammet for perioden 2002–2005.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Hovedutfordringene i vegtransporten er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001).



Figur 6.3 Utvikling i statlige bevilgninger (faste priser) og trafikkarbeid på riksvegnettet (1993=100)

Vegtransport spiller en sentral rolle både for næringslivet og privatpersoner. God vegstandard og lave transportkostnader er avgjørende for et velfungerende samfunn. Samtidig medfører vegtransporten betydelige trafikksikkerhets- og miljøproblemer.

I byområdene er det først og fremst viktig å sikre gode alternativer til bruk av privatbil for å redusere trafikkmengden og de ulempene biltrafikken skaper for miljø, helse og arealbruk. Et velfungerende kollektivtilbud i byområdene gir mindre køer, bedre framkommelighet for næringslivets transporter og reduserer behovet for nye veginvesteringer. Regjeringens mål i de største byområdene er å forsterke en positiv trend med økte markedsandeler for kollektivtransporten i forhold til personbil, samtidig som veksten i transportbehovet begrenses.

Bevilgningene til vegformål har holdt seg på om lag samme nivå i tidsrommet 1997–2001 til tross for høy trafikkvekst og økte krav til rasjonell, sikker og miljøvennlig vegtransport. Bevilgning for 2002 og forslag for 2003 innebærer en økning av dette nivået, også når det justeres for midler avsatt til å dekke omstillingskostnader til Statens vegvesen, jf. figur 6.3.

Framkommelighet

Stor trafikkvekst medfører økte miljø- og kapasitetsproblemer på deler av det høytrafikkerte vegnettet. Å løse dette vil kreve bruk av ulike tiltak, bl.a. utbygging av hovedvegnettet, et bedret kollektivtilbud, avbøtende miljøtiltak m.m. Det gjenstår også betydelige oppgaver for å få en akseptabel standard på det mer lavtrafikkerte vegnettet. Dette gjelder bl.a. sikkerhet, vegbredde, geometri, vegdekke og rassikring.

Det er en utfordring å bedre ferjetilbudet både for stamvegsamband, viktige regionale samband og distriktssamband. Effektivisering av riksvegferjedriften, bl.a. gjennom konkurranseutsetting, er en viktig forutsetning for å skape finansielt rom for bl.a. tilbudsforbedringer.

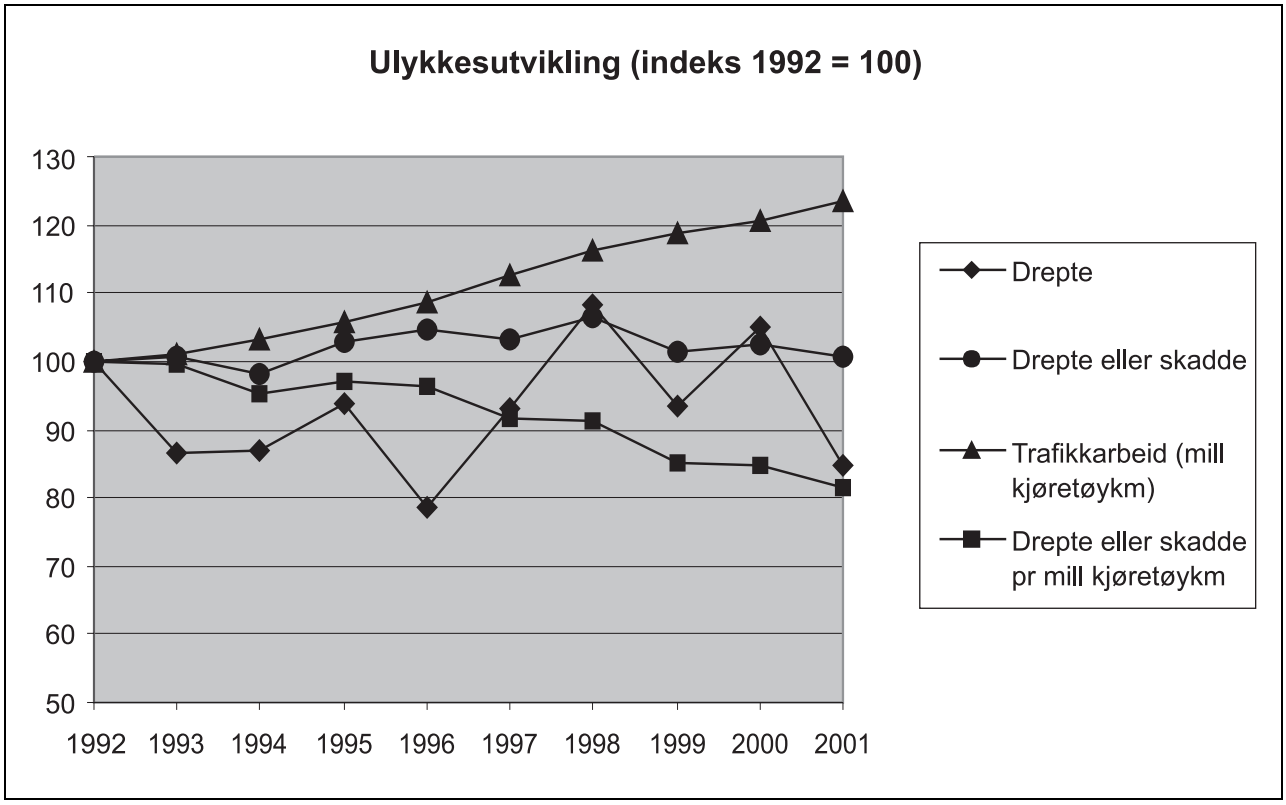
Det er en utfordring å korte ned folks reisetid til tettsteder og regionsentra.

Midler til vedlikehold har i en rekke år vært på et for lavt nivå til å kunne ivareta vegkapitalen. Kostnadene til dette er sterkt økende bl.a. på grunn av økt trafikkmengde, økte veglengder og vedlikehold av teknisk kompliserte anlegg og utstyr.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetssituasjonen på vegnettet er et hovedproblem i samferdselssektoren, selv om drepte eller skadde pr. mill. kjøretøykm i mange år har gått nedover. De siste fire år har det i gjennomsnitt vært 318 drepte og 12 009 politirapporterte drepte eller skadde i vegtrafikken årlig. I 2001 var det 275 drepte og om lag 11 800 drepte eller skadde, jf. også figur 6.4.

Til grunn for trafikksikkerhetsarbeidet ligger en visjon om ingen drepte eller varig skadde i vegtrafikken. Regjeringen vil i årene framover legge spesiell vekt på trafikksikkerhet og særlig prioritere virkemidler som kan redusere de alvorligste ulykkene. Reduksjon i antall møte- og utforkjøringsulykker samt ulykker med myke trafikanter, vil derfor stå sentralt i trafikksikkerhetsarbeidet.



Figur 6.4 Utvikling i sentrale ulykkesindikatorer (indeks 1992=100)

Dette krever en kombinasjon av fysiske tiltak både i form av nye veganlegg og tiltak på det eksisterende vegnettet, atferdsregulerende tiltak, opplæring, kontroll og strengere sanksjoner.

Miljø

Utslipp fra vegtrafikken bidrar til globale og regionale miljøproblemer samt betydelig støy- og lokale luftforurensingsproblemer. Verneverdige natur- og kulturområder blir berørt av vegutbygging. Det er en utfordring å begrense trafikkveksten og å få en mer miljøvennlig trafikkavvikling, spesielt i byene. For å redusere de negative miljøvirkningene av vegtrafikken kreves en betydelig innsats de neste årene. Kravene i grenseverdiforskriften etter forurensningsloven vil ha høyeste prioritet i 2003 og 2004. Dersom svevestøvkravet for 2005 skal overholdes, er det beregnet at piggdekkbruken i de største byene må reduseres. Ved bygging av nye vegprosjekter er det viktig å begrense de negative konsekvensene for bl.a. naturområder, kulturmiljø og landskapsbilde, bl.a. gjennom større fleksibilitet i valg av standard.

Rapportering

Det er totalt sett en bra måloppnåelse i henhold til St.prp. nr. 1 (2000–2001).

Framkommelighet

For anlegg som ble åpnet for trafikk i 2001, er de beregnede innsparinger i samfunnets transportkostnader (kapitalisert) 4,1 mrd. kr eller om lag 5 pst. mer enn forventet. Tilsvarende tall for reduksjon i transportkostnader for distriktene og for næringslivet er på henholdsvis 1,4 og 1,5 mrd. kr.

I 2001 ble 64 km stamveger og 61 km øvrige riksveger åpnet for trafikk. Det ble bygget 67 km gang- og sykkelveger, som er 22 pst. mer enn planlagt. Dette skyldes at flere fylker har bygd mer enn forutsatt ved hjelp av forskutterte midler, samt forsering og omprioriteringer av enkelte prosjekter. Videre ble det som forutsatt utbedret 13 rasutsatte strekninger. Det ble lagt fast dekke på 24 km riksveg som hadde grusdekke. Dette var om lag 22 km mindre enn forventet i 2001. I hovedsak skyldes dette en forskyvning mellom 2000 og 2001 ved at det ble ferdigstilt om lag dobbelt så mye som planlagt i 2000.

Vinterdriften i 2001 ble i hovedsak gjennomført i henhold til fastsatte standarder for rettidig brøyting, strøing og salting på riksvegnettet.

For vegdekkene (spor og jevnhet) er resultatene på stamvegnettet omtrent som forventet i 2001. Resultatene for det øvrige riksvegnettet viser imidlertid en negativ utvikling for veger med stor trafikk, både i forhold til resultatet i 2000 og i forhold til forventet i 2001. Årsaken til dette er et økende drifts- og vedlikeholdsbehov innenfor tunneller, bruer og ferjekaier, som har gått på bekostning av vedlikehold av vegdekkene.

Totalt oppfylte 47 pst. av riksvegferjesambandene alle langsiktige mål til driftsstandard i 2001 mot 49 pst. i 2000. I hovedsak skyldes redusert måloppnåelse kapasitetsproblemer på grunn av økt trafikk. I 2001 ble ferjesambandene rv 541 Mosterhavn – Valevåg og rv 542 Siggjarvåg – Sagvåg avløst av faste vegforbindelser. Begge var en følge av fullføringen av Trekantsambandet i Hordaland.

Trafikksikkerhet

Den beregnede virkning av Statens vegvesens trafikksikkerhetsinnsats i 2001 er en reduksjon i antall drepte eller skadde på om lag 130 personer. Dette er om lag som forventet.

Investeringer gir et vesentlig bidrag til bedret trafikksikkerhet. For 2001 ble det i hovedsak gjennomført de tiltak som var planlagt i budsjettet.

Statens vegvesen gjennomførte i 2001 mer enn 500 000 bilbeltekontroller og 220 000 kontroller av tunge kjøretøyer ute på vegen. Videre ble det gjennomført totalt 225 000 kjøre- og hviletidskontroller ute på vegen og i bedriftene. Dette var om lag som planlagt.

Statens vegvesen, politiet, Trygg Trafikk og andre har i fellesskap gjennomført flere sentrale trafikksikkerhetskampanjer knyttet til bl.a. fart, bilbelte, skoleveg og sykkel. De sentrale kampanjene har blitt fulgt opp med lokale kampanjer tilpasset situasjonen i hvert enkelt område.

I St.meld. nr. 46 (1999–2000) framgår det at fartsgrensesystemet utenfor tettbygd strøk bør utformes slik at det i større grad søker å redusere farten på strekninger der de alvorlige ulykkene skjer. Med bakgrunn i dette er det utarbeidet nye retningslinjer for fastsettelse av fartsgrenser. På strekninger med mange og alvorlige ulykker er fartsgrensen satt ned fra 80 til 70 km/t og fra 90 til 80 km/t. I alt rundt 1 050 km riksveg fikk nedsatt fartsgrense i 2001. Endringen vil bli evaluert i 2003.

Som en forsøksordning er det innført fartsgrense på 100 km/t på noen motorvegstrekninger med minst fire felt, høy standard og lav ulykkesfrekvens. Foreløpige resultater viser en svak økning av gjennomsnittshastigheten, men bedre samsvar mellom skiltet hastighet og virkelig fart. Det er for tidlig å konkludere om ulykkesutviklingen på strekningene, men det er ikke noe foreløpig som tyder på en forverring av ulykkessituasjonen.

Fra 01.06.2001 ble det innført endrede krav om obligatorisk glattkjøringskurs for tunge kjøretøyklasser (klasse C, CE og D), for hele landet. Det betyr at også Nordland sør for Saltfjellet, Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag, Møre og Romsdal, Sogn og Fjordane og Hordaland ble innlemmet i denne ordningen.

Miljø

Rapporteringen gjelder lokale miljøproblemer og inngrep. Det er særlig her Statens vegvesen har virkemidler til å påvirke utviklingen. Vegtrafikkens og ferjenes bidrag til globale og regionale utslipp er omtalt under pkt. 4.5 Samferdsel og miljø i del I i proposisjonen. Det arbeides kontinuerlig med å redusere negative konsekvenser av veger og vegtrafikk, herunder å minimalisere nye inngrep i natur og kulturmiljø. Dette gjøres bl.a. gjennom kvalitetssikring av planer og miljøoppfølging av utbyggingsprosjekter. Samtidig utvikles det nye løsninger for mer miljøvennlig drift og vedlikehold.

Om lag 1 000 personer sterkt plaget av støy har fått bedret sin situasjon i 2001, som følge av gjennomførte fasadetiltak og støyskjerming. Pr. 01.01.2002 var 8 300 personer utsatt for støy over grenseverdiforskriftens tiltaksgrense, dvs. en reduksjon på 1 300 personer fra året før. Dette er noe bedre enn forventet i budsjettet for 2001.

I løpet av 2001 er det beregnet en liten nedgang i antall personer utsatt for høye NO2-konsenstrasjoner.

For svevestøv er det imidlertid beregnet en økning som følge av økt bruk av piggdekk i Oslo.

Inngrepene i natur- og kulturmiljøer og avbøtende tiltak langs 8,5 km riksveg med særlig skjemmende natur- og landskapsinngsgrep er om lag som forutsatt i budsjettet for 2001.

Mål og prioriteringer

Sentrale mål for vegpolitikken er trukket opp i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Viktige målsettinger med vegpolitikken er å bidra til økt framkommelighet på vegnettet over hele landet samtidig som det tas hensyn til vegtrafikkens negative virkninger. Regjeringen legger til grunn at økt trafikksikkerhet skal ha særlig prioritet.

Oppfølging av planrammen i handlingsprogrammet 2002–2005

(i mill. 2003-kr)

Kap./ post	Betegnelse	Handlings-program 2002–2005	Forslag 2003	Bevilgning 2002 og forslag 2003 i pst. av handlingsprogram 2002–2005
1320	Statens vegvesen			
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	22 097	5 502,2	49,9
30	Riksveginvesteringer	21 175	4 568,4	44,5
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	418	121,8	42,0
35	Vegutbygging i Bjørvika	–	20,0	–
72	Tilskudd til riksvegferjedrift	4 723	1 091,3	46,2
	Sum statlige midler[1)]	48 412	11 303,7	[2)]47,1
	Annen finansiering	9 042	2 132,0	47,2
	Totalt	57 454	13 435,7	47,1

1) Kap. 1321 Oppretting av selskap for vegproduksjon, er ikke tatt med i tabellen, da det kun er aktuelt for 2002, og ikke er inkludert i handlingsprogrammet.

2) Prosenten er beregnet ut fra at post 24 Statens vegvesens produksjon, er trukket ut av rammen for handlingsprogrammet og bevilgningene, jf. at produksjonsvirksomheten skal omdannes til statsaksjeselskap fra 01.01.2003.

For statlige midler totalt gir bevilgning 2002 sammen med forslag 2003 en oppfølging på 47,1 pst. Forslag 2003 innebærer at budsjettet for Statens vegvesen øker med 226,3 mill. kr eller 2,1 pst. målt mot saldert budsjett 2002.

Innenfor budsjettforslaget for 2003 har departementet prioritert trafikksikkerhet. Dette gjelder tiltak innen trafikant- og kjøretøyområdet, drift, vedlikehold og investeringer. I tillegg har departementet prioritert tiltak knyttet til bevaring av vegkapitalen. Dette er nødvendig for å unngå betydelige belastninger på framtidige investeringsbudsjett. Det foreslås en sterk økning av kollektivinnsatsen innenfor Statens vegvesens budsjett. Oppfølgingen av post 23 er om lag som lagt til grunn i handlingsprogrammet for 2002–2005.

Innen post 30 er det i tillegg til trafikksikkerhetstiltak, prioritert midler for å sikre at igangværende anlegg blir drevet rasjonelt og at støykravene i grenseverdiforskriften etter forurensningsloven innfris. I tillegg til en sterk økning av tiltak for kollektivtransporten er det lagt vekt på å følge opp statlige forpliktelser i inngåtte bompengeavtaler og fullføre programmet med å legge fast dekke på riksveger med grusdekke. Dette har ført til utsatt anleggstart for en del større prosjekter og mindre investeringstiltak i forhold til framdriften i handlingsprogrammet. Den samlede innsatsen til rassikring i forslaget for 2003, medfører en prioritering i samsvar med handlingsprogrammet for perioden 2002–2005.

På post 33 bevilges det midler til tiltak på vegnettet for å kompensere for at enkelte næringer nå må betale full arbeidsgiveravgift uansett hvor arbeidstakeren er bosatt. Regjeringen legger opp til en økning av disse midlene for 2003 slik at samlet dekning av ordningen kan realiseres.

Det er lagt opp til å prioritere midler til ferjedrift på om lag samme nivå som i 2002. Det faktiske tilbudet vil være avhengig av Vegvesenets forhandlinger med ferjeselskapene.

Virkninger på sentrale måleparametre

Handlingsprogrammene gir en oversikt over hvilke virkninger som oppnås med de prioriteringer som er gjort basert på St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, og gjennom Stortingets behandling av meldingen. I tabellen er beregnede virkninger av vedtatt budsjett 2002 og forslag 2003 sett i forhold til beregnede virkninger av handlingsprogrammet.

	Forventet status			Virkninger
	01.01.2003	Handlings-program 2002–2005	Forslag 2003	Forventet 2002 og forslag 2003 i pst. av handlingsprogram 2002–2005
Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer (mill. 2003- kr)		5 450	1 360	53
Samfunnets transportkostnader totalt (mill. 2003-kr)		-9 150	-2 000	25
Bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (mill. 2003- kr)		-5 760	-1 270	33
Antall drepte	300	-62	-8	69
Antall drepte eller skadde	12 000	-1 140	-136	57
Personskade-/dødsrisiko (antall skadde og drepte pr. mill. pers.km)	0,220	-9,1 %	-1,1 %	32
CO_2-utslipp fra transportsektoren (mill. tonn)	9,6	-0,05	–	100
Antall personer utsatt for konsentrasjoner av PM_{10} over 50 µg/m^3 mer enn 7 døgn/år	18 500[1)]	-18 000[2)]	-2 000	80
Antall personer utsatt for konsentrasjoner av NO_2 over 150 µg/m^3 mer enn 8 timer/år	18 000[1)]	-10 000[2)]	-6 000	45
Antall personer svært plaget av støy	87 900	-5 500	-1 360	56
Antall personer utenfor et pendlingsomland tilsvarende 45 min reisetid til tettsteder med 2 000 innbyggere	283 000	-2 250[3)]	0	0[4)]
Antall personer med mer enn 90 min reisetid til regionsenter	703 000	-5 200[3)]	0	11[4)]
Samfunnets transportkostnader for distriktene		-3 910	-770	24

1) Tallene er svært usikre og gjelder kun Oslo, Bergen og Trondheim. Økningen i antall personer utsatt for svevestøvforurensning i forhold til St.prp. nr. 1 (2001–2002) skyldes i hovedsak økt bruk av piggdekk i Oslo.

2) Forutsetter 80 pst. piggfriandel i de største byene.

3) Tallene er ikke sammenlignbare med de tallene som ble presentert i St.prp. nr. 1 (2001–2002). Dette skyldes hovedsakelig feil i tallene i fjor, bl.a. pga. programfeil i beregningsverktøyet.

4) Det er forutsatt at virkningene i hovedsak vil tas ut de to siste årene av perioden.

Transportkostnader

Transportkostnader totalt har en oppfølging på 25 pst. for handlingsprogramperiodens to første år. Tilsvarende tall for transportkostnader for næringslivet og distriktene er henholdsvis 33 pst. og 24 pst. Dette er i henhold til handlingsprogrammet.

Trafikksikkerhet

I St.meld. nr. 46 (1999–2000) er det lagt til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. I handlingsprogrammet er dette fulgt opp ved at det er lagt spesielt vekt på å prioritere tiltak rettet mot de alvorligste ulykkene. Dette innebærer en særlig prioritering av tiltak som kan bidra til å redusere antallet møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter.

Tiltak som er planlagt gjennomført i perioden 2002–2005 innenfor Statens vegvesens ansvarsområde, forventes å gi en reduksjon i antall drepte eller skadde på om lag 940. I tillegg er det vedtatt å innføre prikkbelastning for førerkort fra 01.01.2004.

Det er videre utarbeidet forslag til nye fartsgrensekriterier i byer og tettsteder. Dette åpner for økt bruk av differensierte fartsgrenser, herunder 30 km/t og 40 km/t, i boliggater og sentrumsområder. Prikkbelastning og nye fartsgrenser i tettbygd strøk, forventes å bidra til ytterligere om lag 200 færre drepte eller skadde. Dette inngår i virkningen for perioden 2002–2005 som er oppgitt i tabellen. Prioriterte tiltak i handlingsprogrammet, samt prikkbelastning og endrede fartsgrenser i byer og tettsteder er beregnet å bidra til om lag 60 færre drepte i vegtrafikken. Trafikksikkerhetstiltak som ellers utføres av fylkeskommuner og kommuner, inngår ikke i virkningsberegningene.

Statens vegvesen vil gjennomføre trafikksikkerhetsrevisjon av planer for nye vegprosjekt. I tillegg legges det opp til en gjennomgang av om lag 680 km av de mest ulykkesutsatte riksvegene i perioden 2002–2005, hvor strakstiltak vil bli utført.

Tiltak som bedrer atferd i forhold til fart, bruk av rusmidler og bilbelte er viktige satsingsområder, herunder informasjonskampanjer og kontrollvirksomhet.

Planlagte tiltak i 2003 innenfor Statens vegvesens område, er beregnet å gi en nedgang i antall drepte eller skadde på om lag 140 personer. Samlet virkning av tiltak som er forventet gjennomført i 2002, og planlagte tiltak i 2003, tilsvarer 57 pst. av beregnet virkning av tiltak i planperioden.

Om lag 80 pst. av trafikksikkerhetsvirkningen av trafikant- og kjøretøyrettede tiltak for perioden 2002–2005, ventes å bli oppnådd allerede i 2003.

Miljø

Reduksjonen i antall personer utsatt for høy NO_2-belastning skyldes i hovedsak utskifting av eldre biler.

Redusert svevestøvforurensning avhenger særlig av redusert piggdekkbruk i de største byene. Renere drivstoff og fornyelse av bilparken bidrar også. I beregningene er det forutsatt jevn overgang til 80 pst. piggfriandel i de største byene i 2005. Dersom overgangen blir lavere enn forutsatt, er det beregnet at luftforurensingen vil overskride kravene i forskriften om luftkvalitet. Nedgangen i antall personer svært plaget av støy skyldes gjennomførte støytiltak i forbindelse med grenseverdiforskriften.

Nærmere om budsjettforslaget

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

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002[1)]	Forslag 2003
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., *kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72*	6 279 698	5 312 000	5 502 200
24	Statens vegvesens produksjon, *kan overføres*	-92 959	-160 000	-110 000
30	Riksveginvesteringer, *kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72*	4 162 786	4 565 600	4 568 400
31	Rassikring, *kan overføres, kan nyttes under post 30*	137 101	146 600	[2)]
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, *kan overføres*	82 633	52 900	121 800
35	Vegutbygging i Bjørvika			20 000

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002[1)]	Forslag 2003
61	Omstillingstilskudd – fv 228, Fræna kommune, *kan overføres*	9 593		
72	Tilskudd til riksvegferjedrift, *kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30*		1 050 300	1 091 300
	Sum kap. 1320	10 578 852	10 967 400	11 193 700

1) Det er senere gjort følgende endringer i forhold til saldert budsjett 2002: Post 23 må reduseres med det beløp som medgår på kap. 1321 post 70, jf. Innst. S. nr. 180 (2001–2002). Post 30 er redusert med 7,709 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 225 (2001–2002). Post 31 er økt med 50 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 227 (2001–2002). Post 34 Ny Svinesundforbindelse, er opprettet med en bevilgning på 45 mill. kr, jf. Innst. S. nr. 265 (2001–2002). Sistnevnte vil bli omgjort som lån til Svinesundsforbindelsen AS.

2) Posten er slått sammen med post 30 Riksveginvesteringer.

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

Det foreslås en bevilgning på 5 502,2 mill. kr, en økning på 190,2 mill. kr eller 3,6 pst. i forhold til saldert budsjett for 2002.

I St.prp. nr. 60 (2001–2002) var det lagt opp til at det skulle foretas en overskridelse på 200 mill. kr på post 23 i 2002 i forbindelse med kostnader ved omorganisering av Statens vegvesen mot en tilsvarende innsparing i 2003. Regjeringen har nå kommet til at det er mest hensiktsmessig å bevilge nevnte 200 mil. kr i 2002 på ordinær måte, og vil komme tilbake til dette i egen proposisjon som fremmes parallelt med St.prp. nr. 1. Det vil følgelig ikke bli benyttet overskridelsesfullmakt i 2002.

I henhold til St.meld. 46 (1999–2000), er tiltak rettet mot trafikksikkerhet prioritert høyest. Deretter er det prioritert å sette inn tiltak for å bevare vegkapitalen.

Trafikktilsyn

For perioden 2002–2005 er det i handlingsprogrammet planlagt brukt om lag 800 mill. kr til trafikksikkerhetsarbeid innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. I gjennomsnitt pr. år i perioden er dette en dobling fra 2001.

Det er utarbeidet planer (tiltakspakker) innen sju områder: Økt kjøretrening før førerprøven, kurs for eldre bilførere, bruk av bilbelte og sikring av barn, trafikksikker bruk av tunge kjøretøy, kvalitetssikring av føreropplæringen og av førerprøven, kjøre- og hviletidskontroller og trafikantpåvirkning. I perioden 2002–2005 er det særlig lagt opp til en betydelig økning i innsatsen knyttet til bruk av bilbelte og sikring av barn og trafikksikker bruk av tunge kjøretøy.

I 2001 var 86 pst. av bilførere og passasjerer over tre år, og 90 pst. av barn mellom null og tre år, forsvarlig sikret i bilen. Fra 2000 til 2001 har det vært en negativ utvikling med hensyn til forsvarlig sikring av barn mellom null og tre år. For 2003 er det planlagt om lag 800 000 kontroller mot 670 000 i 2002. Til sammenligning ble det gjennomført om lag 500 000 kontroller i 2001.

Tilstandsundersøkelser i 2001 viser at 70 pst. av de tunge kjøretøyene har godkjent bremsevirkning, og 78 pst. hadde godkjent sikring av last. For å bedre den trafikksikkerhetsmessige standarden er det planlagt 300 000 tungbilkontroller i 2003 mot 280 000 i 2002. Til sammenligning ble det gjennomført 220 000 kontroller i 2001.

Statens vegvesen vil utarbeide plan for videre utbygging av automatisk trafikkontroll (ATK). I 2003 vil bl.a. ATK bli videreutviklet slik at det kan tas i bruk digitale kameraer.

I 2003 vil det bli iverksatt ny førerkortforskrift og trafikkopplæringsforskrift. Det er en målsetting at forskriftene skal gi et enklere regelverk og bidra til å bedre trafikksikkerheten.

Innen føreropplæringen er det under utvikling et nytt modulbasert opplæringssystem. Dette systemet vil samle grunnleggende emner i et trafikalt grunnkurs med klassespesifikke tilleggskurs, avhengig av hvilken førerkortklasse kandidatene ønsker å erverve. Hensikten er bl.a. å legge bedre til rette for den private øvingskjøringen for å styrke trafikksikkerheten.

Samferdselsdepartementet vurderer endringene i føreropplæringen som viktige trafikksikkerhetstiltak. Departementet vil derfor i samarbeid med Statens vegvesen vurdere muligheten for å forsere gjennomføringen av det nye modulsystemet.

I 2003 vil Statens vegvesen oppnå effektiviseringsgevinster ved at en rekke tjenester knyttet til kjøretøyregistrering, kjøretøykontroll og førerprøveavvikling legges ut på internett.

Drift

Med drift av veger menes tiltak som gjennomføres for at trafikken skal kunne avvikles på en sikker og miljømessig tilfredsstillende måte til en hver tid. Dette er aktiviteter som brøyting, salting og strøing, vegoppmerking, vask og oppretting av skilt, trafikkstyring og trafikkinformasjon. Renhold av vegnettet, rasteplasser og toaletter og skjøtsel av grøntarealer inngår også.

I løpet av de siste årene er det gjort undersøkelser av virkningen av forskjellige tiltak innen vinterdriften, dvs. brøyting, strøing og salting. Disse undersøkelsene tilsier at det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å øke innsatsen på det høytrafikkerte vegnettet. Det legges derfor opp til en økt innsats på dette vegnettet i 2003. Forslaget på post 23 gir ikke rom for å nå alle driftsstandarder fullt ut.

For vinterdriften på andre riksvegstrekninger vil standarden generelt bli holdt på samme nivå som i 2002. Alle stamveger, unntatt E69 strekningen Skarsvåg-Nordkapp, og andre viktige ruter vil bli holdt vinteråpne hele døgnet. Det vil bli vurdert om flere veger bør saltes, noe som vil bety forbedringer for framkommelighet og trafikksikkerhet. Det forventes også en forbedring av vinterfriksjonen på veger med snødekke, etter hvert som utstyr og metoder for strøtjenesten blir videreutviklet.

Når det gjelder sommerdriften, er tiltak med stor trafikksikkerhetsmessig betydning prioritert. Dette gjelder bl.a. sikring av standarden for skilt og vegoppmerking og rydding av vegetasjonen for bedring av sikten.

Samferdselsdepartementet opprettet i 1998 prosjektet «Bedre Byluft». I prosjektet inngår måling av luftforurensning og forskning om virkemidler for å redusere luftforurensning. Videre utarbeides prognoser for luftkvalitet som varsles gjennom media. Prosjektets foreløpige budsjett for 2003 er på om lag 15 mill. kr, som innebærer en økning i forhold til tidligere år, bl.a. for å følge opp ny forskrift for lokal luftforurensning.

Vedlikehold

Med vedlikehold menes de tiltak som må gjennomføres for at vegdekker, bruer, tunneler, ferjekaier og tekniske anlegg/installasjoner skal fungere på kort og lang sikt. Den kapital som er nedlagt i vegnettet, har over lang tid hatt en negativ utvikling. Dette har sammenheng med flere forhold. Trafikkveksten har vært større enn antatt. De senere år er det tatt i bruk mange nye og kompliserte veganlegg med mye kostbart utstyr som har forholdsvis kort levetid. Spesielt gjelder dette i tunneler der utstyret utsettes for ekstra store påkjenninger. I de senere år har driftstiltak blitt prioritert framfor vedlikehold for å fremme økt trafikksikkerhet. Dette har medført et betydelig etterslep på vedlikeholdsområdet.

Vegdirektoratet har beregnet at det trengs om lag 10 mrd. kr for å utbedre de negative virkningene av forsømt vedlikehold. Dette etterslepet er størst for vegkroppen (vegoverbygningen inkl. vegdekker og drenering). Resten fordeler seg på tunneler, bruer, fergekaier og vegutstyr.

I senere tid har mindre ressurser enn ønskelig til vedlikehold i særlig grad gått ut over bruer og tunneler. Etterslepet på disse områdene fører nå til ekstra vedlikeholds- og rehabiliteringskostnader på visse strekninger. F.eks. er kostnadene til vedlikehold av tunneler, bruer og kaier økt med om lag 50 pst. fra 1999 til 2001. Ut fra årlige målinger av vegdekkets jevnhet er det også klare tegn på at vegens overbygning har en uheldig utvikling.

Trafikantene merker først og fremst for liten innsats i vedlikeholdet ved at vegen er sporete og ujevn. Dette gir størst problemer for tungtransporten der belastningen øker både på kjøretøy og last.

Innenfor de rammer som ligger til grunn for handlingsprogrammet 2002–2005 og anslåtte effektiviseringsgevinster, er det lagt til grunn at vegkapitalen skal kunne opprettholdes om lag på dagens nivå. For å følge opp en slik målsetting foreslås det satt av om lag 1,5 mrd. kr til vedlikehold av riksvegnettet i 2003.

Det er imidlertid noe mangelfull kunnskap om kostnader ved å opprettholde vegkapitalen. For å få bedre innsikt i den totale utviklingen av vegkapitalen, har Vegdirektoratet startet et prosjekt som bl.a. skal se på virkninger av forskjellige nivåer på vedlikehold og rehabilitering av eksisterende vegnett og samspillet mellom vedlikehold og investeringer. Resultatet av dette arbeidet vil foreligge i 2005.

I perioden 2002–2005 legges det opp til en bedring av standarden på det dårligste vegnettet med hensyn til spor og jevnhet. I perioden fram til 2011 legges det opp til å utjevne de standardforskjeller som i dag finnes på vegnettet mellom regionene. Dette vil resultere i at vegstrekninger med lik trafikk skal holde tilnærmet lik standard på vegdekkene over hele landet.

Post 24 Statens vegvesens produksjon

Regjeringen vil i et tillegg til St.prp. nr. 1 fremme saken om omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statsaksjeselskap fra 01.01.2003. I denne sammenheng vil foreslått overskuddskrav på 110 mill. kr nullstilles.

Post 30 Riksveginvesteringer

Det foreslås bevilget 4 568,4 mill. kr til riksveginvesteringer. Summen av bevilgningene på post 30 og 31 i 2002, sammen med forslaget for 2003, utgjør 44,5 pst. av rammen for handlingsprogrammet for perioden 2002–2005. Samlet for alle investeringspostene (30-poster), innebærer budsjettforslaget en nedgang på 1,2 pst. eller 54,9 mill. kr målt mot saldert budsjett 2002.

Tabellen viser fordelingen av foreslått ramme for 2003 sammenholdt med handlingsprogrammet for perioden 2002–2005.

(i mill. 2003-kr)

	Handlings-program 2002–2005	Forslag 2003	Bevilgning 2002 og forslag 2003 i pst. av handlingsprogram 2002–2005
Stamveger	9 667	1 958,6	39,8
Fylkesfordelt ramme[1)]	10 393	2 251,8	47,3
– Øvrige riksveger	*3 732*	*638,3*	*42,2*
– Mindre investeringstiltak m.m[2)]	*6 661*	*1 613,5*	*50,2*
Øvrig post 30[3)]	1 115	358,0	51,8
Sum post 30	21 175	4 568,4	44,5

1) Inklusive tidligere post 31.

2) Omfatter mindre investeringstiltak som mindre utbedringer, bygging av gang- og sykkelveger, spesielle trafikksikkerhets-, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og rassikringstiltak. I tillegg inngår alternativ bruk av riksvegmidler, planlegging og grunnerverv m.m.

3) Omfatter midler til oppgradering av eksisterende tunneler, tiltak på nasjonale turistveger, foreløpig ufordelte midler til trafikksikkerhetstiltak (nullvisjonsprosjekter), til disposisjon for Samferdselsdepartementet, FoU og kostnader i Vegdirektoratet.

I forslaget for 2003 er det lagt vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter, både på stamvegnettet og øvrig riksvegnett. I tillegg er det lagt vekt på å følge opp statens forpliktelser i inngåtte bompengeavtaler. Det foreslås en sterk økning av tiltak til kollektivtransporten. Videre prioriteres mindre investeringstiltak som har positiv effekt for trafikksikkerheten, og tiltak for å innfri kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. Samferdselsdepartementet legger videre vekt på å fullføre programmet for legging av fast dekke på riksveger med grusdekke og øke satsingen på rassikring. Det er lagt opp til anleggsstart på flere nye vegprosjekter i 2003, men færre enn forutsatt i handlingsprogrammet for perioden 2002–2005.

Pr. 01.01.2003 utgjør bindingene knyttet til fullføring av igangsatte prosjekter om lag 4,8 mrd. kr, hvorav om lag 3,9 mrd. kr skal dekkes ved statlige midler. Med budsjettforslaget for 2003 vil disse bindingene øke til 5,8 mrd. kr pr. 01.01.2004, hvorav om lag 4,6 mrd. kr skal dekkes ved statlige midler. Samferdselsdepartementet tar sikte på å følge dette opp i statsbudsjettet for 2004, slik at rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter sikres. Inklusive refusjoner vil de totale bindingene pr. 01.01.2004 utgjøre om lag 7 mrd. kr. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker, og oppfølging av kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. Departementet mener at det er et akseptabelt nivå på bindingene.

Oppfølging i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 for den enkelte stamvegrute og det enkelte fylke framgår i omtalen av investeringsprogrammet.

Trafikksikkerhetstiltak

Det forutsettes nyttet om lag 430 mill. kr til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2003, hvorav om lag 370 mill. kr bevilges over statsbudsjettet. For statlige midler er dette en økning på om lag 30 mill. kr fra 2002. Sammen med bevilgningen i 2002 gir dette en oppfølgingsgrad på 51 pst. i forhold til handlingsprogrammet 2002–2005. I tillegg vil det bli gjennomført strekningsvise tiltak med trafikksikkerhetsgevinster. Midlene til trafikksikkerhetstiltak i 2002 og 2003 viser en økning i forhold til tidligere år.

Tiltak rettet mot de alvorligste ulykkene som møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter prioriteres. F.eks. vil dette være tiltak som vegbelysning, kurve- og kryssutbedringer, bedring av kryssingsmuligheter for fotgjengere og syklister, fjerning av hindringer utenfor vegbanen, montering av rekkverk, automatisk trafikkontroll m.m. I tillegg vil det bli gjennomført forsøk med fysisk skille mellom kjøreretningene på veger med færre enn fire felt. Gjennomføring av strakstiltak, på grunnlag av en systematisk gjennomgang av de farligste vegstrekningene, vil også bli gitt høy prioritet.

I den nasjonale handlingsplanen for trafikksikkerhet på veg 2002–2011, som Statens vegvesen, Politidirektoratet og Trygg Trafikk har utarbeidet og la fram våren 2002, er det bl.a. fokusert på trafikksikkerhetsrevisjon av eksisterende vegnett og skjerpede trafikksikkerhetskrav ved planlegging og bygging av nye veger. Trafikksikkerhetsrevisjonene vil på en rekke strekninger avdekke behov for langsiktige trafikksikkerhetstiltak som er kostnadskrevende. De tyngste investeringene for å bedre sikkerheten på vegene med mye trafikk vil være å skille kjøreretningene.

For tofelts veger med årsdøgntrafikk større enn 10 000 kjøretøy er det behov for utbygging til fire felt for å bedre framkommeligheten. Slike firefelts veger med midtdeler vil i tillegg til forbedret framkommelighet ha en positiv virkning for trafikksikkerhet ved at alvorlige møteulykker vil bli kraftig redusert. På dagens høytrafikkerte tofelts veger utgjør møteulykkene om lag 80 pst. av dødsulykkene. Samferdselsdepartementet mener det er behov for å gi høyere prioritet til denne type veger, og vil komme tilbake til dette i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Nullvisjonsprosjekter – demonstrasjonsprosjekter

Som en oppfølging av St.meld. nr. 46 (1999–2000) og Nasjonal handlingsplan for trafikksikkerhet på veg 2002–2011, ønsker Vegdirektoratet å etablere ett eller flere demonstrasjonsprosjekt hvor prinsippene i nullvisjonen er lagt til grunn. Hensikten er å vise hva som er mulig å få til med relativt enkle midler, med enda større vekt på trafikksikkerhet som premiss for arbeidet.

Demonstrasjonsprosjektene er planlagt å omfatte tiltak rettet mot veg, kjøretøy og trafikanter. De strekninger som vil inngå i demonstrasjonsprosjektet, vil være blant de mest ulykkesbelastede i landet. Dette vil være strekninger der det alt gjennom handlingsprogrammene er lagt opp til å gjennomføre trafikksikkerhetstiltak. Det vil imidlertid være nødvendig å foreta en vurdering, både av omfanget og utforming av tiltak, sett i lys av at disse skal tilfredsstille de krav som vil stilles til et demonstrasjonsprosjekt knyttet til nullvisjonen. Aktuelle tiltak på vegnettet er midtdeler for å forhindre møteulykker, rydding og utslakking av sideterreng for å redusere skade ved utforkjøringer, kryssutbedring for å forhindre eller redusere skadene ved kryssulykker og fartsdempende tiltak for å redusere ulykker og skadeomfanget hvor myke trafikanter ferdes.

For de prosjektene som får status som demonstrasjonsprosjekter, vil det bli gjennomført omfattende før- og etterundersøkelser med hensyn til virkningene av tiltakene. I tillegg vil det bli lagt vekt på god informasjon til trafikantene både om nullvisjon og om hvordan det forventes at de skal oppføre seg i trafikken.

Det vil bli startet opp ett eller flere slike demonstrasjonsprosjekt i 2003. Prosjektene finansieres innenfor de midler som er satt av til trafikksikkerhetstiltak i handlingsprogrammet 2002–2005.

Gang- og sykkelveger

Det forutsettes nyttet om lag 360 mill. kr til bygging av gang- og sykkelveger i 2003, hvorav om lag 240 mill. kr bevilges over statsbudsjettet. Sammen med bevilgningen i 2002 gir dette en oppfølgingsgrad på 43 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005. I tillegg kommer bygging av gang- og sykkelveger som inngår i strekningsvise tiltak.

Midlene vil i stor grad gå til prosjekter som gir sikrere skoleveg, og til prosjekter som bidrar til et mer sammenhengende gang- og sykkelvegnett i sentrumsnære områder. Det vil også bli gjennomført en del punkttiltak, bl.a. bygging av planskilte kryssinger. I tillegg prioriteres fullføring av igangsatte prosjekter, og oppfølging av inngåtte avtaler med lokale aktører om samfinansiering.

Samferdselsdepartementet legger spesielt vekt på å forbedre framkommeligheten for syklister i de største byområdene gjennom bevilgninger til sam-

menhengende sykkelvegnett, endringer i regelverk og bedre integrering av sykkelbruk i areal- og transportplanleggingen.

Kollektivtiltak

Regjeringen vil styrke kollektivtransporten, jf. St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport (heretter kalt kollektivmeldingen). En helhetlig omtale av Regjeringens satsing på kollektivtransport er gitt i pkt. 3.2 i del I proposisjonen.

Samferdselsdepartementet vil øke innsatsen til kollektivtransport innenfor Statens vegvesens virkeområde i 2003. Det foreslås bevilget om lag 240 mill. kr over post 30 til særskilte kollektivtransporttiltak. Dette er en økning på 60 mill. kr i forhold til saldert budsjett i 2002, og en økning på 110 mill. kr fra forslaget i St.prp. nr. 1 (2001–2002). Totalt (inkl. bompenger) går Regjeringen inn for at det blir benyttet om lag 780 mill. kr til særskilte tiltak for kollektivtransporten innenfor Statens vegvesens virkeområde, mot om lag 540 mill. kr i 2002. I tillegg kommer midler til planlegging av slike tiltak. Forslaget for 2003 vil sammen med bevilgningen i 2002 gi en oppfølgingsgrad på i overkant av 50 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005.

Regjeringen ønsker særlig å styrke kollektivtransporten i de fire storbyområdene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Samferdselsdepartementet forutsetter derfor at store deler av midlene benyttes i disse områdene. Midlene er bl.a. forutsatt å gå til framkommelighetstiltak, herunder kollektivfelt og signalprioritering, i tillegg til terminaler og holdeplasser.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det benyttes om lag 590 mill. kr i Oslo-området i 2003. Midlene vil bl.a. gå til å følge opp Oslopakke 1 og 2, i tillegg til at staten vil bidra med ekstraordinære midler til å ruste opp T-banen. Det legges til grunn at det skal benyttes 135 mill. kr til opprustning av T-banen, herav 100 mill. kr over statsbudsjettet og 35 mill. kr i bompenger. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det benyttes 215 mill. kr i bompenger til utbygging av T-baneringen i 2003.

Når det gjelder midler til kollektivtransporttiltak i storbyområdene Stavanger, Bergen og Trondheim, legger Samferdselsdepartementet til grunn at det benyttes totalt om lag 150 mill. kr (inkl. bompenger) i 2003.

I Stavangerområdet forutsettes benyttet om lag 30 mill. kr. Midlene vil bli benyttet bl.a. til terminaler, men også framkommelighetstiltak som kollektivfelt og signalprioritering prioriteres. I Bergensområdet forutsettes benyttet om lag 100 mill. kr. Hoveddelen av midlene benyttes til framkommelighetstiltak, særlig kollektivfelt, men også holdeplasser og terminal. Det vil bli avsatt midler til Bergen kommunes arbeid med planlegging av bybane som sikrer framdriften i prosjektet. I Trondheimsområdet forutsettes benyttet om lag 20 mill. kr. Midlene benyttes til kollektivknutepunkt og innfartsparkering, i tillegg til framkommelighetstiltak som signalprioritering.

Statlige midler til kollektivtransporttiltak utenfor statens ansvarsområde i de fire storbyene, består av alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger, i tillegg til såkalte storbymidler. Alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger til kollektivtransporttiltak hvor fylkeskommunene og kommunene har ansvaret, forutsetter at lokale myndigheter kan dokumentere at midlene vil gi et bedre transporttilbud enn om midlene brukes til utbygging av riksveger.

Samferdselsdepartementet har med bakgrunn i Stortingets behandling av kollektivmeldingen, bedt Vegdirektoratet foreta en vurdering av dagens ordning med å legge til grunn minst 50 pst. egenandel ved tildeling av storbymidler over riksvegbudsjettet til prosjekter innenfor fylkeskommunalt og kommunalt ansvarsområde, jf. at flertallet i samferdselskomitéen ba Regjeringen om å foreta en vurdering av hvor stor den lokale egenandelen skal være. Samferdselsdepartementets vurdering av egenandelen ved tildeling av storbymidler over riksvegbudsjettet vil bli presentert i budsjettet for 2004. Dette må også ses i sammenheng med at gjennomføring av forsøk med alternativ organisering i byområder kan ventes igangsatt fra og med 2004. Departementet legger til grunn at kravet om egenandel kan praktiseres fleksibelt i 2003. Dette gjelder i hovedsak for mindre tiltak, f.eks. signalprioritering. Ved større prosjekter som allerede er igangsatt, og hvor det ligger egenandel til grunn i finansieringsplanen, vil det bli stilt krav om egenandel også i 2003. Det samme gjelder for større prosjekter med oppstart 2003, og som vil gå over flere år.

Regjeringen satser også på tiltak for kollektivtransporten utenfor de fire store byområdene. Utenfor de fire storbyområdene kan statlige midler og bompenger i utgangspunktet bare benyttes til tiltak innenfor statens ansvarsområde, som bl.a. bygging av kollektivfelt og busslommer/stoppesteder på eller i tilknytning til riksveger. Samferdselsdepartementet legger til grunn at det f.eks. benyttes om lag 7 mill. kr i byområdene i Østfold og om lag 15 mill. kr (inkl. bompenger) i Kristiansandsområdet i 2003. Midlene til Kristiansandsområdet er i hovedsak forutsatt å gå til å bygge ut Bussmetro, men også busslommer og kollektivfelt.

Regjeringen vil for øvrig understreke viktigheten av at det arbeides lokalt med å få fram nødvendige planer og vedtak for å styrke kollektivtransporten. I denne forbindelse vil Samferdselsdepartementet bl.a. understreke at Statens vegvesen er tillagt ansvaret for å initiere og koordinere planlegging, bygging, drift og vedlikehold av anlegg for innfartsparkering, knutepunkt og stoppested i nært samarbeid med bl.a. Jernbaneverket og fylkeskommunene, jf. kollektivmeldingen.

I tillegg til den konkrete kollektivsatsingen på 780 mill. kr, vil en del strekningsvise prosjekt på riksvegnettet også være med på å legge forholdene bedre til rette for kollektivtransporten, bl.a. gjennom avlastning og bedring av trafikkforholdene på lokalvegnettet. Dette gjelder for eksempel E134 Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes, E18 Bjørndalsletta – Gartnerløkka i Kristiansand og rv 580 Midtun – Hop i Bergen.

Med bakgrunn i Stortingets behandling av kollektivmeldingen, legges det til grunn at Statens vegvesen tillegges flere oppgaver og et økt ansvar som en del av Regjeringens økte innsats for å styrke kollektivtransporten. Samferdselsdepartementet vil med bakgrunn i dette be Vegdirektoratet utarbeide et handlingsprogram som skal trekke opp den videre utviklingen av kollektivtransport som fagområde i Statens vegvesen. Det vises også til omtale av forsøk med sambruksfelt under Andre saker.

Miljøtiltak

Det forutsettes nyttet om lag 330 mill. kr til særskilte miljø- og servicetiltak i 2003, hvorav om lag 240 mill. kr bevilges over statsbudsjettet. Størstedelen av midlene vil gå til å gjennomføre støytiltak etter grenseverdiforskriften. Antall personer utsatt for overskridelse av tiltaksgrensen for støy på 42 dBA, ventes redusert med 2 300 i 2003. Det vil etter dette gjenstå rundt 3500 personer som er utsatt for støy over tiltaksgrensen. Statens vegvesen har søkt om dispensasjon i noen tilfeller, der ny veg først vil være ferdigstilt etter fristen for gjennomføring av tiltak 01.01.2005.

Sammen med bevilgningen i 2002 gir dette en oppfølgingsgrad på 46 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005.

Legging av fast dekke på riksveger

I St.prp. nr. 1 (1999–2000) ble det lagt opp til å gjennomføre et program for legging av fast dekke på riksveger med grusdekke innen utgangen av 2003.

Pr. 01.01.2003 er det ventet at det vil gjenstå å legge fast dekke på 86 km riksveger. Det forutsettes benyttet om lag 170 mill. kr til legging av fast dekke og andre utbedringer av riksveger med grusdekke i 2003. Med dette vil grusvegprogrammet være gjennomført innen utgangen av budsjettåret som opprinnelig forutsatt.

Rassikring

Totalt forutsettes de benyttet om lag 550 mill. kr til prosjekter og tiltak med rassikringsgevinster i 2003, hvorav 420 mill. kr foreslås bevilget over statsbudsjettet. Dette er en økning av de statlige midlene fra 2002 på 45 mill. kr. Dette finansieres dels innenfor underposten mindre investeringstiltak, og dels er det strekningsvise tiltak både på stamvegnettet og øvrige riksveger. Sammen med bevilgningen i 2002 gir forslaget for 2003 en oppfølgingsgrad på 42 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005, som er i tråd med fylkeskommunenes prioriteringer. Større tiltak med oppstart i 2003 er:

- Rv 43 Aunevik – Bukkesteinen i Vest-Agder
- Rv 550 Velureskredene i Hordaland
- E6 Bånes – Birtavarre i Troms

Større tiltak som blir videreført i 2003 er:

- Rv 13 Iversflaten i Rogaland
- Rv 13 Oaldskår – Stana i Hordaland
- E16 Voldum – Seltun i Sogn og Fjordane
- E39 Teigen – Bogen i Sogn og Fjordane
- Rv 13 Dragsvik – Vetlefjorden i Sogn og Fjordane
- Rv 650 Dyrkorn – Visettunnelen i Møre og Romsdal
- Rv 651 Greifsneset – Løvikneset i Møre og Romsdal
- E6 Ildhøllia i Nordland
- Rv 76 Tosenvegen i Nordland
- E6 Skardalen – Bånes i Troms

For nærmere omtale av prioriteringene vises det til omtalen av investeringsprogrammet.

I budsjettforslaget for 2003 er tidligere post 31 Rassikring, innlemmet i post 30. Størrelsen på post 31 alene har ikke gitt et dekkende bilde av satsingen på rassikring de enkelte år. Samferdselsdepartementet mener det både er naturlig og mer oversiktlig å innlemme midler til rassikring som en del av de ordinære midlene til riksveginvesteringer, og gi en samlet omtale og oversikt over rassikringsinnsatsen på tvers av poster og underposter. Det er denne oversikten som belyser den totale rassikringsinnsatsen for det enkelte budsjettår, ikke tildelingen over post 31. Dette er også i tråd med St.meld. nr. 46 (1999–2000) og handlingsprogrammene.

Prioriteringene i handlingsprogrammene for rassikring blir fullt ut ivaretatt gjennom budsjettet for post 30. Samferdselsdepartementet legger opp til en betydelig styrket satsing på rassikring i perioden 2002–2005 i forhold til tidligere år, noe også forslaget for 2003 på 420 mill. kr viser. I perioden 2000–2001 var gjennomsnittlig årlig bevilgning 344 mill. kr.

Fylkeskommunens prioriteringer skal tillegges avgjørende vekt ved investeringer på det øvrige riksvegnettet. Det er derfor naturlig å legge stor vekt på de lokale prioriteringene av rassikringstiltak i forhold til andre typer tiltak. Departementet legger dette til grunn i de årlige budsjettene. I vegkontorenes budsjettforslag til fylkeskommunene, blir det gitt en samlet omtale og oversikt over rassikringsinnsatsen.

Opprusting av eksisterende tunneler (brannsikring)

Det foreslås satt av 70 mill. kr til opprusting av eksisterende tunneler i 2003. Midlene vil i hovedsak gå til installasjon av nød- og servicetelefoner, brannslukkingsapparater, rød blink og ev. bommer utenfor tunnelen, inkl. signaloverføring mellom tunnel og vaktsentral, samt ventilasjonsanlegg. Kommunikasjon/nødsamband inngår ikke i opprustingsprogrammet. Dette fordi det her avventes en nærmere avklaring av valg av felles kommunikasjonssystem for alle utrykningsetater.

Det er gjennomført en kartlegging av behovene. På grunnlag av denne har Statens vegvesen i samråd med Direktoratet for brann og elsikkerhet, utarbeidet en plan for bruken av den økonomiske rammen i St.meld. nr. 46 (1999–2000). Målet er at samtlige tunneler som mangler basisutstyr i forhold til brannsikkerhet, skal bli utrustet med dette innenfor den økonomiske rammen for tiårsperioden. Sammen med bevilgningen i 2002 innebærer budsjettforslaget en oppfølgingsgrad på 52 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005.

Som det framgår av St.meld. nr. 46 (1999–2000), er det en forutsetning at nivået på oppgraderingen, og i hvilken takt denne skal gjennomføres, tilpasses fastsatte økonomiske rammer. Ved ev. prioriteringer av tiltak ut over det som St.meld. nr. 46 (1999–2000) legger opp til, forutsettes det derfor at fylkeskommunens synspunkter tillegges vesentlig vekt, som for øvrige prioriteringer innenfor fylkesfordelt ramme.

I flere tilfeller har lokale brannvernmyndigheters gjennomføring av branntilsyn i tunneler medført pålegg om opprustning/brannsikring som langt overskrider den basisutrusting det legges opp til innenfor de økonomiske rammene i St.meld. nr. 46 (1999–2000). Påleggene gis med hjemmel i lov om brannvern og St.meld. nr. 41 (2001–2002) Brann- og eksplosjonsvern. Påleggene koster ofte flere titalls mill. kr i tillegg til det planlagte opprustingsprogrammet.

Overslag fra Vegdirektoratet viser at det anslagsvis vil koste 7–10 mrd. kr å ruste opp eksisterende tunneler til fullgod standard. I forhold til det som er prioritert i Nasjonal transportplan 2002–2011, er dette et meget stort beløp. Departementet mener at med bakgrunn i de store utfordringene som ligger i å forbedre trafikksikkerheten på vegnettet, er det ikke riktig å øke innsatsen ytterligere til sikring av eksisterende tunneler på bekostning av vegnettet for øvrig.

Nasjonale turistveger

Det foreslås satt av 35 mill. kr til nasjonale turistveger i 2003. Midlene foreslås benyttet til å videreføre utviklingen av de nye nasjonale turistvegene i Lofoten, langs Atlanterhavsvegen, i Geiranger/Trollstigen, i Hardanger og i Ryfylke, med hovedvekt på E10 i Lofoten. Deler av midlene forutsettes også benyttet i arbeidet med å utvikle forprosjekter og gjennomføre forhåndsvurderinger av nye strekninger som forberedelse til Nasjonal transportplan 2006–2015. Sammen med bevilgningen i 2002 gir dette en oppfølgingsgrad på 49 pst. i forhold til perioden 2002–2005.

Bompenger, forskudd og refusjoner

Bompenger

Trafikantene betalte 2 680 mill. kr i bompenger i 2001. Dette var 8 pst. mer enn året før. Inntektene fra bompengeringene i Oslo, Bergen og Trondheim stod for 46 pst. av de totale bompengeinntektene.

I 2001 ble 1 636 mill. kr stilt til rådighet fra bompengeselskapene til bygging av riksveger. Dette var en nedgang på 7,5 pst. fra 2000.

Pr. 01.01.2002 var det 43 bompengeprosjekter som enten var i drift eller vedtatt utbygd. Det ble vedtatt åtte nye prosjekter i 2001, mens to prosjekter ble nedbetalt. Vegdirektoratet venter at alle prosjektene som er i drift, vil få kortere eller samme innkrevingsperiode som forutsatt da prosjektene ble vedtatt. I 2002 og 2003 vil rv 5 Fjærlandsvegen tilføres 50 mill. kr i betinget refusjon.

For 2002 er det anslått at om lag 1 930 mill. kr vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. Dette er om lag 14 pst. mer enn forutsatt i St.prp. nr. 1 (2001–2002). Økningen skyldes i hovedsak at det ventes uttak av mindreforbruk fra tidligere år på enkelte anlegg. I tillegg er det gitt tillatelse til å

kreve inn bompenger til bl.a. Listerpakken i Vest-Agder, jf. St.prp. nr. 60 (2001–2002), og til forsert utbygging av E6 gjennom Østfold, jf. St.prp. nr. 68 (2001–2002). For 2003 forutsettes om lag 2 025 mill. kr stilt til rådighet fra bompengeselskapene.

Annen finansiering i 2002 og 2003 utgjør 47,2 pst. av det som er lagt til grunn for perioden 2002–2005.

I 2002 er det nedlagt tre bomstasjoner og i 2003 vil det bli nedlagt en bomstasjon.

Forskudd og refusjoner

Innbetalt forskudd medførte at Statens gjeld ved utgangen av 2001 var på 740 mill. kr. I 2002 ventes det innbetalt om lag 160 mill. kr i forskudd, mens det er forutsatt refundert 145 mill. kr. I 2003 er det ventet innbetalt 70 mill. kr, mens det er forutsatt refundert 240 mill. kr. Statens gjeld ved utgangen av 2003 ventes følgelig å utgjøre 585 mill. kr. Sammen med inngåtte avtaler om framtidige forskudd, som ennå ikke er innbetalt, vil Statens ordinære refusjonsforpliktelser pr. 01.01.2003 utgjøre om lag 1 160 mill. kr.

I tillegg innebærer ordningen med betingede refusjoner, jf. St.prp. nr. 63 (1991–92), at Staten innenfor rammene for det enkelte fylke har pådratt seg et ansvar for ev. å refundere 485 mill. kr. I 2003 er det forutsatt refundert 25 mill. kr til rv 5 Fjærland – Sogndal. Refusjonen gis for å styrke økonomien i prosjektet slik at bompengeselskapet vil ha god sikkerhet for å kunne håndtere sine økonomiske forpliktelser innenfor gjeldende rammevilkår for prosjektet. Fylkeskommunen har etter dette ordinært garantiansvar for gjenstående lån.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 76 (2000–2001), sluttet Stortinget seg til at det i forbindelse med de årlige budsjetter fastsettes en ramme som Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå forskutteringsavtaler innenfor. Det foreslås at fullmakten for 2003 videreføres på samme nivå som for 2002. Dette innebærer at Samferdselsdepartementet i 2003 kan inngå nye forskutteringsavtaler slik at samlet refusjonsansvar ikke overskrider 1 800 mill. kr. Fullmaktsgrensen er eksklusive betingede refusjoner. For 2003 kan det dermed inngås nye avtaler for inntil 600 mill. kr.

Post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

I St.prp. nr. 1 (1999–2000) ble det som en del av kompensasjonen for at enkelte næringer må betale full arbeidsgiveravgift uansett hvor arbeidstakeren er bosatt, lagt opp til å bevilge om lag 635 mill. 2003-kr til vegformål. Midlene ble forutsatt bevilget over en seksårsperiode, hvorav 418 mill. kr i perioden 2002–2005. Det foreslås bevilget 121,8 mill. kr over post 33 i 2003, dvs. en nominell økning på 68,9 mill. kr eller 130 pst. i forhold til saldert budsjett for 2002. Sammen med bevilgningen i 2002 gir dette en oppfølgingsgrad på 42 pst. for perioden 2000–2005.

Hovedmålet for bruk av midlene over post 33 er at de skal bidra til å redusere transportkostnadene for næringslivet i de berørte områdene. Midlene fordeles i forhold til hvordan økningen i arbeidsgiveravgift slår ut samlet for næringslivet i de enkelte fylker. Midlene kan brukes til investeringer, drift og vedlikehold både på riks- og fylkesvegnettet med hovedvekt på investeringer og tyngre vedlikehold. Det kreves ikke fylkeskommunal egenandel ved bruk av midlene på fylkesveger. Fordeling av midlene på prosjekter og tiltak fastsettes i samråd med de berørte fylkeskommunene.

I de fleste fylker vil midlene bli brukt til mindre tiltak. For større prosjekter eller tiltak vises det til omtalen av investeringsprogrammet.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Det foreslås en bevilgning på 20 mill. kr på post 35 Vegutbygging i Bjørvika. Samferdselsdepartementet viser til St.meld. nr. 28 (2001–2002) Utvikling av Bjørvika, jf. Innst. S. nr. 236 (2001–2002), der det ble forutsatt at bevilgninger til Bjørvikaprosjektet skal bevilges over egen post i statsbudsjettet. Avsatte midler for 2003 skal i hovedsak benyttes til byggeplanlegging. Det er opprettet prosjektorganisasjon, og det arbeides med sikte på anleggsstart ved årsskiftet 2004/2005.

Post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift

Det foreslås en bevilgning på 1 091,3 mill. kr. Dette er om lag det samme som for 2002.

Statens utgifter til riksvegferjedrift har økt betydelig de senere år. En høy oljepris, sikkerhetspålegg og høye kapitalkostnader, som følge av bygging av nye ferjer, har vært sterkt medvirkende årsaker til dette. Økte bevilgninger har med bakgrunn i ovennevnte bare i begrenset omfang medført en økning av rutetilbudet. Skal tilbudet økes vil det kreve vesentlig økte bevilgninger eller taktsøkninger med dagens kostnadsnivå i ferjedriften.

For 2003 legges det opp til å videreføre tilbudet som i 2002. Det endelige tilbudet blir først avklart etter forhandlinger med ferjeselskapene. Lønnsoppgjøret i 2002, høy oljepris og ev. andre forhold vil kunne gjøre det krevende å videreføre tilbudet fra 2002.

Det arbeides med effektivisering av riksvegferjedriften, bl.a. med grunnlag i en vurdering av effektiviseringspotensialet i riksvegferjedriften utført av Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet. Ev. gevinster av dette arbeidet vil kunne nyttes til forbedringer i tilbudet. Dette vil i første rekke være tilbudet i utkantsamband og i samband med store kapasitetsproblemer.

Effektiviseringspotensialet har nær sammenheng med muligheten for reduserte mannskapskostnader, flerårige driftsavtaler med ferjeselskapene, og mer konkurranseutsetting ved bruk av anbud. I 2002 er det gjennomført et arbeid for å kartlegge ferjenes sertifiseringsbehov, med sikte på en differensiering av passasjersertifikatene. Målet med dette arbeidet er å redusere bemanningen på ferjene i deler av driftstiden hvor trafikken er liten. De senere årene har ferjeselskapene brukt betydelige midler til investering i sikkerhetsutstyr på ferjene. Dette er gjort for å øke sikkerheten på ferjene, og for å gjennomføre en mer effektiv drift bl.a. som følge av bemanningsreduksjoner. Det er Sjøfartsdirektoratet som har det overordnede ansvaret for sikkerheten til sjøs, og som dermed også har ansvaret for bemanningsfastsettelsen på nye og gamle ferjer. Samferdselsdepartementet mener at potensialet for effektivisering på dette grunnlaget ennå ikke er hentet ut. Vegdirektoratet har i 2002 arbeidet med å legge til rette for flerårige driftsavtaler med ferjeselskapene og en slik avtale er inngått. I 2003 er det aktuelt å inngå flere slike avtaler.

Forberedelse for konkurranseutsetting av riksvegferjedriften er i gang. I ny lov om yrkestransport, som ble behandlet av Stortinget våren 2002, åpnes det for generell bruk av anbud i riksvegferjedriften. Forskrifter er under utarbeidelse, og Vegdirektoratet er i ferd med å utforme anbudsgrunnlag og prosedyrer som vil bli benyttet i forbindelse med konkurranseutsettingen. Samferdselsdepartementet legger opp til at det i løpet av 2003 lyses flere riksvegferjesamband ut på anbud, og at anbud i løpet av noen år vil utgjøre en betydelig del av avtaleformen i riksvegferjedriften. I tillegg til at økt bruk av anbud forutsettes å gi effektiviseringsgevinst, forventes anbud også å medføre effektivisering knyttet til rammetilskuddsavtaler.

Av hensyn til trafikantene og av effektivitetshensyn har Samferdselsdepartementet som målsetning å utarbeide et felles betalingssystem på bompengestasjoner og ferjer innen 2005. Dette innebærer at ferjetakstene må tilpasses dagens betalingsløsninger på veg. En forutsetning for dette er en harmonisering av regelverket for ferjetakster og bompengetakster, med et ferjetakstregulativ med færre takstgrupper for kjøretøy og en overføring av passasjerbetalingen til kjøretøytakstene, noe som vil føre til en økning i kjøretøytakstene. Regelverket for ferjetakster og bompengetakster vil være basert på en samordnet elektronisk billettering. Videre vil takstgruppene ta utgangspunkt i en samfunnsøkonomisk prissetting som vil være provenynøytral, med rabattordninger for storbrukere basert på bruk og ikke forskuddsbetalte beløp.

Det vises i forbindelse med forannevnte til St.meld. nr. 46 (1999–2000), der det ble opplyst at departementet tar sikte på å prøve ut en ny provenynøytral ordning, der passasjerbetalingen innarbeides i kjøretøytakstene på enkelte samband. Det ble videre opplyst at departementet tar sikte på en større gjennomgang av ferjetakstregulativet med utgangspunkt i bl.a. samfunnsøkonomiske prissettingsprinsipper og finansielle hensyn. I Innst. S. nr. 119 (2000–2001) viser komitéens flertall til at

> «det pågår eit arbeid for å samordne billettsystema og innføre elektronisk billettering. Fleirtalet vil streke under verdien av at dette arbeidet blir ført vidare og intensivert. Dette vil ikkje minst opne for nye høve til å betre rabattordningane for storbrukarar av ferjetransport.»

For å bidra til at et godt beslutningsgrunnlag, vil Vegdirektoratet prøve ut et nytt takstregulativ i enkelte ferjesamband i 2003, hvor det legges opp til en provenynøytral ordning med utgangspunkt i samfunnsøkonomiske prissettingsprinsipper, og der passasjerbetalingen innarbeides i kjøretøytakstene. Stortinget vil bli orientert om erfaringene fra dette forsøket og ev. bli forelagt et forslag til nytt Riksregulativ for ferjetakster. Før det besluttes hvilke ferjesamband som skal delta i prøveordningen, vil det bli gjennomført en dialog med ferjeselskapene og lokale myndigheter.

I årene 1998–2002 er det bygd 22 nye ferjer til riksvegferjedriften. Til tross for dette er ferjeflåtens gjennomsnittsalder fortsatt om lag 20 år. Bygging av nye ferjer og oppgradering av eksisterende ferjer er nødvendig for å bedre framkommeligheten, innfri krav til sjøsikkerhet og utrangere de eldste ferjene. I årene framover vil bygging av nye ferjer i hovedsak bli gjort for å tilfredstille kravene til sikkerhet til sjøs. I 2003 vil det bli levert en katamaranferje av typen FerryCat 120 til sambandet Stavanger – Tau. Dette er den første ferjen av sitt slag. Ferjens egnethet med hensyn til trafikkavvikling og kostnadsnivå vil bli nøye vurdert før det ev. kontraheres tilsvarende ferjer.

Kapitalkostnadene i ferjedriften er store. Som et ledd i arbeidet med å bygge mer kostnadseffektive ferjer, har Vegdirektoratet derfor igangsatt et

prosjekt kalt Standard-2003. Prosjektet har som mål å utvikle en standard ferjetype, som kan brukes ved kontrahering av nybygg. Ved å utvikle en forenklet, standardisert ferje vil byggeutgiftene kunne reduseres. Samtidig arbeides det for å utvikle løsninger som kan redusere ferjens driftskostnader. Ferjeinvesteringer vil for øvrig i større grad bli et selskapsansvar ved konkurranseutsetting.

I Sem-erklæringen går Samarbeidsregjeringen inn for at gassferjer skal settes inn i samband der det ligger til rette for det, og et flertall i Stortinget har også gitt uttrykk for dette. I planperioden 2002–2011 er det lagt opp til at investeringsrammen for ferjesektoren hovedsakelig skal brukes til å prioritere fornying i utkantsamband med gammelt ferjemateriell, og til å oppfylle myndighetspålagte krav til skjerpet sjøsikkerhet. Dette er i all hovedsak ferjer som ikke er egnet for gassdrift.

Samferdselsdepartementet ser det som naturlig at videre satsing på gassferjer på sikt skjer i samband der naturgass vil være lett tilgjengelig, og der trafikken har et visst volum, slik at flere gassferjer kan settes i drift. De ferjesambandene som da peker seg ut som egnet for overgang til naturgassdrift vil være stamvegsamband mellom Stavanger og Trondheim i fylkene Rogaland, Hordaland og Møre og Romsdal, samt hovedsambandet over Trondheimsfjorden.

En fornying av ferjer og teknologi i flere av disse sambandene er spesielt ønskelig ut fra et miljøperspektiv, fordi de står for en betydelig del av ferjesektorens samlede nasjonale miljøutslipp. Eksempelvis står sambandet Halhjem-Sandvikvåg på E39 i Hordaland alene for i underkant av 10 pst. av drivstofforbruket og NOx-utslippene fra riksvegferjeflåten. På flere av disse sambandene gjør trafikkvekst at kapasiteten er i ferd med å bli for liten i forhold til trafikkmengden.

Samferdselsdepartementet vil se spesielt på hvordan en innenfor begrensede rammer kan møte de store behovene for fornying, miljøforbedringer og kapasitetsøkning i disse sterkt trafikkerte stamvegsambandene, ev. med andre kontraktsformer og finaniserings-/driftsmodeller enn det som til nå har vært vanlig i ferjedriften. Her ligger det også utfordringer både for rederiene og industrien til å få fram kostnadseffektive løsninger. I denne sammenheng ser Samferdselsdepartementet i utgangspunktet positivt på bruk av gass som drivstoff. Regjeringen vil aktivt arbeide med å få på plass nye sikkerhetsforskrifter for gassferjer raskest mulig, noe som er en nødvendig forutsetning for å gå videre med bruk av gass i ferjeflåten.

Regjeringens samlede politikk for innenlands bruk av naturgass vil bli lagt fram i forbindelse med den varslede stortingsmeldingen om naturgass.

I budsjettet for 2002 ble det orientert om at ferjesambandet Hjellestad-Klokkarvik, etter Vegdirektoratets vurdering, burde legges ned. Dette hadde både sammenheng med trafikkmengde og funksjon (riksvegtrafikken har omkjøringsmulighet) og det høye risikonivået i sambandet. Som omtalt i budsjettet for 2002, ønsket Samferdselsdepartementet å forelegge saken for de berørte kommuner og fylkeskommuner. Disse har gått sterkt i mot nedleggelse, og mener at sambandet fortsatt bør være et riksvegansvar.

Uavhengig av statusen for ferjesambandet må problemet med risikonivået løses. Vegdirektoratet arbeider derfor ut fra at det må anskaffes en ny ferje, og at denne kan leveres i 2003. Vegdirektoratet har konkludert med at sambandet ikke fyller vilkårene for å klassifiseres som riksvegsamband, og tilrår nedklassifisering til kommunalt samband. Samferdselsdepartementet er enig i at sambandet ikke har noen riksvegfunksjon, men mener det mest hensiktsmessige er omklassifisering til fylkeskommunalt samband og at dette først bør skje fra 01.01.2004. Dette vil i følge planen være etter at den nye ferjen er satt i drift. Samferdselsdepartementet vil be Vegdirektoratet ta opp spørsmålet om nedklassifisering til fylkeskommunalt samband med de berørte lokale parter, i samsvar med veglovens bestemmelser.

I nordre del av Nordland og sørlige del av Troms ble det i annen halvdel av 1990-årene etablert tre ferjeforbindelser (Senjaferjene). Som følge av at ferjerederiene i Troms har kjøpt flere større riksvegferjer, har det vært mulig for rederiene bak ferjeforbindelsene å leie ferjer. Ferjesambandene er ikke en del av riksvegnettet, men har hatt en positiv effekt for turisme, næringsliv og intern kommunikasjon i området. Departementet har derfor, i samarbeid med fylkeskommunene, tatt initiativ til en finansiell medvirkning for å sikre driften av sambandene i 2002. Tilsvarende turistsamband i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal mottar imidlertid ikke statstilskudd. Det er iverksatt et arbeid som tar sikte på å avklare ev. videre statlig medvirkning til driften av Senjaferjene.

For 2003 foreslås det at Vegdirektoratet blir gitt fullmakt til å stille garanti for inntil 135 mill. kr for andre prioritetslån. Fullmakten er knyttet til investeringer i nybygg og eksisterende ferjer. Totalsummen for nytt og gammelt ansvar skal pr. 31.12.2003 ikke overstige 1 205 mill. kr. Summen inkluderer 10 pst. til dekning av ev. inndrivingskostnader.

Kap. 1321 Opprettelse av selskap for vegproduksjon

Budsjettkapitlet er opprettet i 2002 for å ivareta nødvendige forberedelser i forbindelse med at Statens vegvesens produksjonsvirksomhet skal omdannes til statsaksjeselskap fra 01.01.2003, jf. St.prp. nr. 50/Innst. S. nr. 180 (2001–2002). Det er ikke foreslått bevilgninger over kapitlet for 2003.

Kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS (jf. kap. 4322)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
91	Lån			250 000
	Sum kap. 1322			250 000

Post 91 Lån

Stortinget behandlet i vårsesjonen 2002 St.prp. nr. 68 (2001–2002) Forsert utbygging av E6 gjennom Østfold. Finansiering av ny Svinesundsforbindelse gjennom en felles bompengeordning med Sverige. Revidert fase 1 av Østfoldpakka, jf. Innst. S. nr. 265 (2001–2002). I forannevnte proposisjon ble det ikke tatt endelig stilling til hvordan den norske delen av Svinesundsprosjektet skal organiseres. Det ble lagt opp til at Regjeringen skulle komme tilbake med en nærmere vurdering av organiseringen, herunder de bevilgningmessige konsekvensene av dette, i St.prp. nr. 1 for 2003.

Regjeringen har kommet til at det vil være mest hensiktsmessig å organisere den norske delen av Svinesundsprosjektet i et eget aksjeselskap direkte underlagt Statens vegvesen. Selskapets formål skal være å ta opp nødvendig lån til å finansiere utbyggingen samt forestå innkreving av bompengene. Bruk av et selskap i denne sammenheng er naturlig sett på bakgrunn av at prosjektet fullt ut skal finansieres med bompenger. Regjeringen har videre kommet til at det vil være riktig å finansiere selskapet gjennom statslån.

På bakgrunn av St.prp. nr. 68/Innst. S. nr. 265 (2001–2002) er det allerede i 2002 bevilget 45 mill. kr over kap. 1320, post 34 Ny Svinesundsforbindelse. Som en følge av beslutningen om å organisere den norske delen av prosjektet i et eget aksjeselskap, er det naturlig å etablere selskapet allerede i 2002. Regjeringen legger derfor fram en egen proposisjon om Svinesundsforbindelsen og organisering av den norske delen av prosjektet. I sistnevnte proposisjon vil forannevnte bevilgning på 45 mill. kr bli foreslått satt ned til null, mot et tilsvarende lån over kap. 1322.

I St.prp. nr. 68 (2001–2002) er kostnadsrammen for den norske delen av prosjektet oppgitt til 830 mill. kr og styringsrammen er oppgitt til 730 mill. kr. For 2003 foreslås det bevilget 250 mill. kr i statslån. Dette omfatter en styringsramme på 230 mill. kr og en andel av usikkerhetsavsetningen på 20 mill. kr. Jf. også omtale under investeringsprogrammet.

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

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
01	Salgsinntekter m.m.	43 531	16 400	17 000
02	Diverse gebyrer	366 454	255 000	284 100
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	1 282		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	15 917		
17	Refusjon av lærlinger	203		
18	Refusjon av sykepenger	50 743		
80	Refusjon av lønnsutgifter mv.	6 667		
	Sum kap. 4320	484 797	271 400	301 100

Post 01 Salgsinntekter m.m.

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

Post 02 Diverse gebyrer

I posten inngår inntekter fra utstedelser av førerkort, førerprøver, mopedførerbevis, utleie av dagprøvekjennemerker, myndighetskontroller og fra lisenser for gods- og persontransportører innen EØS-området. Videre inngår gebyrinntekter fra periodiske tekniske kjøretøykontroller i henhold til EØS-avtalen, samt påskiltingsgebyr.

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

Pr. 09.04.2002 er det innført nye gebyrer for førerprøve og utstedelse av førerkort for kjøring av tre- og firehjuls moped. Gebyrsatsene etter prisjustering er kr 225 for teoriprøve og kr 185 for utstedelse av førerkort. Det er 01.03.2002 også innført nye gebyrer for førerprøve og utstedelse av kompetansebevis som utrykningsfører. Gebyr for teoriprøve er kr 225, for praktisk prøve kr 615 og for utstedelse av kompetansebevis kr 185.

Gjeldende gebyrer foreslås økt med mellom 4 og 28 pst., avhengig av når gebyret sist ble prisjustert. Det er lagt til grunn at tjenestene skal prises med utgangspunkt i selvkost, og at dette ikke skal være fiskalavgifter.

Førerkort for to hjuls moped planlegges innført fra 01.06.2003. Krav for å erverve førerrett er under utarbeidelse. Det er ikke tatt stilling til om det skal kreves førerprøve. Gebyr for eventuell prøve blir som for tre- og fire hjuls moped.

Andre saker

Effektivisering av Statens vegvesen

Effektiviserings- og omstillingsarbeidet i Statens vegvesen er tidligere omtalt i St.prp. nr. 1 (2001–2002). Hovedmålsettingen med effektiviserings- og omstillingsarbeidet er å utføre etatens arbeidsoppgaver med riktig kvalitet, med mindre ressurser enn i dag i en mer desentralisert organisasjon. Etaten følger opp effektiviserings- og omstillingsarbeidet med årlige delmål og statusrapporter.

I 2002 har det store omstruktureringsarbeidet av Statens vegvesen omfattet forberedelser i samband med utskillelse av produksjonsvirksomheten i et statsaksjeselskap 01.01.2003, og en regionalisering av forvaltningsområdet i fem regioner. I årene fra 2002 til 2006 vil effektiviseringsgevinsten på forvaltningsområdet bli gradvis større hvert år, mens omstillingskostnadene gradvis reduseres. Kostnadene ved omorganiseringen av Statens vegvesen er omtalt i St.prp. nr. 60 (2001–2002).

Kostnadene for omdanning av produksjonsvirksomheten er i 2002 anslås til å være 135 mill. kr, inkl. kostnadene til interimsstyret for selskapet. Kostnadene er knyttet til følgende områder:

- markedsanalyse, utarbeidelse av stiftelsesdokumenter og etablering av rammebetingelser for selskapet.
- forberedelser for å ha et administrativt apparat klart pr. 01.01.2003 inkl. kompetanseoppbygging.
- kostnader knyttet til interimsselskapet (styrehonorarer, rekrutteringsarbeid, lønn til selskapets ledelse i 2002, m.m.).
- bygningsmessige tiltak og andre kompetansetiltak.

Av disse tiltakene er de høyeste kostnadene knyttet til forberedelser for å ha et administrativt apparat klart pr. 01.01.2003.

Kostnadene knyttet til interimsselskapet vil bli belastet kap. 1321, post 70, med tilsvarende reduksjon på kap. 1320, post 23, jf. St.prp. nr. 50 (2001–2002).

For forvaltningsområdet er kostnadene ved omorganiseringen anslått til 120 mill. kr i 2002. De største forberedelsestiltakene er:

- opprettelse av et veg- og trafikkteknologisk senter (utflytting fra Vegdirektoratet i Oslo) i Trondheim.
- sentralisering av regnskapsbehandlingen for hele forvaltningsområdet til Vadsø.
- sentralisering av lønnsbehandlingen for hele forvaltningsområdet til Tromsø.
- utvikle organisasjonen til å ta i bruk nye kommunikasjonsløsninger som i større grad muliggjør fjernarbeid, og som reduserer reisebehovet ved interne møter, kurs og opplæring.
- husleiekostnader og bygningsmessige kostnader i tilknytning til veg og trafikkteknologisenter i Trondheim.
- forberedelse til etablering ved de nye distriktsvegkontorene.
- kompetansetiltak og kostnader knyttet til overtallig personale.

I løpet av høsten 2002 blir det vurdert en del andre landsdekkende funksjoner, bl.a. innenfor IT, som vil bli iverksatt framover. Også disse blir lokalisert utenfor Oslo.

Alt merarbeidet med omstillingen i Statens vegvesen i 2002 betyr at det ikke vil være noen effektiviseringsgevinster på forvaltningsområdet dette året.

Forberedelses- og omstillingskostnader for regionalisering av forvaltningsområdet vil være på om lag 190 mill. kr i 2003. Dette er i tråd med signaler gitt i St.prp. nr. 60 (2001–2002). Også i 2003 vil omstillingskostnadene for forvaltningsområdet være noe større enn effektiviseringsgevinstene. Omstillingskostnadene vil i 2003 være knyttet til kompetansetiltak for eksisterende bemanning i etaten, flytte-/pendlingsutgifter, kostnader knyttet til overtallige og bygningsmessige kostnader, kostnader til IT-løsninger, fjernarbeidsplasser og telefonløsninger. Samlet for årene 2003–2005 vil effektiviseringsgevinsten dekke de ekstra kostnadene.

Av andre effektiviseringstiltak som skal gjennomføres i 2003 er de viktigste:

- videreutvikling av internettbaserte tjenester for publikum
  - registrering av brukte kjøretøy på ny eier
  - søknader om avkjørsel- og graveløyver
  - søknader om kjøretøydispensasjoner
- videreutvikle telefontjenester for publikum innenfor førerkort- og kjøretøytekniske opplysninger

Forskning og utvikling

Forskning og utvikling er en viktig del av Statens vegvesen arbeid for å bedre trafikksikkerheten og løse de miljøutfordringer samfunnet krever. Med bakgrunn i St.meld. nr. 46 (1999–2000) og de siste årenes fokus på trafikksikkerhet og miljø, er det naturlig at FoU-innsatsen er dreiet fra å ha hovedfokus på tradisjonell vegbygging til også en sterk vektlegging av trafikksikkerhet og miljøspørsmål. Av et budsjett til FoU på til sammen 100 mill. kr benyttes 20–30 mill. kr til trafikksikkerhet og miljø. Den resterende delen av FoU-budsjettet brukes til utviklingsoppgaver innenfor tekniske fagområder som bru, tunnel, vegbygging, effektivisering av produksjonsoppgaver, trafikkteknikk m.m. Totalinnsatsen på dette området har i de senere år utgjort om lag 1 pst. av etatens totalbudsjett. I tillegg til det FoU-arbeidet som utføres av etatens ansatte (30 mill. kr), er det for 2003 avsatt 70 mill. kr til kjøp av FoU-tjenester.

Trafikksikkerhetsarbeidet preges av nullvisjonstankegangen og arbeidet med å grunnfeste denne tankegangen hos trafikantene. Nye metoder og praktiske løsninger må utvikles og implementeres. Forskning og utviklingsoppgaver rundt trafikk- og miljøproblemer i byområdene vil bli prioritert, herunder bl.a. kollektivtransport. I områder utenfor de største byene vil det særlig være fokus på sikkerheten i vegtunneler og framkommeligheten for næringslivet.

Statens vegvesen har et mål om å kunne gjenbruke ulike materialer i vegbygging. Dette gjelder både eksisterende vegbyggingsmaterialer og annet avfall. Utfordringene består både i å kunne anvende materialene på rett måte og å sikre at slike materialer ikke gir uønskede miljømessige effekter på vegens omgivelser i form av forurenset avrenning. Dette krever et godt samarbeid med

byggebransjen, og at en finner fram til fornuftige og fungerende avtaler med entreprenørbransjen.

Kravene til sikker og mest mulig miljøvennlig framkommelighet på eksisterende vegnett øker. Informasjonsteknologien er viktig for å få til dette. Utvikling og anvendelse av ITS (intelligente transportsystemer) krever sikre og nøyaktige data fra vegen og trafikken. Det er Statens vegvesens ansvar å framskaffe slike data. Kravene til kvalitet og kvalitetsikring av data øker i takt med etterspørselen av data fra omgivelsene.

Internasjonalt arbeid og deltagelse i internasjonale fora blir stadig viktigere. Innenfor CEN kreves det en betydelig innsats for å ivareta viktige nasjonale interesser, og for å kunne følge utviklingen innen standardisering i Europa. Gjennom deltagelse i EUs rammeprogrammer og relevante prosjekter i OECD og PIARC bringes ny kunnskap til Norge samtidig som spisskompetanse fra Norge kan bringes ut i verden.

Stamvegnettet

Dagens stamvegnett

Riksvegene i Norge er delt i stamveger og øvrige riksveger. Gjennom Stortingets behandling av St.meld. nr. 41 (1993–94) Nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen, ble det avklart at det i det nye styringssystemet skulle gjøres et klart skille mellom stamvegene og de øvrige riksvegene. Stamvegene skal vurderes og bygges ut uavhengig av fylkesgrenser og med sterkere prioritering og koordinering fra sentrale myndigheter.

Dagens stamvegnett ble fastlagt gjenom Stortingets behandling av St.prp. nr. 44 (1995–96) Om stamvegnettets omfang og økte bevilgninger til NSB Gardermobanen AS. Gjeldende kriterier for stamvegklassifisering er fastlagt i samme proposisjon, og er som følger:

1. Alle Europaveger.
2. Hovedtransportruter til og fra utlandet som fortrinnsvis er knyttet opp mot et stamvegnett i nabolandet.
3. Gjennomgående ruter av stor betydning for transporter mellom landsdeler. Der det er alternative ruter, skal normalt bare en rute inngå.

Stamvegnettet utgjør pr. 01.01.2002 7 454 km av et totalt riksvegnett på 26 934 km.

I 2000 ble om lag halvparten av transportarbeidet som foregikk på riksvegnettet utført på stamvegnettet, mens lengden på stamvegnettet er i overkant av 25 pst. av riksvegnettet. Stamvegnettet er inndelt i 18 ruter, uavhengig av fylkesgrenser, med rutelengde varierende mellom 40 og 1 378 km.

I forbindelse med Samferdselsdepartementets oppdrag til Vegdirektoratet angående utredning om todeling av vegnettet, ble direktoratet også bedt om å vurdere stamvegnettets omfang. Begrunnelsen er først og fremst statens behov for å samordne og styre innsatsen på viktige vegruter som krysser fylkesgrenser eller inngår som viktige lenker i transportkorridorene. I arbeidet med Nasjonal transportplan 2006–2015, vil det også bli lagt vekt på å samordne innsatsen i viktige transportkorridorer, både innen og mellom transportformene. I tillegg må dette ses i sammenheng med om deler av vegnettet har eller vil få utvidet betydning i transportsammenheng, slik at videre utvikling bør skje innenfor rammene av stamvegstandard.

Forslag til endringer i stamvegnettet er presentert i Vegdirektoratets rapport «Ny klassifisering av offentlig vegnett».

Forut for St.prp. nr. 44 (1995–96) gjennomførte Vegdirektoratet en relativt omfattende prosess, hvor et forslag til stamvegnett basert på vurderinger fra vegkontorene ble politisk behandlet i fylkeskommunene. Fylkeskommunene ønsket den gang et noe mer finmasket stamvegnett enn det Vegdirektoratet hadde lagt opp til. Samferdselsdepartementet fulgte bl.a. opp med å foreslå rv 23 Oslofjordforbindelsen klassifisert som stamveg, mens rv 20 Elverum – Kongsvinger og rv 3 Kolomoen – Ulsberg ble foreslått nedklassifisert fra stamveg til øvrig riksveg. Stortinget gikk mot departementets forslag om å nedklassifisere rv 20 Elverum – Kongsvinger og rv 3 Kolomoen – Ulsberg.

Vegdirektoratet har i arbeidet med rapporten «Ny klassifisering av offentlig vegnett» valgt å bygge videre på det arbeidet som ble gjort i forbindelse med St.prp. nr. 44 (1995–96). I tillegg har Vegdirektoratet vurdert gjeldende stamvegkriterier.

Stamvegkriteriene

Vegdirektoratet mener at med den utvidelsen av stamvegnettet som skjedde gjennom Stortingets behandling av St.prp. nr. 44 (1995–96) er viktige tverrforbindelser mellom hovedrutene inkludert i stamvegnettet. Dette sammen med at prinsippet om at bare én rute mellom landsdeler er fraveket, jf. strekningen mellom Oslo og Trondheim, gjør at Vegdirektoratet i rapporten foreslår å endre stamvegkriterium 3 til: «Gjennomgående ruter av stor betydning for transporter mellom landsdeler og regioner.»

Begrunnelsen er at det er ønskelig å utvikle korridortankegangen i transportplanarbeidet enda sterkere. Det er derfor viktig for staten å ha kontroll med hovedvegrutene som går mellom de store byområdene. Hvis flere ruter har en viktig transportfunksjon, må det være riktig at disse blir gjenstand for samme styring, selv om det fører til parallelle stamvegruter.

Vegdirektoratets forslag til framtidig stamvegnett

Vegdirektoratet presenterte i rapporten «Ny klassifisering av det offentlige vegnettet», en rekke forslag til endringer i stamvegnettet. Ved vurdering av framtidig stamvegnett har Vegdirektoratet tatt utgangspunkt i eksisterende stamvegnett. Endringer av stamvegnettet vil være spørsmål om reduksjoner eller tillegg.

Vegdirektoratet foreslo i rapporten følgende veger tatt opp som stamveger:

- Rv 4 mellom Oslo og E6 ved Mjøsbrua
- Rv 7 mellom Hønefoss og Granvin/Voss
- Rv 13 mellom Jøsendal (x E134) og Voss
- Rv 35 mellom Hønefoss og Hokksund
- Rv 52 mellom Borlaug og Gol
- Rv 150 «Store Ringveg» i Oslo

Samlet utgjør dette forslaget 687 km veg.

Rv 4 Oslo – E6 ved Mjøsbrua er den korteste vegen mellom Lillehammer og Oslo. Vegstrekningen går gjennom tre fylker og betjener særlig næringslivet i Sør-Oppland. For staten er det viktig å se utbygging og prioritering på rv 4 i sammenheng med utbyggingen av E6. Rv 4 er også en viktig del av transportkorridoren mellom Oslo og Trondheim. Vegen tilfredsstiller forslag til nytt kriterium 3.

Rv 7 mellom Hønefoss og Granvin/Voss er fortsatt en meget viktig transportrute mellom Oslo og Bergen, selv om åpningen av Lærdalstunnelen høsten 2000 har ført til en viss overføring av særlig tungtrafikk til E16 og rv 52. Rv 7 er også en del av ruten mellom Sogn og Oslo over Hemsedalsfjellet, som er foretrukket det meste av året. Det er særlig strekningen mellom Hønefoss og Gol som nå synes å bli viktig, i og med at rv 52 er blitt den viktigste tungtrafikkåren mellom Oslo og Bergen/Sogn. Samtidig har rv 7 fortsatt størst sommertrafikk. Vegdirektoratet mener det vil være riktig å se framtidig utvikling av flere konkurrerende ruter mellom Oslo og Bergen i sammenheng, og mener at dette best kan gjøres ved å gi både rv 7 og rv 52 stamvegstatus.

Rv 13 mellom Jøsendal (xE134) og Voss vil få økt betydning i stamvegsammenheng etter åpningen av Lærdalstunnelen og Folgefonntunnelen.

Rv 35 mellom Hønefoss og Hokksund vil fullføre «Ring 4» rundt Oslo, jf. at rv 35 mellom Hønefoss og Jessheim vil bli skiltet som stamveg når anlegget Lunner – Gardermoen blir åpnet høsten 2003, jf. Stortingets behandling av St.prp. nr. 44 (1995–96). Ruten Drammen via Hokksund, Hønefoss, Jessheim (Gardermoen) og Kongsvinger/Sverige vil i et langsiktig perspektiv kunne avlaste Oslo for gjennomgående næringstrafikk.

Rv 52 mellom Borlaug og Gol er en foretrukket forbindelse mellom Sogn og Oslo-området store deler av året, og bør derfor inngå i en felles prioritering for transportkorridoren mellom Bergen og Oslo. Vegen inngår også i raskeste rute mellom Oslo og Bergen.

Rv 150 «Store Ringveg» i Oslo. Stamvegnettet i Oslo har hittil bestått av E6 og E18, supplert med rv 190 mellom Alnabru og Sørenga. Ettersom traséen over Ryen er valgt for utbygging for ny E6 fra sør, synes Vegdirektoratet det vil være riktig å gi rv 150 stamvegstatus. Forslaget vil gi et «dobbelt» stamvegnett gjennom Oslo, bestående av E18 og rv 150. Disse vegene er imidlertid begge viktige for gjennomgangstrafikken øst-vest.

Rapporten inneholdt også en vurdering av enkelte viktige veger som ikke ble foreslått oppklassifisert som stamveg. Bl.a. gjaldt det strekningen rv 9 mellom Kristiansand og Haukeligrend, rv 19/306 mellom E6 og E18 med ferjesambandet Moss – Horten, rv 33 mellom Gjøvik og E16 ved Bjørgo, rv 36 mellom E134 i Seljord og E18 i Eidanger og rv 92 mellom Karasjok og Karigasniemi.

Vegdirektoratet har i rapporten ikke foreslått å nedklassifisere noen stamveger. Vegdirektoratet viste imidlertid i rapporten til at direktoratet hadde vurdert å nedklassifisere rv 20 mellom Elverum og Kongsvinger og enkelte Europaveger i Nord-Norge som ikke har noen utpreget stamvegfunksjon, selv om de er viktige turistveger.

Tilknytninger til terminaler ble også behandlet i St.prp. nr. 44 (1995–96). Samferdselsdepartementet gikk da inn for at ordinær riksvegtilknytning var tilstrekkelig som forbindelse mellom terminalområder og nærliggende stamveger. Vegdirektoratet påpekte i rapporten at det nye styringssystemet vil gjøre det mer aktuelt med stamvegarmer inn til større havneterminaler.

Kystdirektoratet gjør i forbindelse med forarbeidene til Nasjonal transportplan 2006–2015 en utredning om havnenes tilknytning til veg- og jernbanenettet. Vegdirektoratet mener at ev. endringer i klassifisering for tilførselsvegene ikke bør vurderes før Kystdirektoratets utredning foreligger.

Hovedtrekk i høringsuttalelsene

Vegdirektoratets rapport «Ny klassifisering av offentlig vegnett» har vært ute til høring i perioden 15.01–15.04.2002. Høringsinstanser har vært alle kommuner, fylkeskommuner og fylkesmannsembeter, sentrale miljøetater samt ulike organisasjoner med tilknytning til vegtransportsektoren. Et utvalg miljøvernorganisasjoner fikk rapporten tilsendt i midten av februar med frist 15.04.2002. Samferdselsdepartementet vil for framtiden innskjerpe at miljøvernorganisasjonene får denne type saker til høring på ordinær måte.

Stamvegspørsmål er kommentert i svært mange av høringsuttalelsene, og da slik at de fleste ber om stamvegstatus for sin lokale veg. Flere av de store bil- og transportorganisasjonene har imidlertid uttalt seg mer generelt om stamvegnettets utstrekning.

Opplysningsrådet for Veitrafikken er tvilende til å utvide stamvegnettet nevneverdig, fordi dette vil uthule betydningen av stamvegstatus og føre til redusert innsats på det etablerte stamvegnettet.

Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF) ønsker et stamvegnett ut over det Vegdirektoratet foreslo i rapporten. Dette ut fra betraktninger om behov for statlig styring av det overordnede vegnettet. TF advarer imidlertid mot en urasjonell økning som vil svekke muligheten for prioritering av reelle nasjonale hensyn. I tillegg til de vegene som Vegdirektoratet foreslo i rapporten, foreslår TF opptak av rv 9 Kristiansand – Haukeli, rv 13 Sandnes – Jøsendal, rv 19/rv 306 Moss – Horten, rv 33 Gjøvik – Bjørgo, rv 36 Seljord – Eidanger og rv 92 Karasjok – Karigasniemi.

Byggenæringens Landsforening har sluttet seg til TFs forslag. Norges Lastebileier-Forbund ønsker de samme utvidelsene, men foreslår i tillegg forlengelse av rv 35 fra Hokksund mot Larvik og Skien, rv 705 Stjørdal –Brekken – riksgrensen Sverige, rv 17 Steinkjer – Bodø og mellomriksvegene 72 og 74 i Nord–Trøndelag.

Flere av vegkontorene advarer mot for omfattende stamvegnett, men presenterer likevel sine lokale kandidater.

Enkelte høringsinstanser har kritiske merknader til noen av forslagene i rapporten. Særlig gjelder dette rv 7 og rv 13, hvor miljødirektoratene og flere naturvernorganisasjoner er negative til stamvegstatus. Statens forurensningstilsyn påpeker på vegne av miljødirektoratene at det til rv 7 over Hardangervidda og rv 13 mellom Jøsendal og Voss knytter seg store miljøverdier som vanskelig kan forenes med de krav som praktiseres for stamveger. En rekke kommuner og organer i Valdresregionen har uttalt seg negativt til å utvide stamvegtilbudet mellom Oslo og Bergen/Sogn via rv 7 og rv 52.

Det er ingen av høringsinstansene som har påpekt at noen av dagens stamvegruter bør nedklassifiseres til øvrig riksveg. Opplysningsrådet for Veitrafikken har imidlertid gitt uttrykk for at opptak av nye stamveger bør følges av nedklassifiseringer i dagens stamvegnett. Dette konkretiseres ikke nærmere, men det vises til de samme strekningene som Vegdirektoratet har vurdert nedklassifisert.

Vegdirektoratets anbefaling

Etter Vegdirektoratets syn er det viktig å begrense stamvegnettet til det som er viktige veger i forhold til de kriteriene som er presentert foran. Samtidig kan det ikke være slik at det bare skal være en stamveg mellom viktige knutepunkter, jf. Stortingets behandling av St.prp. nr. 44 (1995–96). Staten vil ha behov for å samordne innsatsen på regionale riksveger, særlig innenfor viktige transportkorridorer. Det er også naturlig å forlenge enkelte eksisterende ruter fram til mer naturlige endepunkter.

Vegdirektoratet har forståelse for de argumenter som er fremmet av miljødirektoratene når det gjelder rv 7 og rv 13, men hevder at både trafikk og behovet for statlig styring gjør det riktig å innlemme disse vegene i stamvegnettet. Behovet for statlig styring gjelder også de miljøverdier som Hardangervidda representerer.

Andre viktige vegruter det har vært sterk interesse for i høringsrunden, men som Vegdirektoratet ikke hadde foreslått oppklassifisert til stamveg i rapporten, er særlig rv 5 mellom Førde og Florø, rv 9 mellom Kristiansand og Haukeligrend, rv 13 mellom Jøsendal og Sandnes/Stavanger, rv 15 mellom Eid og Måløy, rv 19/306 mellom E6 og E18 med fergesambandet Moss – Horten, rv 36 mellom Seljord og Eidanger, rv 70 mellom Kristiansund og Oppdal og rv 92 mellom Karasjok og Karigasniemi.

På bakgrunn av høringsrunden foreslår Vegdirektoratet å forlenge stamvegene rv 5 til Florø og rv 15 til Måløy. Dette delvis fordi begge stedene har viktige havner og fordi begge vegene har stort innslag av tungtransport mot Østlandet og Europa.

Vegdirektoratet anbefaler også, på bakgrunn av høringsrunden å gi stamvegstatus til rv 9 mellom Kristiansand og Haukeligrend og rv 36 mellom Seljord og Eidanger. Disse strekningene vil sammen med rv 13 som var foreslått som stamveg i rapporten, kunne inngå i en indre stamveg på Vestlandet, med muligheter for båtforbindelse til Europa.

Rv 70 mellom Kristiansund og Oppdal er en viktig tungtrafikkåre fra nordre deler av Møre og

Romsdal mot E6. Strekningen er foreslått som stamveg både av fylkeskommunen i Møre og Romsdal, vegsjefen i Møre og Romsdal og regionale organer. Vegdirektoratet slutter seg, på bakgrunn av høringsrunden, til denne anbefalingen.

Rv 92 mellom Karasjok og Karigasniemi er etter Vegdirektoratets syn en viktig tverrforbindelse for tungtrafikk fra Finnmark, og bør ses i sammenheng med videre utvikling av E6. Vegdirektoratet anbefaler denne ruten som stamveg.

Etter Vegdirektoratets syn forsvarer ikke rv 13 mellom Jøsendal og Sandnes og Stavanger stamvegstatus, delvis på grunn av nærhet til E134 og delvis på grunn av liten trafikk.

Rv 19/306 mellom E6 og E18 med fergesambandet Moss – Horten har stor andel tunge kjøretøy, men ligger etter Vegdirektoratets syn for nær eksisterende stamveg rv 23 Oslofjordforbindelsen.

Ut fra betraktningene foran, finner Vegdirektoratet det med bakgrunn i høringsuttalelsene riktig å foreslå stamvegnettet utvidet som følger:

- Rv 4 Oslo – E6 v/Mjøsbrua, 140 km
- Rv 5 Førde – Florø, 56 km
- Rv 7 Hønefoss – Brimnes (x rv 13), 283 km
- Rv 9 Kristiansand – Haukeligrend, 236 km
- Rv 13 Jøsendal – Voss, 104 km
- Rv 15 Eid – Måløy, 53 km
- Rv 35 Hønefoss – Hokksund, 56 km
- Rv 36 Seljord – Eidanger, 93 km
- Rv 52 Gol – Borlaug, 77 km
- Rv 70 Kristiansund – Oppdal, 161 km
- Rv 92 Karasjok – Karigasniemi, 18 km
- Rv 150 Hovin – Tjernsmyr, «Store Ringveg» i Oslo, 15 km

Vegdirektoratet anbefaler ingen av de eksisterende stamvegrutene nedklassifisert til øvrig riksveg. Vegdirektoratets anbefaling innebærer at stamvegnettet blir forlenget med 1 292 km til 8 746 km. Eksisterende stamveger og foreslåtte utvidelser er vist i figur 6.5.

Samferdselsdepartementets vurdering

For ytterligere å utvikle og styrke korridortankegangen i transportplanarbeidet foreslår Samferdselsdepartementet å endre stamvegkriteriene i tråd med Vegdirektoratets anbefaling. Stamvegkriteriene blir da som følger:

1. Alle Europaveger.
2. Hovedtransportruter til og fra utlandet som fortrinnsvis er knyttet opp mot et stamvegnett i nabolandet.
3. Gjennomgående ruter av stor betydning for transporter mellom landsdeler.

Etter Samferdselsdepartementets syn vil disse kriteriene begrense stamvegnettet til den delen av vegnettet som har størst transportmessig betydning. Det er på den delen av vegnettet som har størst transportmessig betydning at en samordnet og styrket innsats gir størst gevinst. Stamvegnettet bør således begrenses til de viktigste vegrutene for transportbrukerne.

Av miljømessige hensyn vedr. Hardangervidda, går departementet i mot Vegdirektoratets forslag om å inkludere rv 7 mellom Gol og Brimnes (x rv 13) i stamvegnettet. Rv 7 mellom Gol og Brimnes går gjennom et følsomt naturområde med bl.a. Norges største villreinområde. En stamveg gjennom dette området vil etter Samferdselsdepartementets vurdering ikke være forenlig med forvaltningen av villreinstammen som Norge har et internasjonalt ansvar for, jf. FN-konvensjonen om biologisk mangfold. Med bakgrunn i ovennevnte og statens behov for å samordne og styre innsatsen på viktige vegruter som krysser fylkesgrenser, slutter Samferdselsdepartementet seg for øvrig til Vegdirektoratets forslag om utvidelser i stamvegnettet.

Dette innebærer at stamvegnettet blir forlenget med 1 143 km til 8 597 km.

Oppgraderingen av disse strekningene til stamveger vil i utgangspunktet kreve en høyere utbyggingsstandard. Samferdselsdepartementet legger til grunn at utbyggingsstandarden på den enkelte vegstrekning vurderes fleksibelt ut fra bl.a. trafikkmengde og kultur- og naturlandskap.

Et utvidet stamvegnett medfører ingen organisatoriske endringer, men vil i utgangspunktet føre til økte standardkrav på de aktuelle vegstrekningene og dermed økte kostnader for det enkelte prosjekt.

Figur 6.5 Eksisterende stamveger og foreslåtte utvidelser.

Vintertjenesten på rv 7 over Hardangervidda og på rv 50 mellom Hol og Aurland

Under budsjettbehandlingen for 2002 sluttet Stortinget seg til å holde rv 7 over Hardangervidda åpen vinteren 2001/2002, med de premisser som lå i Regjeringens forslag. I beslutningen er det forutsatt at Regjeringen skulle komme tilbake til Stortinget med eventuell ny kunnskap om konsekvenser av vinterdrift på rv 7 for villreinens levekår, ev. nye opplysninger om reisemønster mellom Øst- og Vestlandet og sikkerhetsaspektet ved ferdsel på vegen vinterstid, i god tid før eventuell videre vinteråpning vurderes. For rv 50 mente flertallet at det måtte være opp til vegkontorene og fylkestingene i Buskerud og Sogn og Fjordane å bestemme om de innenfor driftsbudsjettet vil prioritere vinterbrøyting av rv 50 Hol-Aurland.

I samsvar med dette, vedtok Vegdirektoratet å vinterstenge rv 50. Vedtaket ble imidlertid omgjort etter at Hol kommune tok initiativ til en lokal finansiering av ekstrakostnadene.

Den totale vintertrafikken over alle fjellovergangene mellom Vest- og Østlandet, fra Haukeli i sør til Fillefjell i nord, har økt med 8 pst. fra 2001 til 2002. For rv 50 Hol-Aurland har trafikken økt med 9. pst., mens trafikken på rv 7 over Hardangervidda er redusert med 9 pst. De trafikkmessige endringene medfører ikke avgjørende endringer i forhold til de samfunnsøkonomiske beregningene, som lå til grunn for vurderinger i budsjettet for 2002 vedrørende vinterdrift av disse vegene.

Når det gjelder de sikkerhetsmessige forhold ved kjøring på vegstrekningene vinterstid, er det ikke skjedd alvorlige hendelser på rv 7 og rv 50 i løpet av siste vinter. For rv 7 er det tidligere etablert skjerpet instruks for kolonnekjøring, bedre og mer pålitelig utstyr og bedre værvarsling og kommunikasjon for å forhindre alvorlige hendelser. Videre er det et utbygd beredskapsopplegg dersom en ulykke skulle oppstå. For rv 50 er det lagt opp til at vegen skal være stengt ved dårlig vær slik at en slipper å gjøre bruk av kolonnekjøring. Ulykkesrisikoen knyttet til dårlig vær vinterstid er derfor liten for denne vegen.

Direktoratet for Naturforvaltning (DN) mener rv 7 ikke bør holdes åpen om vinteren. Dette med bakgrunn i at DN mener at Norges internasjonale ansvar for villrein som art tilsier at Hardangervidda bør videreføres som et stort leveområde for arten. Dette i tillegg til muligheten for å opprettholde utveksling av dyr mot nord og mot sør, vil sikre det potensielt mest funksjonelle leveområdet for villrein i Europa.

Hensynet til villrein ble ikke tillagt avgjørende vekt i Stortingets behandling av saken høsten 2001. Det ble imidlertid pekt på nødvendigheten av at Vegdirektoratet skulle fortsette sitt samarbeid med DN for å framskaffe økt kunnskap om sammenhengen mellom villreinens levekår og en framtidig vinterdrift av rv 7 over Hardangervidda. På denne bakgrunn har derfor direktoratene igangsatt et omfattende forskningsarbeid med en totalkostnad på om lag 3 mill. kr. Resultater fra forsknings- og utredningsarbeidet som er igangsatt, vil foreligge første halvår 2006. Resultatene vil gi nytt grunnlag for å vurdere hensynet til villreinen, turisme og næringsliv i området.

Samferdselsdepartementet mener det er riktig å avvente resultatene av det pågående forsknings- og utredningsarbeidet, før spørsmålet om vinterdrift av rv 7 over Hardangervidda tas opp på nytt. Samferdselsdepartementet har forventninger om at dette arbeidet vil gi et godt kunnskapsgrunnlag for å finne varige løsninger på spørsmålet om vinterdrift av rv 7. Etter Samferdselsdepartementets syn er det også naturlig at et plangrunnlag for eventuell miljøtunnel er en del av et godt beslutningsgrunnlag. Det legges på denne bakgrunn opp til oppstart av planlegging av miljøtunnel. Spørsmålet om det ev. er aktuelt med bygging av slik tunnel må bl.a. ses i sammenheng med forsknings- og utredningsresultatene. Departementet vil komme tilbake til dette i forbindelse med nytt framlegg for Stortinget i 2006.

Inntil saken tas opp til vurdering på ny, vil Vegdirektoratet opprettholde en ansvarlig vinterdrift av rv 7. Samferdselsdepartementet vil i denne sammenheng understreke at rv 7 ikke er å betrakte som en helårsveg. Stenging av vegen i kortere eller lengre tidsrom om vinteren kan derfor måtte påregnes dersom værforhold eller hensyn til sikkerhet tilsier dette. Dersom det skulle oppstå en konkret situasjon hvor vegens barriereeffekt blir alvorlig for villreinen, vil vegen bli vurdert midlertidig stengt. Vurderinger vil bli gjort i samarbeid med DN. DN og Vegdirektoratet arbeider med nødvendige rutiner for å kunne håndtere en ev. slik situasjon fra kommende vinter. Jf. i den forbindelse også Stortingets merknad knyttet til dette i Innst. S. nr. 13 (2001–2002).

Samferdselsdepartementets hovedbegrunnelse for å gå inn for vinterstengning av rv 50 mellom Hol og Aurland sist vinter, var basert på transportøkonomiske forhold. I ettertid har det kommet fram at lokalt næringsliv er betydelig mer avhengig av vinteråpen veg enn tidligere antatt. Dersom vegen skal holdes vinteråpen, mener Samferdselsdepartementet det er viktig at kostnadene til vinterdrift holdes nede. Dette innebærer nattestengning og ikke bruk av kolonnekjøring.

Samferdselsdepartementet foreslår på denne bakgrunn og med disse føringer at rv 7 over Hardangervidda og rv 50 mellom Hol og Aurland holdes vinteråpne. Spørsmålet om fortsatt vinteråpne veger foreslås tatt opp til ny vurdering i forbindelse med budsjettet for 2007. En slik løsning vil etter Samferdselsdepartementets syn gi næringsliv og vegbrukere nødvendig forutsigbarhet.

Dersom Stortinget skulle gå inn for å vinterstenge en av vegene i forbindelse med behandlingen av budsjettet for 2003, foreslår Samferdselsdepartementet at stengningen ikke gjennomføres før påfølgende vintersesong, dvs. 2003/2004. Dette av hensyn til nødvendig varslingstid for brukere og næringslivet.

Fartsgrenser i tettbygd strøk

Om lag 30 mennesker blir hvert år drept og om lag 2 500 blir skadd i trafikkulykker i tettbygd strøk. Det er stort sett fotgjengere og syklister som rammes. Som en oppfølging av St.meld. nr. 46 (1999–2000), har Vegdirektoratet i april 2002 sendt på høring et forslag om nye kriterier for fartsgrenser og bruk av fartsdempende tiltak i byer og tettsteder.

Det foreslås en mer differensiert bruk av fartsgrenser i byer og tettsteder enn i dag. Bruk av soneskilting, det vil si at fartsgrensen omfatter et helt område og ikke bare enkelte vegstrekninger, foreslås brukt i sentrumsområder og på andre egnede steder.

Forslaget innebærer at kommunene setter ned fartsgrensen til 30 eller 40 km/t på om lag 2 000 km kommunal veg. Det foreslås bruk av fartsdempende tiltak, som f.eks. humper, der over 15 pst. av bilistene bryter fartsgrensen. Det betyr om lag 2 500 nye fartshumper til en kostnad på om lag 100 mill. kr.

Det foreslås også at veger ved barneskoler, som krysses av et stort antall barn på vei til eller fra skolen, skal ha fartsgrense 30 km/t forbi skolen. I tillegg skal fartsdempende tiltak i form av humper eller opphøyde gangfelt benyttes.

Digital fartsskriver

EUs rådsforordninger nr. 2135/98 og nr. 1360/2002, som endrer rådsforordning nr. 3821/85 ble vedtatt henholdsvis 24.09.1998 og 13.06.2002. Forordningene vil bli implementert i norsk rett gjennom endring av dagens kjøre- og hviletidsforskrifter. Endringene er planlagt vedtatt i løpet av våren 2004 og med ikrafttredelse i henhold til forordningene. Formålet med endringen er å innføre krav om obligatorisk montering av en ny type digital fartsskriver i yrkeskjøretøyer. Dermed vil forskriftene om kjøre- og hviletid kunne håndheves og overholdes enklere.

Lang tids erfaring viser at det er to vesentlige mangler ved det nåværende systemet; det er relativt enkelt å manipulere, og det er tidkrevende å gjennomføre en effektiv kontroll.

Den nye fartsskriveren vil lagre alle opplysninger om bilens bruk det siste året. Alle sjåfører som skal kjøre bilen, må i tillegg ha et eget «smartkort» som registrerer førerens aktiviteter de siste 28 dagene.

I følge rådsforordning 2135/98 skal alle nye yrkeskjøretøyer, som registreres etter 05.08.2004, ha digital fartsskriver.

Kjøretøyer som fra tidligere har montert de gamle fartsskriverne, kan fortsatt bruke disse, inntil det er nødvendig med utskifting. Da skal det normalt ettermonteres nye digitale fartsskrivere på busser over 10 tonn, og lastebiler over 12 tonn som er registrert etter 01.01.1996. I en overgangsperiode vil derfor begge systemene være i bruk. Dette vil spesielt komplisere arbeidet både for kontrollmyndighetene og transportfirmaene.

Forsøk med sambruksfelt

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre forsøk med sambruksfelt. Sambruksfelt innebærer at det etableres et felt på en flerfeltsveg som kun er tillatt for kollektivtrafikk og personbiler med et visst antall personer. I dag gjennomføres forsøk med flerbruksfelt inn mot Trondheim sentrum og på E18 ved Kristiansand. Det er stilt krav om minimum to personer i bilen for at personbiler kan benytte seg av sambruksfeltet. Videre planlegges det å sette i gang forsøk med sambruksfelt på E39 nord for Bergen. Samferdselsdepartementet vil også be Statens vegvesen planlegge forsøk med sambruksfelt i Oslo og Akershus.

SINTEF har evaluert forsøket i Trondheim, og resultatene viser så langt at sambruksfeltet fungerer etter sin intensjon, dvs. at færre kjører alene i personbilene som igjen medfører bedret framkommelighet for kollektivtrafikken. Sambruksfeltet i Trondheim vil derfor bli gjort permanent. Sambruksfeltet i Kristiansand skal evalueres på samme måte.

Maksimaltakster for bompenger

Som et resultat av behandlingen av Dokument 8:77 (2001–2002), er Regjeringen bedt om å foreta en gjennomgang og vurdering av finansieringsordningen for bompengefinansierte vegprosjekter.

Når det skal vurderes om takster i enkelte bompengeprosjekter er urimelig høye, må dette vurderes både i forhold til det generelle kravet om at bompenger skal utgjøre minimum 50 pst. av investeringsbeløpet og i forhold til de lokale vedtakene som er gjort før behandling i Stortinget. Ved fastsetting av bompengetakster har det i tillegg vært tatt hensyn til at taksten skal gjenspeile den nytte trafikantene får av utbyggingen.

Når konkrete bompengetakster skal vurderes, må det skilles mellom ulike typer prosjekter. Bompengeringer har relativt lave satser og er ikke aktuelle å vurdere i denne sammenhengen. Enkeltstående prosjekter kan deles mellom ferjeavløsningsprosjekter og utbedrings-/innkortingsprosjekter. For sistnevnte gruppe er det helt unntaksvis at satsen for eksempelvis liten bil overstiger 50 kr.

For ferjeavløsningsprosjekter, som oftest får høye takster, har det vært forutsatt at takstene ikke skal ligge over gjeldende ferjetakst pluss 40 pst. Dette er et prinsipp Stortinget sluttet seg til da St.meld. nr. 32 (1988–89) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990–93 ble behandlet, jf. Innst. S. nr. 214 (1988–89). Vegdirektoratet har sett på takstutviklingen for alle bompengeprosjekter med takst over 50 kr for personbil. Totalt gjelder dette ni prosjekter. Ingen av disse prosjektene har takster som bryter med de nevnte forutsetningene, dersom en inkluderer at det på de fleste steder ikke kreves bompenger for passasjerer. Bompengeprosjektet Sogndal – Fjærland, som har de høyeste takstene, 150 kr for personbil, avløste ferjesambandet Hella – Fjærland, som lå i sone 25 i ferjetakstregulativet. Med fortsatt ferjesamband, ville taksten for liten bil i dag vært 132 kr. Inkluderer en passasjerer, ville gjennomsnittlig takst være 173 kr. Taksten ligger således godt innenfor takstregulativets retningslinjer, selv om de isolert sett kan synes høye. I tillegg har trafikantene oppnådd betydelige fordeler ved til dels store reduksjoner i reisetid, samt at trafikantene nå fritt kan velge når de vil reise.

Ut fra gjeldende retningslinjer for bompengeprosjekter, som bl.a. som hovedprinsipp legger til grunn en bompengeandel på minimum 50 pst. og maksimum 15 års nedbetalingstid, vil det være et fåtall ferjeavløsningsprosjekter som kan delfinansieres ved bompenger, dersom takstene ikke skal kunne fastsettes ut fra gjeldende regelverk. Innføring av maksimaltakster vil kunne hindre gjennomføring av ferjeavløsningsprosjekter som det er lokal enighet om. Samferdselsdepartementet finner derfor ikke at det er riktig å gå inn for noen vesentlig endringer av dagens bompengeordning.

Store fylkesvegprosjekt – overgangsordning

Regjeringen Stoltenberg orienterte i St.prp. nr. 1 (2001–2002) om at fylkeskommunene ved behandlingen av handlingsprogrammene til Nasjonal transportplan ble gitt adgang til å prioritere store fylkesvegprosjekter innenfor fylkesfordelt ramme de første fire årene. Det var lagt opp til en slik ordning på bakgrunn av en flertallsmerknad ved behandlingen av Nasjonal transportplan, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Samarbeidsregjeringen hadde ikke kommentarer til dette i tilleggsproposisjonen.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 1 (2001–2002) viste et flertall i komiteen til pågående arbeid med en vurdering av en todeling av vegnettet. Flertallet ba Regjeringen vurdere de store fylkesvegprosjektene i denne sammenheng når saken om eventuell todeling av vegnettet legges fram for Stortinget.

I Innst. S. nr. 227 (2001–2002), jf. St.prp. nr. 60 (2001–2002), viste et flertall til overgangsordningen som Stortinget har lagt inn for gjenværende store fylkesvegprosjekt etter at ordningen med tilskudd til store fylkesvegprosjekt over Samferdselsdepartementets budsjett ble avviklet, og sluttet seg til at dette må få en avviklingsordning. Flertallet påpekte videre at Hordaland fylkeskommune har prosjektet Jondalstunnelen først blant slike gjenværende fylkesvegprosjekt, og anbefalte avsatt midler til prosjektet i 2003.

Departementet vil vise til omtale av klassifisering av vegnettet i pkt. 4.3 i del I av proposisjonen. Det konkluderes der med at spørsmålet om todeling vil bli sett i sammenheng med den vurdering av fylkeskommunen, som Regjeringen har varslet i St.meld. nr. 19 (2001–2002). Departementet viser videre til omtale av Jondalstunnelen under Hordaland i omtalen av investeringsprogrammet. Med bakgrunn i dette vil departementet peke på at fylkeskommunene har hatt adgang til å prioritere store fylkesvegprosjekt innenfor fylkesfordelt ramme ved behandlingen av handlingsprogrammene, og departementet vil tilrå at det ikke legges opp til ytterligere statlige finansieringsordninger for store fylkesvegprosjekt.

Vegvesenets kostnadsstyring av utbyggingsprosjekter

Samferdselsdepartementet mener det er viktig å forbedre kvaliteten på kostnadsoverslag for vegprosjekter. Det er i de senere årene iverksatt flere tiltak for å oppnå dette. Slike tiltak vil bli utviklet videre i tiden framover. Statens vegvesen har lagt økende vekt på prosjektplanlegging, gjennomføring og kostnadsstyring. Samferdselsdepartemen-

tet forventer at disse tiltakene vil bidra til at framtidige prosjekter skal få en bedre kostnadsutvikling enn tidligere. Departementet ser på kvalitetsforbedring av kostnadsoverslag som en kontinuerlig prosess i form av utvikling av verktøy, styringssystemer og kompetanseutvikling. I etatstyringen av Statens vegvesen legger departementet stor vekt på å få den nødvendige rapportering om kostnadsutviklingen for store vegprosjekter.

Statens vegvesen har i 2000 oppdatert retningslinjene for utarbeidelse av kostnadsoverslag. I tillegg er en del rutiner innskjerpet i 2001 og 2002. Det er også opprettet regionale kostnadsgrupper som skal kvalitetssikre overslagene for prosjekter større enn 200 mill. kr før de sendes til Vegdirektoratet.

Fra 01.01.2003 vil Statens vegvesen ta i bruk et nytt prosjektstyringsverktøy som vil bidra til bedre og mer ensartet grunnlag for økonomisk styring av utbyggingsprosjektene. Verktøyet har en dynamisk funksjon ved at det vil gi løpende oppdatert status og prognose for den økonomiske situasjonen på prosjektet både på overordnet og detaljert nivå. Det vil dekke behovene for alle typer utbyggingsprosjekter.

Statens vegvesen blir omorganisert fra 01.01.2003. Forvaltningsenheten vil da bli organisert i fem regioner i stedet for dagens ordning med fylkesvise vegkontor. Ved å samle kompetansen innenfor planlegging og prosjektgjennomføring på denne måten vil Statens vegvesen få sterke fagmiljøer innenfor bl.a. prosjektledelse. Omorganiseringen vil også føre til at styringslinjene i etaten blir enklere og bedre.

Statens vegvesens produksjonsvirksomhet skal bli statsaksjeselskap fra 01.01.2003. Dette vil resultere i et klart skille mellom forvaltning og produksjon, noe som krever en oppbygging av byggherrefunksjonen i Statens vegvesen som bl.a. vil bidra til å styrke styringen av kostnader og prosjektgjennomføring.

Nærmere om investeringsprogrammet

Strekningsvise investeringer på stamvegnettet

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram for 2003 er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, Stortingets behandling av denne planen, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001), Vegdirektoratets handlingsprogram for perioden 2002–2005 og Stortingets merknader til dette i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2001–2002). Etterfølgende tabell viser forslaget til investeringsprogram for 2003. Av tabellen framgår også forutsatte investeringer i 2002–2003 sammenholdt med handlingsprogrammet for perioden 2002–2005.

Igangsatte prosjekter gir store bindinger også i 2003. Samferdselsdepartementet legger stor vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter. Dette fører til at oppfølgingsgraden i forhold til St.meld. nr. 46 (1999–2000) og Vegdirektoratets handlingsprogram for perioden 2002–2005 varierer mye mellom rutene. Variasjonene i oppfølgingsgrad forutsettes å jevne seg ut innen utløpet av planperioden 2002–2005.

Mange store prosjekter på stamvegnettet er i sluttfasen. Samferdselsdepartementet legger derfor opp til anleggstart på flere nye prosjekter i 2003, bl.a. E6 Nordre avlastningsveg på rute 2, E6 Bånes – Birtavarre på rute 5, E18 Brakerøya – Frydenhaug på rute 7, E39 Moberg – Svegatjørn på rute 8 og E134 Rullestadjuvet på rute 11.

Alle prosjekter med kostnadsoverslag større enn 200 mill. kr er gitt en nærmere omtale. For nye prosjekter gis en mer utfyllende omtale. Dersom det er store avvik i forhold til forutsetningene i St.meld. nr. 46 (1999–2000), er dette omtalt. For prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring, blir det i stedet for kostnadsoverslag oppgitt en styringsramme samt en kostnadsramme. I tabelloversikten over omtalte prosjekter innenfor den enkelte stamvegrute, oppgis styringsrammen for de prosjekter som har vært til ekstern kvalitetssikring.

Usikkerheten i de presenterte kostnadsoverslagene varierer. Hovedregelen er at kostnadsoverslag for prosjekter som tas opp til bevilgning, skal være basert på godkjent reguleringsplan der usikkerheten er innenfor en nøyaktighet på ± 10 pst. Kostnadsendringer som overskrider usikkerhetsmarginen på ± 10 pst. i forhold til overslaget som ble lagt til grunn da prosjektet ble tatt opp til bevilgning, omtales dersom det ikke i all hovedsak er gjort rede for endringene i tidligere budsjettproposisjoner. Avvik i forhold til opprinnelig overslag angis, men som hovedregel forklares bare avviket i forhold til St.prp. nr. 1 (2001–2002).

Investeringsprogrammet 2002–2005, bevilget 2002 og forslag 2003 – fordeling på stamvegruter

(i mill. 2003-kr)

	Statlige bevilgninger						Annen finansiering						
Rute	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005	Endring	Handlings-program 2002-2005	Bevilget 2002	Forslag 2003	Sum 2002 og 2003 i % av HP	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005	Endring	Handlings-program 2002-2005	Anslag 2002[1]	Anslag 2003	Anslag 2002 og 2003 i % av HP	Til investeringer totalt i 2002 og 2003
1 E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	878	-35	843	111,8	220,0	39,4	264	254	518	102	135	45,8	569
2 E6 Oslo - Trondheim	878	67	945	172,7	205,0	40,0	315	91	406	26	65	22,4	469
3 E6 Trondheim - Fauske med tilknytninger	909	117	1 026	267,2	275,0	52,8							542
4 E6 Fauske - Nordkjosbotn med tilknytninger	219	634	853	130,0	57,2	21,9							187
5 E6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger	105	159	264	61,0	75,4	51,7							136
6 E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo	324	32	356	96,5	35,0	36,9	102	10	112	20	36	50,0	188
7 E18 Oslo - Kristiansand	1 484	50	1 534	294,6	288,0	38,0	1 676	-122	1 554	300	142	28,4	1 025
8 E39 Kristiansand - Bergen	742	-61	681	67,1	128,0	28,6	152	-10	142		74	52,1	269
9 E39 Bergen - Ålesund med tilknytning	564	188	752	167,6	206,0	49,7	102	-21	81	20	40	74,1	434
10 E39 Ålesund - Trondheim	125	48	173				417	-315	102	81	10	89,2	91
11 E134 Drammen - Haugesund	439	49	488	155,0	66,0	45,3	152	21	173		50	28,9	271
12 E16 Sandvika - Bergen	648	195	843	101,6	146,0	29,4	264		264				248
13 Rv 15 Otta - Hjelle	31	5	36										
14 E136 Dombås - Ålesund	156	7	163										
15 Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta med tilknytn.	105	-3	102				213	-10	203				
16 Rv 3 Kolomoen - Ulsberg	83	-2	81										
17 Rv 35 Hønefoss - Jessheim	387	131	518	254,0	245,0	96,3		14	14	14		100,0	513
18 Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum		9	9	8,1	12,0	223,3							20
Sum	8 077	1 590	9 667	1 887,2	1 958,6	39,8	3 657	-88	3 569	563	552	31,2	4 961

[1] Anslag i St.prp. nr. 1 (2001–2002)

Rute 1 E6 Riksgrensen/Svinesund – Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 220 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med 135 mill. kr i bompenger til prosjekter innenfor Østfoldpakka. Innenfor denne rammen videreføres utbyggingen av Halmstad – Patterød og Patterød – Akershus grense. I tillegg videreføres utbyggingen av Assurtjern – Klemetsrud. Prosjektet Riksgrensen/Svinesund – Svingenskogen videreføres og finansieres som del av det felles norsk-svenske bompengeprosjektet, Ny Svinesundsforbindelse.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 68 (2001–2002) samtykket Stortinget i at Ny Svinesundsforbindelse fullfinansieres gjennom en felles bompengeordning med Sverige. Det norsk-svenske bompengeopplegget innebærer at prosjektet er trukket ut av Østfoldpakka. De frigjorte midlene forutsettes benyttet til å forsere utbyggingen av E6 gjennom Østfold, slik at denne kan stå ferdig som sammenhengende motorveg i løpet av 2009, og vesentlige deler stå ferdig allerede i 2005. Det er en forutsetning at forsering av E6-utbyggingen ikke skal gå på bekostning av utbyggingen av E18 gjennom Østfold, jf. Innst. S. nr. 265 (2001–2002).

Østfoldpakka

Som forutsatt i St.prp. nr. 68 (2001–2002), legges det opp til å fullføre utbyggingen av strekningen Åsgård – Akershus grense til firefelts motorveg i løpet av 2005. I tillegg kommer forutsatte kompensasjonstiltak for bomplasseringene samt nødvendige utgifter til videre planlegging og grunnerverv. Det totale investeringsbehovet i perioden 2002–2005 er etter dette anslått til i størrelsesorden 1,2 mrd. kr. I tråd med endelig handlingsprogram for perioden 2002–2005, legges det til grunn en statlig investeringsramme til E6 i Østfold på om lag 430 mill. kr. Dette innebærer et behov på om lag 770 mill. kr i bompengemidler, en økning på om lag 200 mill. kr i forhold til det som er lagt til grunn i handlingsprogrammet. Fordelingen på år er grovt beregnet som følger:

(i mill. 2003-kr)

	2002	2003	2004	2005	2002–2005
Statlige midler	95	90	185	60	430
Bompenger	105	225	240	200	770
Sum	200	315	425	260	1 200

Konsekvensene av et økt bompengebidrag på i størrelsesorden 200 mill. kr til E6 i perioden 2002–2005 er i stor grad avhengig av tidspunktet for de statlige bidragene til den videre utbyggingen. Samferdselsdepartementet vil komme nærmere tilbake til dette i forbindelse med vurderingene av ev. forsert anleggsstart for E18 Sekkelsten – Krosby, jf. nærmere omtale under stamvegrute 6.

Strekningen Svingenskogen – Åsgård er forutsatt gjennomført i perioden 2006–2009. Som omtalt i St.prp. nr. 68 (2001–2002), vil dette innebære behov for å framskynde både statlige midler og bompengelån utover det som ligger i handlingsprogrammet for perioden 2002–2011. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006–2015.

Som omtalt i St.prp. nr. 68 (2001–2002), er det en ambisjon for norske og svenske myndigheter at E6 skal bygges ut til firefelts motorveg på hele strekningen mellom Oslo og Gøteborg innen utgangen av 2009. Dette innebærer at det også er behov for en viss forsering av utbyggingen på strekningen Vinterbru – Assurtjern i Akershus. Arbeidet med reguleringsplan pågår med sikte på planvedtak ved årsskiftet 2003/2004. Med anleggsstart i løpet av 2005 eller tidlig i 2006 er det ventet at strekningen kan stå ferdig i løpet av 2009.

(i mill. 2003-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2003	Restbehov pr. 01.01.2004
E6	Halmstad – Patterød	295	125,0	119
E6	Patterød – Akershus grense	295	100,0	21
E6	Assurtjern – Klemetsrud	549	130,0	317

Ny Svinesundsforbindelse

Prosjektet er blant annet omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 232, og i St.prp. nr. 68 (2001–2002).

Prosjektet omfatter bygging av ny E6 mellom «Nordby trafikplats» i Sverige og Svingenskogen i Norge, inkl. ny bru over Iddefjorden/Ringdalsfjorden og riksgrensen ved Svinesund. På norsk side omfatter prosjektet bygging av firefelts motorveg med 20 meters bredde og rekkverk i midtdeleren på en 4,5 km lang strekning. Videre omfatter prosjektet arealer og anlegg for bompengeinnkreving, samt nødvendige arealer for tollstasjoner, passkontroll og kjøretøykontroll. I tillegg inngår noen tiltak på eksisterende veg for å tilpasse vegen til sin nye funksjon.

Anleggsarbeidene startet i september 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2005. Prosjektet finansieres som del av det felles norsk-svenske bompengeprosjektet på riksgrensen ved Svinesund.

Regjeringen foreslår at den norske delen av Svinesundsprosjektet finansieres gjennom et eget aksjeselskap eid av Statens vegvesen. Det blir videre lagt til grunn at selskapet skal finansieres ved statslån. På bakgrunn av St.prp. nr. 68/Innst. S. nr. 265 (2001–2002), er det i 2002 bevilget 45 mill. kr over kap. 1320, post 34 Ny Svinesundsforbindelse. Som en følge av beslutningen om å organisere den norske delen av prosjektet i et eget aksjeselskap, er det naturlig å etablere selskapet allerede i 2002. Det vil derfor bli lagt fram en egen proposisjon om prosjektet Ny Svinesundsforbindelse. I proposisjonen vil forannevnte bevilgning på 45 mill. kr bli foreslått satt ned til null, og det vil bli foreslått bevilget et tilsvarende statslån over kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS. For 2003 foreslås det bevilget 250 mill. kr i statslån til selskapet, jf. nærmere omtale av kap. 1322 under generell del av programkategori 21.30 Vegformål.

I St.prp. nr. 68 (2001–2002) er kostnadsrammen for den norske delen av prosjektet oppgitt til 843 mill. kr, og styringsrammen er oppgitt til 742 mill. kr.

E6 Halmstad – Patterød

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 231–233, og i St.prp. nr. 68 (2001–2002). Prosjektet inngår i fase 1 av Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende E6 fra to- til firefelts motorveg på en 7,5 km lang strekning. Vegen bygges med 26 m vegbredde og med rekkverk i midtdeleren. I tillegg inngår trafikksikkerhetstiltak, bl.a. i Halmstadkrysset, og støyskjermingstiltak. Gjennomføringen av prosjektet er forsert både som følge av at Stortinget bevilget 10 mill. kr ved behandlingen av statsbudsjettet for 2002, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001–2002), side 49, og som følge av at det frigjøres midler fra Svinesundsprosjektet. Anleggsarbeidene startet i september 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2004.

Av foreslåtte midler i 2003 forutsettes 65 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Patterød – Akershus grense

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 231–232, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 115–116. Prosjektet inngår i fase 1 av Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000).

Prosjektet omfatter utvidelse av E6 fra to- til firefelts motorveg på en 6 km lang strekning. I tillegg skal Patterødkrysset bygges om. Vegen bygges med 29 m vegbredde, og det er derfor ikke forutsatt rekkverk i midtdeleren på denne parsellen. Anleggsarbeidene startet i september 2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2003.

Av foreslåtte midler i 2003 forutsettes 70 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E6 Assurtjern – Klemetsrud

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 233, i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 116–117, og i St.prp. nr. 60 (2001–2002), side 13. Prosjektet inngår i planene for utbygging av hovedvegnettet i Oslo-området, som alternativ til E18 Mossevegen, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88).

Prosjektet omfatter utvidelse av eksisterende E6 fra to- til firefelts veg på en 8,5 km lang strekning. Anleggsarbeidene startet i august 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2005, mot tidligere forutsatt i 2004.

Rute 2 E6 Oslo – Trondheim

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 205 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med 65 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen legges det opp til å starte utbedringen av Kåterud vegkryss på E6 ved Hamar. Prosjektet Skjerdingstad – Jaktøyen og utbedringene av E6 sør for Støren videreføres. I tillegg legges det opp til å kunne starte arbeidene på Nordre avlastningsveg i Trondheim med bompenger i løpet av 2003. Videre er det regnet med 25 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 til å fullføre utbedringen av Vålerengtunnelen på rv 190.

(i mill. 2003-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2003	Restbehov pr. 01.01.2004
E6	Skjerdingstad – Jaktøyen	630	150,0	274
E6	Nordre avlastningsveg	–	40,0	–

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekter. Summen vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen.

E6 Skjerdingstad – Jaktøyen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 233–234, i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 117–118, og i St.prp. 60 (2001–2002), side 13.

Prosjektet omfatter bygging av ny E6 på en 8 km lang strekning vest for Melhus sentrum. I tillegg inngår bygging av ny rv 708 mellom Melhus øst og vest, inkl. ny bru over Gaula. Videre inngår bygging av gang- og sykkelveger samt lokalvegnett i Melhus sentrum. Det skal bygges to planskilte kryss, ett ved Jaktøyen og ett som knytter rv 708 og lokalvegnettet i Melhus sentrum til E6.

Anleggsarbeidene startet i november 2001, og rv 708-delen av prosjektet ventes åpnet for trafikk i juli 2003. Ny E6 ventes åpnet for trafikk i 2005.

E6 Nordre avlastningsveg

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 234, i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 118, og i St.prp. nr. 60 (2002–2002), side 16. Prosjektet inngår i Trondheimspakken, jf. St.prp. nr. 129 (1988–89) og St.prp. nr. 15 (1997–98).

Prosjektet omfatter bygging av ny veg langs havna fra Ila til Lademoen med kulvert under Skansenløpet. Opprinnelig inngikk også bygging av ny Nidelv bru. Det er nå forutsatt at finansieringen av denne skal overføres til E6 Trondheim – Stjørdal. Både Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune har sluttet seg til et opplegg for avslutning av Trondheimspakken og gjennomføring av Nordre avlastningsveg, ekskl. Nidelv bru, basert på at godsterminalen flyttes.

Som omtalt i St.prp. nr. 60 (2001–2002), mener Jernbaneverket og NSB at det ikke er behov for å flytte godsterminalen fra Brattøra. Departementet har på den bakgrunn bedt Statens vegvesen og Jernbaneverket, i samarbeid med Trondheim kommune, utrede konsekvensene for Nordre avlastningsveg av at godsterminalen ikke flyttes. I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 60 (2001–2002) har flertallet i samferdselskomiteen lagt til grunn at vurderingene gjelder strekningen ved Brattøra. For strekningen ved Ila blir det vist til at trasévalget for Nordre avlastningsveg er endelig fastlagt gjennom reguleringsplan.

Rapporten fra arbeidet, der også Trondheim havn og Sør-Trøndelag fylkeskommune har deltatt, ble oversendt departementet i september 2002. Etter Jernbaneverkets og Statens vegvesens vurdering er det mulig å finne en løsning for Nordre avlastningsveg med fortsatt jernbaneterminal på Brattøra. En slik løsning gir i forhold til regulert

løsning med Nordre avlastningsveg og ny godsterminal på Leangen, en samlet besparelse i størrelsesorden 400 mill. kr. Trondheim kommune fastholder de byplanmessige arealgrep som forutsetter flytting av godsterminalen. Samferdselsdepartementet vil vurdere rapporten og komme tilbake til spørsmålet om ev. flytting av godsterminalen til Leangen og endelig løsning for Nordre avlastningsveg over Brattøra når nærmere avklaring foreligger.

Samferdselsdepartementet ønsker å legge til rette for at disse avklaringene ikke skal føre til unødvendige forsinkelser av prosjektet. For å gjøre det mulig med anleggstart i 2003 ved Ila, er det derfor forutsatt at 40 mill. kr blir stilt til disposisjon av bompengeselskapet. Det vil imidlertid ikke bli anleggsstart før Stortinget er forelagt resultatet av den eksterne kvalitetssikringen. Avslutningen av kvalitetssikringen er utsatt som følge av de nye utredningene.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til avslutningen av Trondheimspakken, inkl. gjennomføring av E6 Nordre avlastningsveg, som egen sak når det foreligger endelige avklaringer.

Rute 3 E6 Trondheim – Fauske med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 275 mill. kr for 2003. Innenfor denne rammen fullfinansieres prosjektene Trones – Flåttådal og Ildhøllia på E6. I tillegg videreføres arbeidene på E6 i Steinkjer og gjennom Korgfjellet.

(i mill. 2003-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2003	Restbehov pr. 01.01.2004
E6	Jevika – Selli	730	115,0	444
E6	Osen – Korgen	445	130,0	198

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

E6 Jevika – Selli

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 235, i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 119, og i St.prp. nr. 60 (2001–2002), side 13–14.

Prosjektet omfatter bygging av 10,2 km ny riksveg, samt 11 km sekundært vegnett. Prosjektet vil avlaste Steinkjer sentrum for gjennomgangstrafikk og gjøre det mulig med miljømessig opprusting i sentrum. Vegen vil få bedre geometrisk standard samt en innkorting på om lag 1 km. I tillegg bygges sammenhengende gang- og sykkelvegnett i sentrum.

Anleggsarbeidene startet i januar 2002. Prosjektet er forutsatt gjennomført i to etapper, og parsellen Sneppen bru – Selli ventes åpnet for trafikk høsten 2004. Parsellen Jevika – Sneppen bru ventes åpnet for trafikk i 2007.

E6 Osen – Korgen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 235–236, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 119.

Prosjektet omfatter bygging av 13 km ny veg, hvorav 8,5 km i tunnel gjennom Korgfjellet. Prosjektet vil medføre at Korgfjellet elimineres som flaskehals på stamvegnettet og at E6 innkortes med om lag 4 km. Dette vil bedre framkommeligheten og regulariteten på E6 mellom Mosjøen og Mo i Rana, særlig vinterstid.

Anleggsarbeidene startet i oktober 2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2005.

Rute 4 E6 Fauske – Nordkjosbotn med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 57,2 mill. kr for 2003. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene på prosjektene E6 Beisfjord bru – Sjømannskirka og E10 Kåkern og Djupfjord bruer som åpnes for trafikk i 2002. I tillegg er det satt av midler til fullfinansiering av prosjektet E8 Nordkjosbotn – Laksvatnbukt som ble åpnet for trafikk i 2001, og til utbedringsarbeider i Nappstraumtunnelen på E10.

(i mill. 2003-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2003	Restbehov pr. 01.01.2004
E6	Beisfjord bru – Sjømannskirka	245	10,0	0

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

E6 Beisfjord bru – Sjømannskirka

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 236, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 120.

Prosjektet omfatter bygging av 2,9 km veg, hvorav 2,1 km tunnel ved innfarten til Narvik sentrum. Anleggsarbeidene startet i august 1995, men ble stanset sommeren 1998. Arbeidene ble gjenopptatt i 2001, men ble igjen midlertidig stanset i mai 2002 i påvente av Riksantikvarens vurdering av et forslag om fredning av Sjømannskirka og parken rundt denne. Dette forholdet er nå avklart, og anleggsarbeidene ble gjenopptatt i juni. Forutsatt stabile værforhold er det ventet at prosjektet kan åpnes for trafikk i desember 2002, som planlagt.

E6 Fauske sentrum

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2001–2002), ba flertallet i samferdselskomiteen om at Regjeringen får utredet og kostnadsberegnet en løsning med deling av trafikken mellom Sjøgata og Storgata som alternativ til omlegging av E6 utenom Fauske sentrum, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001–2002), side 50.

En lokal arbeidsgruppe har utarbeidet forslag til sentrumsplan for Fauske sentrum, basert på bruk av eksisterende vegnett og ombygging av kryss. Planen er ikke behandlet av lokale myndigheter. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en beskrivelse av løsningen, inkl. kostnadsoverslag og forslag til kostnadsdeling, når planen er ferdigbehandlet lokalt.

E10 Lofotens fastlandsforbindelse (LOFAST)

Prosjektet er blant annet omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 236, i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 120, og i St.prp. nr. 60 (2001–2002), side 17.

Samferdselsdepartementet har ved brev av 24.06.2002 anmodet Miljøverndepartementet om statlig godkjenning av reguleringsplanen for parsellen Raftsundet øst – Ingelsfjordeidet i Hadsel kommune, jf. Stortingets behandling av St.prp. nr. 60 (2001–2002). Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget når det foreligger planavklaring og ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslaget.

Rute 5 E6 Nordkjosbotn – Kirkenes med tilknytninger

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 75,4 mill. kr for 2003. Innenfor denne rammen legges det opp til å fullføre prosjektet E6 Skardalen – Bånes som ventes åpnet for trafikk i juni 2003. I tillegg legges det opp til anleggsstart på prosjektet E6 Bånes – Birtavarre. Det er videre satt av 7,9 mill. kr til E69 Fatima. Midlene vil i all hovedsak gå til å dekke kostnader i forbindelse med nødvendig ettersikring av Honningsvågtunnelen. I tillegg kommer kostnader til sikring av tunnelmunningene og sluttoppgjør i forbindelse med reindriftsskjønn.

(i mill. 2003-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2003	Restbehov pr. 01.01.2004
E6	Bånes –Birtavarre	272	15,0	257

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

E6 Bånes – Birtavarre

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 236, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 120–121.

Prosjektet utgjør andre etappe av rassikringen av E6 langs Kåfjorden i Troms, der eksisterende veg er svært rasutsatt med årvisse skred. Prosjektet omfatter bygging av vel 5 km ny veg, hvorav 3,2 km tunnel og ny bru over Kåfjordelva. Tiltakene vil føre til at strekningen blir rassikker og åpen for trafikk hele året. Prosjektets netto nytte er beregnet til -220 mill. kr.

Kostnadsoverslaget er 272 mill. kr. Inkl. renter i byggeperioden er kostnadsoverslaget 285 mill. kr. Det legges opp til anleggsstart i august 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2006.

Rute 6 E18 Riksgrensen/Ørje – Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 35 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med 36 mill. kr i bompenger til prosjekter innenfor Østfoldpakka. Innenfor denne rammen fullføres byggingen av Ørje – Eidsberg og Holstadkrysset i Akershus.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 68 (2001–2002), åpner flertallet i samferdselskomiteen for å framskynde anleggsstart på parsellen Sekkelsten – Krosby under forutsetning av at dette ikke fører til urasjonell anleggsdrift. Det forutsettes videre at arbeidene på parsellen skal sluttføres som forutsatt i Nasjonal transportplan og at en ev. forsering ikke skal føre til omprioritering av statlige midler fra prosjekter i andre fylker, jf. Innst. S. nr. 265 (2001–2002). Det arbeides med opplegg for forsering av byggestart i tråd med disse forutsetningene, men vurderingene er ikke sluttført. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til videre framdrift for prosjektet så snart dette er nærmere avklart.

(i mill. 2003-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2003	Restbehov pr. 01.01.2004
E18	Ørje – Eidsberg grense	238	56,0	9

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

E18 Ørje – Eidsberg grense

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 237, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 121. Prosjektet inngår i fase 1 av Østfoldpakka, jf. St.prp. nr. 26 (1999–2000).

Prosjektet omfatter bygging av om lag 9 km ny tofelts motorveg, inkl. et kanalisert kryss ved Ørje tettsted. Anleggsarbeidene startet i januar 2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i oktober 2003. Av foreslåtte midler i 2003 forutsettes 36 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 7 E18 Oslo – Kristiansand

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 288 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med 142 mill. kr i bompenger. Innenfor denne rammen fullfinansieres prosjektet Gutu – Helland – Kopstad, og prosjektene Bjørndalssletta – Gartnerløkka og Brokelandsheia – Vinterkjær videreføres. I tillegg legges det opp til anleggstart på ny motorvegbru i Drammen i 2003.

(i mill. 2003-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2003	Restbehov pr. 01.01.2004
E18	Brakerøya – Frydenhaug	874	60,0	814
E18	Gutu – Helland – Kopstad	3 132	54,7	0
E18	Brokelandsheia – Vinterkjær	462	110,0	215
E18	Bjørndalssletta – Gartnerløkka	992	205,0	110

E18 Høvik – Frydenhaug

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 239, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 121. Prosjektet inngår i Vegpakke Drammen, jf. St.prp. nr. 119 (1987–88) og St.prp. nr.1 (1993–94).

Prosjektet omfatter utvidelse av E18 fra to til fire felt over Drammenselva. En firefelts bru vil redusere køene som har økt etter at prosjektet E134 Drammen – Mjøndalen ble åpnet for trafikk høsten 2001. Prosjektet vil også bidra til å redusere gjennomgangstrafikken på det lokale vegnettet i Drammen. Prosjektets netto nytte er beregnet til 840 mill. kr. Full effekt av den nye motorvegbrua oppnås imidlertid først når den videre utbyggingen av E18 til Eik er gjennomført, etter planen i siste del av tiårsperioden 2002–2011. Dette blir en meget kritisk strekning som vil framstå som en flaskehals når trafikkbelastningen er størst på E18. Det vil derfor bli vurdert om arbeidet her kan framskyndes.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring for prosjektet. Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme på 874 mill. kr og en kostnadsramme på 975 mill. kr. Styringsrammen innebærer en økning på 344 mill. kr (65 pst.) i forhold til oppgitt kostnadsoverslag i St.meld. nr. 46 (1999–2000). På grunn av pågående vurdering av løsningen i reguleringsplanen fra 1972 ble det imidlertid understreket at det fortsatt var knyttet stor usikkerhet til det oppgitte overslaget. Drammensbrua er dominerende i bybildet, og en utvidelse til fire felt gjennom bygging av ei ny parallell bru er omstridt i Drammen. Det er derfor gjennomført et omfattende utrednings- og planarbeid for å sikre at prosjektet tilfredsstiller dagens krav til arealdisponering, miljø og estetikk, samtidig som det kan gjennomføres innenfor rammene av den godkjente reguleringsplanen.

Planarbeidet har ført til at brukonseptet er endret. Tidligere var det lagt til grunn bygging av ei parallell bru, identisk med den gamle. For å unngå at brua blir en visuell barriere i bybildet, legges det nå opp til å skifte ut brupilarene i eksisterende bru. Videre legges det opp til å kle inn de to bruene, slik at de vil framstå som ei bru. Disse endringene utgjør om lag 150 mill. kr av den beregnede kostnadsøkningen. I tillegg har gjennomgangen av prosjektet avdekket en generell undervurdering av byggekostnadene i tidligere overslag. Dette forklarer om lag 100 mill. kr av økningen fra St.meld. nr. 46 (1999–2000). Resten av kostnadsøkningen skyldes flere forhold, som etablering av grøntanlegg, støyskjermingstiltak i tilknytning til eksisterende bru, behov for vesentlige utbedringer på eksisterende bru og mer omfattende arbeider enn opprinnelig planlagt for å få etablert en fullverdig firefelts veg nord for brua.

Det legges opp til å starte anleggsarbeidene i april 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2006. Byggesaksbehandlingen av prosjektet er ennå ikke avsluttet i Drammen kommune. Følgelig er det fortsatt knyttet en viss usikkerhet til tidspunktet for anleggstart.

E18 Gutu – Helland – Kopstad

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 237, i St.prp. nr. 57 (1997–98), i St.prp. nr. 68 (1998–99), side 9, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 122.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 33 km firefelts motorveg. Strekningen Helland – Kopstad ble åpnet for trafikk som tofelts veg i juni 2001, mens strekningen Gutu – Helland ble åpnet som firefelts motorveg i oktober 2001. Gjenstående to felt på strekningen Helland – Kopstad ble åpnet for trafikk i juni 2002 ved hjelp av midlertidige lån fra andre fylker, mot tilbakeføring i 2003.

Av foreslåtte midler i 2003 forutsettes 12 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Brokelandsheia – Vinterkjær

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 241, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 122–123. Prosjektet inngår i planene for forsert utbygging av E18 i Aust-Agder, jf. St.prp. nr. 30 (2000–2001).

Prosjektet omfatter bygging av 12,5 km ny tofelts motorveg. I tillegg skal det bygges forbikjøringsfelt i stigningene og to planskilte kryss. Ved Vinterkjær vil det bli bygd midlertidig tilknytning til eksisterende kryss. Vegen skal legges utenom tettstedene og vil i hovedsak gå i ny trase gjennom ubebygde skogområder. Anleggsarbeidene startet i januar 2002.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 18 (2001–2002), samtykket Stortinget i at bompengeselskapet får anledning til å øke lånerammen for Aust-Agderpakken fra 60 mill. kr til 230 mill. kr. Flertallet i samferdselskomiteen har lagt til grunn at selskapet kan ta opp lån til forsering av arbeidene på strekningen Brokelandsheia – Vinterkjær, samt til planlegging, grunnerverv og tilrettelegging for prøveprosjektet for OPS-ordningen på strekningen Øygardsdalen – Dyreparken, jf. Innst. S. nr. 50 (2001–2002).

I fylkestingets vedtak om utvidelse av lånerammen er det lagt til grunn at en forsert utbygging av E18 Brokelandsheia – Vinterkjær inkluderer bygging av nytt Vinterkjærkryss. Dette er kostnadsberegnet til om lag 80 mill. kr og inngår ikke i Aust-Agderpakken. Som det framgår av St.prp. nr. 30 (2000–2001), gir den totale investeringsrammen for bompengepakken neppe rom for bygging av flere parseller enn Brokelandsheia – Vinterkjær og Øygardsdalen – Dyreparken. Etter Vegdirektoratets syn bør det derfor først tas stilling til ev. utvidelse av pakken når det foreligger nærmere avklaring av kostnadene for parsellen Øygardsdalen – Dyreparken. Samferdselsdepartementet slutter seg til Vegdirektoratets vurderinger.

Etter dette er det knyttet usikkerhet til om Aust-Agder fylkeskommune er villig til å øke lånerammen til 230 mill. kr. Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til en dialog med fylkeskommunen om dette. Foreløpig er det lagt til grunn en låneramme på 60 mill. kr og åpning av prosjektet Brokelandsheia – Vinterkjær for trafikk i 2005. Dersom fylkeskommunen er villig til å øke lånerammen, er det ventet at trafikkåpning kan forseres til høsten 2004.

Av foreslåtte midler i 2003, forutsettes 45 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E18 Bjørndalssletta – Gartnerløkka

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 237, i St.prp. nr. 69 (1996–97), i St.prp. nr. 68 (1998–99), og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 123.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 3 km ny firefelts veg sentralt i Kristiansand, inkl. miljøtunnel gjennom boligområdene nordøst for sentrum, samt tunnel under friluftsområdet Baneheia nord for Kvadraturen (sentrum) med forbindelsesveger til Vest-Agder Sentralsykehus og sentrum. I tillegg omfatter prosjektet ny bru over elva Otra og flere kryss med tilkobling til det lokale vegnett.

Det er varslet nye kostnadsøkninger på prosjektet, beregnet til nærmere 90 mill. kr. Økningene skyldes blant annet økt omfang av tettingsarbeider og øvrig vannsikring i tunnelen under Baneheia, ekstraordinære vanskeligheter som følge av rystelser under tunneldrivingen, og problemer som følge av store fjellrom ved overgangen mellom ny og gammel tunnel. I tillegg har det oppstått tekniske problemer knyttet til den permanente spunten i Oddernestunnelen.

For å begrense kostnadsøkningene er det gjennomført en verdianalyse for prosjektet. På bakgrunn av denne analysen foreslår Vegdirektoratet en rekke kostnadsbesparende tiltak som til sammen ventes å gi en besparelse på 70–75 mill. kr. Forslaget innebærer utsettelse av det planlagte toplankrysset på Bjørndalssletta, kostnadsberegnet til nærmere 40 mill kr. Videre foreslås det at betongveggelementer for tildekking av de permanente spuntveggene bare benyttes i innkjøringssonene. I tillegg kommer en rekke mindre innsparingstiltak.

Utsettelse av toplankrysset på Bjørndalssletta kan føre til avviklingsproblemer i rushtidene, og Kristiansand kommune er i all hovedsak uenig i innsparingsforslagene. På grunn av kostnadsoverskridelsene mener Vegdirektoratet likevel at de foreslåtte innsparingstiltakene bør gjennomføres. Samferdselsdepartementet slutter seg til dette.

Anleggsarbeidene startet i november 1997. Tunnelen under Baneheia ble åpnet for trafikk i februar 2002. Hele prosjektet er planlagt å stå ferdig høsten 2004. Av foreslåtte midler i 2003 forutsettes 80 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 8 E39 Kristiansand – Bergen

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 128 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med 74 mill. kr i bompenger. Innenfor den statlige rammen legges det opp til anleggsstart på prosjektet Moberg – Svegatjørn. I tillegg videreføres arbeidene på strekningen Hop –

Fjøsanger, og det er satt av 19 mill. kr som refusjon til prosjektet E39 Solasplittkrysset, jf. St.prp. nr. 1 (2000–2001), side 90–91. Det er regnet med 24 mill. kr i bompenger til å starte arbeidene på parsellen Borevik – Jektevik på E39 over Stord i 2003. I tillegg er det regnet med bompenger til prosjektet Handeland – Feda.

(i mill. 2003-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2003	Restbehov pr. 01.01.2004
E39	Handeland – Feda	–	50,0	–
E39	Moberg – Svegatjørn	235	25,0	210

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekter. Summen vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen.

E39 Handeland – Feda

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 256, i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 123, og i St.prp. nr. 60 (2001–2002), side 17–27.

Prosjektet omfatter bygging av 17,5 km ny tofelts veg mellom Handeland og Feda i kommunene Lyngdal og Kvinesdal, samt 3 km tilknytningsveger i forbindelse med nytt kryss med rv 465 til Farsund. Vegen bygges med forbikjøringsfelt i stigningene. I prosjektet inngår tre store bruer, der brua over Fedafjorden er den største med en total lengde på om lag 570 m.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 60 (2001–2002), samtykket Stortinget i at prosjektet som inngår i Listerpakken, skal gjennomføres som et prøveprosjekt for OPS-ordningen. Det er forutsatt 100 mill. kr i bompenger til å dekke planlegging, grunnerverv og Statens vegvesens øvrige kostnader knyttet til prosjektet. Arbeidet med grunnerverv startes i 2002 og videreføres i 2003. Midlene i 2003 vil i sin helhet bli stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Prekvalisering av OPS-selskap forutsettes startet høsten 2002. Prosjektselskapet som får kontrakten, vil bli tildelt oppgaven etter en åpen internasjonal konkurranse. Det legges opp til kontraktsinngåelse ved årsskiftet 2003/2004 med sikte på anleggsstart i 2004. Kontrakten vil omfatte prosjektering, bygging og finansiering av ny E39 på strekningen Handeland – Feda samt drift og vedlikehold av strekningen Lyngdal – Flekkefjord i 20–25 år. Statens totale utgifter i avtaleperioden vil ikke være avklart før etter kontraktsinngåelsen.

E39 Moberg – Svegatjørn

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 241, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 123.

Prosjektet inngår i en større omlegging av E39 mellom Os og Bergen, og eksisterende veg er til dels både smal, svingete og preget av mye randbebyggelse. Vegen går også gjennom Osøyro sentrum. Årsdøgntrafikken varierer mellom 4 500 og 9 000 kjøretøy.

Prosjektet omfatter ny omkjøringsveg forbi Os med bygging av 3 km ny veg, inkl. ny bru over Ulvenvatnet, 0,6 km ny forbindelsesveg til eksisterende vegnett ved Svegatjørn samt to planskilte kryss. Deler av krysset ved Svegatjørn forutsettes fullført i forbindelse med videreføringen av utbyggingen mot Bergen. Prosjektet vil føre til at E39 innkortes med 1,4 km i forhold til eksisterende veg. Osøyro vil dessuten få en betydelig miljøgevinst ved at gjennomgangstrafikken føres utenom sentrum. Prosjektets netto nytte er beregnet til –30 mill. kr.

Det er knyttet sterke naturverninteresser til området ved Ulvenvatnet. Etter initiativ fra Samferdselsdepartementet er det derfor foretatt en miljømessig kvalitetssikring av reguleringsplanen for prosjektet, jf. bl.a. St.prp. nr. 1 (1998–99), side 95. Den miljømessige kvalitetssikringen viste at alle relevante opplysninger om miljø og verneverdier var kjent da reguleringsplanen ble vedtatt. Det var derfor ikke grunnlag for å foreslå endringer i den vedtatte planen.

Kostnadsoverslaget er 235 mill. kr. Inkl. renter i byggeperioden er kostnadsoverslaget 250 mill. kr. Det legges opp til anleggsstart i mai 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2005.

Rute 9 E39 Bergen – Ålesund (Vågsbotn – Spjelkavik) med tilknytning

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 206 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med 40 mill. kr i bompenger til E39 Teigen – Bogen. Innenfor denne rammen videreføres prosjektene Teigen – Bogen, Stigedalen og Blindheim – Breivika på E39. I tillegg er det satt av 25 mill. kr som betinget refusjon til prosjektet rv 5 Sogndal – Fjærland, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 128–129.

(i mill. 2003-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2003	Restbehov pr. 01.01.2004
E39	Teigen – Bogen	162	100,0	22
E39	Stigedalen (Hjelle – Straumshamn)	112	50,0	15
E39	Blindheim – Breivika	340	16,0	0
E39	Blindheim – Breivika, refusjon	–	55,0	0

I denne tabellen omtales bare enkelte prosjekter. Summen vil derfor ikke være det samme som i innledningstabellen.

E39 Teigen – Bogen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 243, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 126–127.

Prosjektet omfatter bygging av en 3,4 km lang tunnel samt 650 meter ny veg i dagen. Den nye vegen vil eliminere de rasutsatte partiene på E39 langs Sognefjorden. I tillegg vil den korte inn vegen med 2,2 km.

Anleggsarbeidene startet i januar 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2004. Av foreslåtte midler i 2003 forutsettes 40 mill. kr stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

E39 Stigedalen (Hjelle – Straumshamn)

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 243, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 127–128.

Som forutsatt i St.prp. nr. 1 (2001–2002), legges det opp til en nøktern opprusting av eksisterende veg der eksisterende horisontal- og vertikalkurvatur i hovedsak beholdes. Dette innebærer breddeutvidelse til 6,5 m som er minste vegbredde for tofelts veg.

Anleggsarbeidene startet i januar 2002, og arbeidene på de to høyest prioriterte delparsellene fullføres i 2002. Midlene i 2003 forutsettes benyttet til å videreføre arbeidene i tråd med utarbeidet framdriftsplan. Hele utbedringen ventes fullført høsten 2004.

E39 Blindheim – Breivika

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 243, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 128.

Prosjektet omfatter bygging av 3,2 km riksveg, inkl. 800 m fjelltunnel ved Blindheim, 550 m miljøtunnel under Moa samt miljøgate på Moa. Den nye vegen går i mindre bebygde områder enn eksisterende veg, som går gjennom tett bosetting i sentrum av Spjelkavik. Anleggsarbeidene startet i oktober 1999, og prosjektet ble åpnet for trafikk i september 2002.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2000–2001), ga Stortinget Ålesund kommune tillatelse til å forskottere inntil 55 mill. kr til forsering av prosjektet. De forskotterte midlene refunderes i 2003, uten kompensasjon for prisstigning og renter. Midlene i 2003 vil ellers bli benyttet til restarbeider og sluttfinansiering av grunnerverv.

Rute 10 E39 Ålesund – Trondheim (Kjelbotn – Klett)

Det foreslås ikke statlige midler til rute 10 i 2003. Det er imidlertid regnet med 10 mill. kr i bompenger til E39 Thamshamn – Øysand.

(i mill. 2003-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2003	Restbehov pr. 01.01.2004
E39	Thamshamn – Øysand	–	10,0	–

E39 Thamshamn – Øysand

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 244, i St.prp. nr. 83 (2000–2001), og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 129.

Prosjektet omfatter bygging av 21,9 km ny veg, hvorav seks tunneler på til sammen nesten 10 km. Vegen vil i hovedsak bli bygd med to felt, men det vil bli lagt inn strekninger med tre felt for å bedre forbikjøringsmulighetene. Det er planlagt fire planskilte kryss for å koble lokalvegsystemet til den nye vegen.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 83 (2000–2001), samtykket Stortinget i at prosjektet skal delvis bompengefinansieres og gjennomføres som et prøveprosjekt med OPS. Det legges opp til utvelgelse av foretrukket prosjektselskap ved årsskiftet 2002/2003 og kontraktsinngåelse i løpet av mars 2003. Framdriften er noen måneder forsinket i forhold til det som var lagt til grunn i St.prp. nr. 83 (2000–2001). Dette skyldes at anskaffelsesprosessen har tatt noe lengre tid enn planlagt. Kontrakten vil omfatte prosjektering, bygging og finansiering av ny E39 på strekningen Thamshamn – Øysand samt drift og vedlikehold av strekningen Bårdshaug – Klett i 20–25 år. Anleggsarbeidene ventes å starte våren 2003, og hele prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2005/2006.

Det forutsettes at bompengeselskapet stiller 10 mill. kr til disposisjon til dekning av Statens vegvesens kostnader knyttet til prosjektet i 2003. Disse omfatter bl.a. utgifter til lokal prosjektorganisasjon. Statens betalingsvederlag til prosjektselskapet vil ikke være avklart før etter kontraktsinngåelsen. Dette vil først komme til utbetaling etter at prosjektet er åpnet for trafikk, jf. St.prp. nr. 83 (2000–2001).

Rute 11 E134 Drammen – Haugesund

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 66 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med 50 mill. kr i bompenger til anleggstart på E134 Rullestadjuvet.

(i mill. 2003-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2003	Restbehov pr. 01.01.2004
E134	Hegstad – Damåsen	272	6,0	4
E134	Hegstad – Damåsen, refusjon	–	60,0	30
E134	Rullestadjuvet (første byggetrinn)	307	50,0	257

E134 Hegstad – Damåsen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 244, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 130.

Prosjektet omfatter bygging av 9,4 km ny veg fra Hegstad mot Kongsberg. I tillegg omfatter prosjektet gjenstående arbeider på parsellen Torespæren – Hegstad. Planlagte tiltak langs eksisterende veg samt bygging av rasteplass og tverrforbindelse med kryss til Darbu inngår ikke i prosjektet. Anleggsarbeidene startet i mars 2000, og prosjektet åpnes for trafikk i oktober 2002.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 68 (1998–99), ga Stortinget Buskerud fylkeskommune og Øvre Eiker og Kongsberg kommuner tillatelse til å forskottere 90 mill. kr til gjennomføring av prosjektet. De forskotterte midlene skal refunderes i 2003 og 2004, uten kompensasjon for pris-

stigning og renter. Midlene i 2003 vil ellers bli benyttet til avsluttende arbeider.

E134 Rullestadjuvet

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 244–245, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 130–132.

Prosjektet omfatter dels bygging av ny veg og dels utbedring av eksisterende veg på en 7,5 km lang strekning fra kommunegrensen mellom Odda og Etne ved Vintertun til Rullestadvatn vest. I utbyggingen inngår en kort tunnel samt en lengre tunnel på om lag 3 km med tre felt. Utbedring av E39 gjennom Rullestadjuvet vil fjerne en flaskehals for tungtrafikken på stamvegruta mellom Drammen og Haugesund.

Anleggsarbeidene er planlagt å starte i mai 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2005. Midlene i 2003 forutsettes i sin helhet stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Rute 12 E16 Kjørbo/Sandvika – Bergen (Vågsbotn)

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 146 mill. kr for 2003. Innenfor denne rammen prioriteres ombygging av det ulykkesutsatte krysset mellom E16 og rv 7 på Ve vest for Hønefoss. Videre legges det opp til å fullfinansiere prosjektet Vaksdal – Boge, som åpnes for trafikk i desember 2002. I tillegg videreføres arbeidene på prosjektet Voldum – Seltun. Samferdselsdepartementet vil også be Statens vegvesen om å vurdere behovet for igangsettelse av mindre utbedringstiltak på E16 gjennom Valdres.

(i mill. 2003-kr)

		Kostnadsoverslag	Statsmidler og annen finansiering i 2003	Restbehov pr. 01.01.2004
E16	Voldum – Seltun	293	120,0	115

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

E16 Voldum – Seltun

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 246, i St.prp. nr. 76 (2000–2001), side 16, og i St.prp. nr.1 (2001–2002), side 132–133.

Prosjektet omfatter bygging av to tunneler på om lag 1,6 km og 3 km, samt ny bru over Lærdalselva. Prosjektet vil føre til en innkorting av E16 med om lag 5 km. Videre legges vegen utenom strekninger som er utsatt for steinsprang og nedfall av is. Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2001–2002), er det gjennomført rassikringstiltak ved Seltun i 2002. Dette har ført til en kostnadsøkning på 8 mill. kr (3 pst.).

Anleggsarbeidene startet i januar 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2004. Det legges opp til å åpne deler av prosjektet for trafikk allerede sommeren 2003, slik at den vanskelige strekningen forbi Seltunåsen blir avløst av ny veg.

E16 Wøyen – Bjørum

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 245, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 132.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2001–2002), viste flertallet i samferdselskomiteen til at valg av trase på strekningen Wøyen – Bjørum ikke er avklart. Hvis traseavklaringen ikke kommer på plass i tide til at den foreslåtte bevilgning kan benyttes i løpet av perioden 2002–2005, blir Regjeringen bedt om å komme tilbake til Stortinget med saken, med sikte på at midlene kan forskyves til fullføring av denne strekningen i perioden 2005–2011, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001–2002), side 51.

Berørte parter er kommet fram til enighet om hvilke traséalternativer som skal legges til grunn for den videre planleggingen, og arbeidet med reguleringsplan pågår. Planvedtak ventes å foreligge sommeren 2003. Plansituasjonen og foreliggende økonomiske rammer tilsier at det tidligst vil være aktuelt med anleggsstart i 2005. Det vises for øvrig til fylkesomtalen for Akershus.

E16 Øye – Steinklepp

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2001–2002), ba flertallet i samferdselskomiteen

om at Stortinget blir orientert om planstatus og framdrift på stamvegrute 12, spesielt på strekningen E16 Øye – Steinklepp, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001–2002), side 51.

E16 Filefjell er den mest stabile vinterovergangen mellom øst og vest. Målet med utbedringer på denne strekningen vil være å styrke vinterregulariteten ytterligere og forbedre framkommeligheten. Statens vegvesen i Oppland og i Sogn og Fjordane har utarbeidet en vegutredning for den vel 40 km lange strekningen Øye – Borlaug som grunnlag for å prioritere mellom aktuelle tiltak. Strekningen er inndelt i åtte delparseller, der de foreslåtte tiltakene varierer fra utbedring av skredutsatte partier og partier med dårlig sikt vinterstid til utbedring av stigning, horisontalkurvatur og vegbredde. Kostnadene for den enkelte delparsell varierer fra om lag 30 mill. kr til om lag 150 mill. kr. Totalkostnaden for de skisserte tiltakene er i størrelsesorden 700 mill. kr.

Det er nødvendig å utarbeide både konsekvensutredning og kommunedelplaner før det kan gjennomføres reguleringsplanlegging for de aktuelle tiltakene på strekningen Øye – Borlaug. Følgelig er det ikke aktuelt å gjennomføre tiltak på denne strekningen i perioden 2002–2005, men Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til å igangsette nødvendig planarbeid som gjør det mulig å gjennomføre tiltak i neste planperiode.

Strekningen Borlaug – Voldum, som ligger 1 km vest for Steinklepp, inngår i godkjent konsekvensutredning for E16 Borlaug – Lærdal. Det er ventet at det vil foreligge godkjent reguleringsplan for denne strekningen i løpet av høsten 2002. Dagens veg er smal med vegbredde 5–6 m, og den har dårlig horisontalkurvatur. Strekningen er 8,5 km lang, og den foreslåtte løsningen som blant annet omfatter 1,9 km tunnel, vil føre til at E16 innkortes med vel 2 km. Kostnadene er foreløpig beregnet til om lag 210 mill. kr.

Samferdselsdepartementet går inn for å prioritere utbedring av strekningen Borlaug – Voldum i perioden 2002–2005. Trafikken er vesentlig større på denne strekningen vest for krysset mellom E16 og rv 52 på Borlaug enn øst for krysset. Særlig for trafikken mellom Hemsedal og Lærdal vil strekningen framstå som et markert standardbrudd når prosjektet Voldum – Seltun åpnes for trafikk i 2004. Plansituasjonen tilsier at det vil være mulig med anleggsstart i 2004. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i forbindelse med statsbudsjettet for 2004.

Rute 13 Rv 15 Otta – Hjelle

Det foreslås ikke statlige midler og heller ikke annen finansiering til rute 13 i 2003.

Rute 14 E136 Dombås – Ålesund

Det foreslås ikke statlige midler og heller ikke annen finansiering til rute 14 i 2003.

Rute 15 Rv 2 Riksgrensen/Magnor – Kløfta med tilknytning

Det foreslås ikke statlige midler og heller ikke annen finansiering til rute 15 i 2003.

Rute 16 Rv 3 Kolomoen – Ulsberg

Det foreslås ikke statlige midler og heller ikke annen finansiering til rute 16 i 2003.

Rute 17 Rv 35 Hønefoss – Jessheim

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 245 mill. kr for 2003.

(i mill. 2003-kr)

		Kostnads-overslag	Statsmidler og annen finansiering i 2003	Restbehov pr. 01.01.2004
Rv 35	Lunner – Gardermoen	781	245,0	22

Rv 35 Lunner – Gardermoen

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 248, i St.prp. nr. 85 (1997–98) og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 134.

Prosjektet omfatter bygging av ny vegforbindelse mellom Lunner i Oppland og Gardermoen i Akershus. Samlet veglengde blir omlag 26 km, for-

delt med om lag 17 km i Akershus og om lag 9 km i Oppland.

Anleggsarbeidene startet i februar 2000, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i november 2003.

Rute 18 Rv 23 Lier – Drøbak – Vassum

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 12 mill. kr for 2003. Midlene vil bli brukt til å dekke merkostnader på prosjektet rv 23 Oslofjordforbindelsen, som følge av rettssak mellom en av entreprenørene og Statens vegvesen. På grunn av uenighet om sluttoppgjøret er det fortsatt knyttet usikkerhet til de endelige kostnader for prosjektet.

Fylkesfordelt ramme

Samferdselsdepartementets forslag til investeringsprogram innenfor fylkesfordelt ramme er basert på prioriteringene i St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, Stortingets behandling av denne planen, jf. Innst. S. nr. 119 (2000–2001), vegkontorenes handlingsprogram for perioden 2002–2005 og Stortingets merknader til dette i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2001–2002). Etterfølgende tabell viser forslaget til investeringsprogram for 2003. Av tabellen framgår også forutsatte investeringer i 2002–2003 sammenholdt med handlingsprogrammet for perioden 2002–2005.

Igangsatte prosjekter gir store bindinger i enkelte fylker. For å sikre rasjonell anleggsdrift, er det lagt opp til en viss skjevfordeling av rammene mellom de enkelte år. Dette har ført til at oppfølgingsgraden i forhold til St.meld. nr. 46 (1999–2000) og handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 varierer noe mellom fylkene. På grunn av store bindinger knyttet til igangsatte prosjekter og oppfølging av grusvegprogrammet, er oppfølgingsgraden høy for Akershus, Rogaland, Sogn og Fjordane, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag og Finnmark. Den lave oppfølgingsgraden for Oslo og Møre og Romsdal skyldes at det er forutsatt anleggsstart på store prosjekter seint i perioden. Variasjonene i oppfølgingsgrad forutsettes å jevne seg ut innen utløpet av planperioden 2002–2005.

Vegkontorenes forslag til budsjett for 2003 er forelagt fylkeskommunene til uttalelse. Ved behandlingen kom det i liten grad fram uenighet om prioriteringene innenfor planrammene til det enkelte fylke. Gjenstående uenigheter er omtalt under de enkelte fylker.

Samferdselsdepartementet legger opp til en ekstra satsing på kollektivtiltak i 2003. I tillegg går departementet inn for en sterkere skjerming av trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger enn forutsatt i de lokale budsjettforslagene. Dette har ført til reduserte oppstartsbevilgninger til enkelte nye prosjekter i 2003.

Prosjekter på det øvrige riksvegnettet omtales som hovedregel ikke nærmere, men prosjekt med en totalkostnad på over 200 mill. kr nevnes i teksten. Videre er foreslått investering i 2003 tatt med for disse prosjektene samt kostnadsøkning i forhold til opprinnelig overslag dersom denne er større enn 10 pst. og ikke er omtalt tidligere. Åpningsår angis bare for prosjekt som ventes åpnet i 2003 (budsjettåret). Utover dette omtales kostnadsoverslag for alle nye prosjekter med kostnadsoverslag over 200 mill. kr.

Investeringsprogrammet 2002–2005, bevilget 2002 og forslag 2003 – fylkesfordelt ramme

(i mill. 2003-kr)

	Statlige bevilgninger						Annen finansiering						
Fylke	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005	Endring	Handlings program 2002-2005	Bevilget 2002	Forslag 2003	Sum 2002 og 2003 i % av HP	St.meld. nr. 46 (1999-2000) 2002-2005	Endring	Handlings-program 2002-2005	Anslag 2002[1)]	Anslag 2003	Sum 2002 og 2003 i % av HP	Til investeringer totalt i 2002 og 2003
Østfold	334	53	387	97	79,0	45,5		234	234	91	108	85,0	375,0
Akershus	972	123	1 095	344	223,0	51,8	782	-40	742	281	311	79,8	1 159,0
Oslo	836	103	939	182	243,0	45,3	1 311	-41	1 270	360	407	60,4	1 192,0
Hedmark	282	42	324	70	70,1	43,2							140,1
Oppland	282	38	320	73	64,2	42,9	152	11	163		37	22,7	174,2
Buskerud	742	87	829	266	145,0	49,6	102	-61	41	24	11	85,4	446,0
Vestfold	293	57	350	85	81,0	47,4	833	-295	538		25	4,6	191,0
Telemark	544	65	609	132	131,0	43,2							263,0
Aust-Agder	219	38	257	64	56,0	46,7	51	132	183	22	63	46,4	205,0
Vest-Agder	271	42	313	69	72,0	45,0	152	21	173	43	25	39,3	209,0
Rogaland	460	47	507	140	144,5	56,1	315	152	467	72	57	27,6	413,5
Hordaland	1 024	111	1 135	302	228,0	46,7	833	549	1 382	282	271	40,0	1 083,0
Sogn og Fjordane	460	56	516	175	102,0	53,7					10		287,0
Møre og Romsdal	648	47	695	121	131,0	36,3	213	-122	91		150	164,8	402,0
Sør-Trøndelag	418	63	481	126	122,0	51,6					32		280,0
Nord-Trøndelag	241	34	275	67	73,0	50,9	152	51	203	23	72	46,8	235,0
Nordland	575	44	619	149	117,0	43,0							266,0
Troms	344	46	390	91	101,0	49,2					2		194,0
Finnmark	314	39	353	114	69,0	51,8							183,0
Sum	9 259	1 135	10 394	2 667	2 251,8	47,3	4 896	591	5 487	1 198	1 581	28,8	7 697,8

1) Anslag i St.prp. nr. 1 (2001–2002).

Østfold

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 79 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med at Østfold får stilt til disposisjon 108 mill. kr i bompenger fra Østfoldpakka til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme.

Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og tiltak for å oppfylle kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. Videre prioriteres planlegging og grunnerverv i forbindelse med Østfoldpakka. Ut over dette er det regnet med at bompengeselskapet stiller til disposisjon 16 mill. kr til kompensasjonstiltak for bomplasseringene. For nærmere omtale av prioriteringene innenfor Østfoldpakka vises det til omtale under stamvegrutene 1 og 6.

Akershus

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 223 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med at Akershus får stilt til disposisjon 311 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 og Oslopakke 2, inkl. 35 mill. kr i merinntekt fra 2001. Av dette er 76 mill. kr fra Oslopakke 2. Bompengene vil i sin helhet gå til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme.

Det er regnet med 77 mill. kr i bompenger til rv 4 Gjelleråsen – Slattum som ventes åpnet for trafikk i august 2003. Videre er det regnet med 84 mill. kr i bompenger til Samleveg Lørdagsrud – Strømmen kirke, inkl. refusjon, jf. St.prp. nr. 60 (1999–2000). Prosjektet ventes åpnet for trafikk i juni 2003. Rv 120 Erpestad – Gardermoen kan åpnes for trafikk i oktober 2002 som følge av at prosjektet er tilført ekstra midler gjennom midlertidige omdisponeringer, mot tilbakeføring i 2003.

Innenfor mindre investeringstiltak prioriteres særlig kollektivtiltak gjennom bompenger fra Oslopakke 2. I 2003 legges det vekt på utvikling av knutepunkter og terminaler samt tiltak for å bedre framkommeligheten for busser. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak og tiltak for å oppfylle kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. I endelig handlingsprogram for strekningsvise investeringer på stamvegnettet i perioden 2002–2005 er det forutsatt 50 mill. kr i bompenger til E16 Wøyen-Bjørum i 2003. På grunn av manglende planavklaring er det ikke aktuelt med anleggsstart i 2003, jf. omtale under stamvegrute 12. Det er imidlertid satt av 15 mill. kr i bompenger til videre planlegging og grunnerverv i forbindelse med prosjektet. De resterende 35 mill. kr benyttes i all hovedsak til å dekke kostnadsøkninger på rv4 Gjelleråsen – Slattum, jf St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 137.

For å følge opp fylkeskommunens merknader til handlingsprogrammet for perioden 2002–2005 har vegkontoret utarbeidet et forslag til hvordan 20 pst. av midlene til Oslopakke 1 i denne perioden kan benyttes til kollektivtiltak. Dette foreslås løst ved at til sammen 235 mill. kr av forutsatte bompenger til E16 Wøyen – Bjørum midlertidig omdisponeres til prosjekter og tiltak innenfor fylkesfordelt ramme. De omdisponerte midlene forutsettes tilbakeført etter 2005. Fylkestinget finner ikke å kunne slutte seg til de skisserte omprioriteringene og ber om at vegkontoret utarbeider et nytt forslag til revidert handlingsprogram for mindre investeringstiltak.

Vegdirektoratet kan vanskelig se at det er rom for store omprioriteringer innenfor den fylkesfordelte rammen. Som det framgår av omtalen under stamvegrute 12, er det lite sannsynlig med anleggsstart på E16 Wøyen – Bjørum før i 2005. Det burde derfor ligge til rette for en omprioritering til fordel for kollektivtrafikken og i tråd med forutsetningene i Oslopakke 1, under forutsetning av at det foreligger tilstrekkelig planavklaring for en økt kollektivsatsing. Det skal uansett utarbeides et revidert forslag til handlingsprogram for kollektivtiltak/Oslopakke 2 i løpet av høsten 2002. I den forbindelse vil vegkontoret se på mulighetene for å prioritere kollektivtrafikk høyere i 2004 og 2005. Samferdselsdepartementet slutter seg til dette, og forutsetter at arbeidet med forsert planavklaring for økt kollektivsatsing i Akershus gis høy prioritet.

Oslo

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 243 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med at Oslo får stilt til disposisjon 432 mill. kr i bompenger fra Oslopakke 1 og Oslopakke 2, inkl. 19 mill. kr i merinntekt fra 2001. Det forutsettes 25 mill. kr til strekningsvise investeringer på stamvegnettet og 407 mill. kr til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme. Av dette er 114 mill. kr fra Oslopakke 2.

Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, i all hovedsak kollektivtiltak. Det forutsettes om lag 470 mill. kr, inklusive bompenger, til kollektivtiltak i Oslo. Videreføring av arbeidene med T-baneringen vil være den viktigste oppgaven. For 2003 er det satt av 215 mill. kr i bompenger til dette prosjektet. Det legges videre til grunn 135 mill. kr til tiltak for å øke sikkerheten og hastigheten på T-banenettet i 2003, herav 100 mill. kr over statsbudsjettet og 35 mill. kr i bom-

penger. I tillegg kommer kommunale bevilgninger til dette området. Det forutsettes at Oslo kommune utarbeider en plan for de tiltak som skal gjennomføres i 2003, samt hvordan disse skal finansieres. Planen vil være utgangspunkt for Statens vegvesens bidrag til Oslo kommune. I tillegg prioriteres midler til første etappe av prosjektet Frogner plass – Majorstua.

Oslo kommune har meldt om kostnadsøkninger på T-baneringen. Ved utarbeidelsen av handlingsprogrammet for perioden 2002–2011, var det kjent at kostnadene ville øke med mer enn 10 pst. Det er derfor tatt høyde for statens andel av kostnadene i henhold til inngått avtale der det forutsettes at staten skal dekke 75 pst. av kostnadene over riksvegbudsjettet, inkl. bompenger, samt sin forholdmessige andel av en kostnadsøkning på inntil 10 pst.

Oslo kommune, Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet har drøftet hvordan T-baneringen kan fullfinansieres. På denne bakgrunn har Samferdselsdepartementet i brev til Oslo kommune av 13.09.2002, lagt til grunn at avtalen fortsatt skal gjelde. Brevet signaliserer imidlertid en vesentlig økt statlig satsing på kollektivtransport i Oslo, noe som vil gi kommunen økt handlingsrom. Det er også åpnet for midlertidige omdisponeringer innenfor Oslopakke 2, forutsatt enighet med Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen. For 2003 går Vegdirektoratet inn for at opprinnelige foreslåtte midler til Nationaltheateret kollektivknutepunkt omprioriteres til T-baneringen, for å sikre at finansieringsbehovet fram til 2004 dekkes. Samferdselsdepartementet slutter seg til dette, men forutsetter at dette blir tatt opp med Oslo kommune.

Som omtalt under Akershus, skal det høsten 2002 utarbeides et revidert forslag til handlingsprogram for Oslopakke 2 med sikte på lokalpolitisk behandling i forbindelse med budsjettforslaget for 2004. Samferdselsdepartementet forutsetter at fullfinansiering av T-baneringen avklares i den sammenheng.

Bystyret ønsker bl.a. en omprioritering av bruken av bompengemidler fra nedbetaling av lån til investeringer i tiltak langs Ring 3. Vegkontoret viser til at nedbetalingstakten for bompengelånene ble fastsatt i forbindelse med Nasjonal transportplan 1998–2007. For å sikre en jevn nedtrapping av aktiviteten ble det lagt opp til en trinnvis nedbetaling med start i 2001 og med siste avdag i 2007. En endring av nedbetalingsplanen vil påvirke bompengeselskapets kredittverdighet og kan derfor ikke anbefales.

Bystyret ønsker også at bompenger skal brukes til å finansiere deler av det kommunale hovedsykkelvegnettet. Vegkontoret viser til at i forbindelse med bystyrets behandling av hovedsykkelvegnettet for Oslo ble ansvarsfordeling med tilhørende finansiering vedtatt og ser ingen grunn til å endre dagens praksis. Denne går ut på at hver part dekker sine kostnader til investeringer.

Både Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet sluttet seg til vegkontorets vurderinger.

I forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2002, ba samferdselskomitéen om en vurdering av muligheten for å framskynde oppstart av rv 4 Fossumdiagonalen til perioden 2002–2005, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001–2002), side 53. I den forbindelse vises det også til Innst. S. nr. 119 (2001–2002) der komiteen forutsetter at det innen neste rullering av transportplanen i 2004 er ferdigstilt planer for helhetlig infrastrukturtiltak som kan bedre miljøstandarden i Groruddalen. Oslo kommune arbeider med et utviklingsprogram for Groruddalen. Programmet vil gi premisser for den videre bearbeidelsen av kommunedelplanen for rv 4 Trondheimsveien på strekningen Rommen – Bånkall, hvor Fossumdiagonalen er inkludert. Kommunedelplanen forventes tidligst vedtatt i 2004 og reguleringsplanen i 2006. Det vil følgelig ikke være mulig å forsere oppstart av Fossumdiagonalen til perioden 2002–2005.

Hedmark

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 70,1 mill. kr for 2003. Innenfor denne rammen prioriteres bygging av ny Flisa bru på rv 206. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak, samt midler til planlegging.

Oppland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 64,2 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med at Oppland får stilt til disposisjon 37 mill. kr i bompenger til utbygging av rv 4. Denne saken er omtalt i St.prp. nr. 74 (2000–2001). Innenfor denne rammen legges det opp til å benytte 49,8 mill. kr til å starte omleggingen av rv 4 forbi Raufoss, hvorav 30,5 mill. kr i bompenger. I tillegg fullføres byggingen av forbikjøringsfelt på strekningen Lygna N – Einavoll. Videre prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger.

Investeringskostnadene for prosjektet rv 4 Reinsvoll – Hunndalen (omleggingen forbi Raufoss) er beregnet til 304 mill. kr. Dette er en kostnadsøkning på 40 mill. kr (15 pst.) i forhold til St.prp. nr. 74 (2000–2001). Kostnadsøkningen skyl-

des i hovedsak at det er foretatt justeringer av prosjektet ut fra trafikksikkerhetsmessige hensyn. I tillegg har nye vurderinger av enhetspriser ført til kostnadsøkninger. Utover dette er usikkerheten i kostnadsoverslaget vurdert på nytt, og dette har ført til en økning av tilleggene for usikkerhet og uforutsette kostnader.

Bompengeinnkrevingen startet i juli 2002, og så langt ligger trafikken gjennom bomstasjonen vesentlig under prognosene. Det er for tidlig å trekke endelige konklusjoner med hensyn til framtidige bompengeinntekter, men det synes klart at tiltakene som er gjennomført på sidevegene for å hindre omkjøring ikke har vært tilstrekkelige.

I St.prp. nr. 74 (2000–2001) er det lagt til grunn at utbyggingen skal skje parallelt med bompengeinnkrevingen og at ev. låneopptak vil være av begrenset størrelse. Med økte anleggskostnader og utsikter til reduserte bompengeinntekter kan et slikt opplegg føre til urasjonell anleggsdrift. Vegdirektoratet mener derfor at det bør vurderes større grad av låneopptak for å sikre rasjonell anleggsdrift. Det er tatt initiativ til en dialog med fylkeskommunen og bompengeselskapet om finansieringsopplegget for prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en nærmere vurdering av prosjektet før anleggsarbeidene startes.

Buskerud

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 145 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med at Buskerud vil få stilt til disposisjon 11 mill. kr i bompenger fra Vegpakke Drammen til bygging av gang- og sykkelveger.

Innenfor denne rammen prioriteres oppfølging av Vegpakke Drammen. Det er satt av 41,1 mill. kr til E134 Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes. Prosjektet ble åpnet for trafikk i august 2002 ved hjelp av midlertidige lån fra andre fylker, mot tilbakeføring i 2003. Videre prioriteres 15,4 mill. kr til anleggsstart på rv 283 Kreftingsgate. Investeringskostnadene er beregnet til 325 mill. kr. I tillegg kommer 42 mill. kr i framtidig refusjon til Drammen kommune for bygging av undergang under jernbanen, jf St.prp. nr. 27 (1998–99). Som en oppfølging av Vegpakke Drammen legges det også opp til å starte byggingen av ny motorvegbru på E18 over Drammenselva i 2003, jf. nærmere omtale under stamvegrute 7.

Innenfor fylkesfordelt ramme prioriteres også mindre investeringstiltak med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og tiltak for å oppfylle grenseverdiforskriften til forurensningsloven.

Vegpakke Drammen

Status for Vegpakke Drammen er tidligere omtalt i blant annet St.meld. nr. 46 (1999–2000), side 253, i St.prp. nr. 1 (1999–2000), side 117–118, og i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 140.

Da Stortinget sluttet seg til Vegpakke Drammen i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (1993–94), var samlet kostnadsramme anslått til nærmere 2,7 mrd. kr. I St.prp. nr. 1 (1999–2000) er kostnadsrammen for vegpakken økt til nærmere 3,9 mrd. kr. Samtidig blir det opplyst at kostnadene kan komme opp i over 4,4 mrd. kr dersom det tas hensyn til anslått usikkerhet i overslagene. Dette er om lag 60 pst. over nivået i St.prp. nr. 1 (1993–94).

For gjennomførte prosjekt er kostnadene 42 pst. høyere enn oppgitte overslag i St.prp. nr. 1 (1993–94) og 23 pst. høyere enn innmeldte reguleringsplanoverslag før anleggsstart. For ikke gjennomførte prosjekter ligger oppdaterte kostnadsoverslag om lag 140 pst. over overslagene i St.prp. nr. 1 (1993–94). Det er fortsatt knyttet stor usikkerhet til overslagene for de prosjektene som ikke har planavklaring. Dette gjelder rv 283 Øvre Sund bru, Konnerudnedføringen og rv 319 Tørkop – Eik.

En bompengepakke består av flere delprosjekter. Når pakken vedtas lokalt og i Stortinget, vil det som hovedregel ikke foreligge detaljert planavklaring for mange av prosjektene. På dette tidspunktet vil det følgelig være knyttet stor usikkerhet til oppgitte kostnadsoverslag. I tiden fram mot realisering skjer det et omfattende planarbeid på flere plannivåer i samarbeid med en rekke aktører. I denne prosessen kommer det som regel fram nye, bedre og mer omfattende løsninger som ikke er så lett å se i en tidlig planfase før et aktivt og forpliktende plansamarbeid tar til. Erfaringer viser at dette normalt fører til planendringer med betydelige kostnadsøkninger. Vegpakke Drammen er ikke i noen særstilling her sammenlignet med andre bompengepakker.

For flere av prosjektene i Vegpakke Drammen skyldes kostnadsøkningene at det har gått lang tid mellom plangodkjenning og anleggsstart. Nye krav til planlegging og endret arealutvikling har ført til at tidligere godkjente planer ikke anses for å være tidsmessig riktige, og innhold og omfang av prosjektene er blitt endret. Andre årsaker til kostnadsøkningene har vært større prisøkning enn ventet og at det i opprinnelig overslag ikke var tatt tilstrekkelig høyde for prosjektendringer i byggefasen.

Samferdselsdepartementet finner det viktig å påpeke at kostnadsøkningene for prosjektene i Vegpakke Drammen er uheldige. Statens vegvesen

har siden fremleggelsen av Vegpakke Drammen arbeidet kontinuerlig med å øke kvaliteten på planer og kostnadsoverslag som legges til grunn for beslutninger om utbygging av vegnettet. Det vises til nærmere omtale om dette forbedringsarbeidet i generell del av omtalen av programkategori 21.30 Vegformål. Departementet forutsetter at Statens vegvesen fortsatt prioritere dette arbeidet høyt. Videre mener Samferdselsdepartementet det er viktig å få fram usikkerheten i bompengepakkene når de legges fram for Stortinget. Som hovedregel bør bompengepakker der utbyggingen vil foregå over lang tid, primært presenteres som et forslag til planlagt finansieringsramme. Endelig beslutning om hvilke tiltak som skal gjennomføres innenfor denne rammen bør først tas når det enkelte prosjekt er tilstrekkelig avklart.

Det arbeides fortsatt med et opplegg for sluttføring av Vegpakke Drammen. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette som egen sak så snart den lokalpolitiske behandlingen er sluttført, ev. i forbindelse med revisjon av Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015.

Vestfold

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 81 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med at Vestfold får stilt til disposisjon 25 mill. kr i eksterne midler til planlegging og grunnerverv i forbindelse med videre utbygging av E18 på strekningen Kopstad – Gulli. Dersom det blir tilslutning til bompengefinansiert utbygging av prosjektet, forutsettes disse utgiftene refundert med bompenger.

Innenfor den statlige rammen prioriteres mindre investeringstiltak, i all hovedsak bygging av gang- og sykkelveger og tiltak for å oppfylle grenseverdiforskriften til forurensningsloven. I tillegg prioriteres midler til planlegging.

Fylkestinget går inn for at kollektivtrafikktiltak prioriteres og at det settes av minst det som er forutsatt i handlingsprogrammet, men foreslår ingen konkrete omprioriteringer for å oppnå dette. Samferdselsdepartementet er i utgangspunktet positiv til en slik forbedring og forutsetter at Statens vegvesen tar opp spørsmålet om ev. omprioriteringer innenfor fylkesfordelt ramme med fylkeskommunen. Det er imidlertid en forutsetning at midlene benyttes til tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde og at kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven oppfylles som forutsatt.

Som det går fram av St.prp. nr. 60 (2001–2002), tar departementet sikte på å legge fram en bompengeproposisjon for Tønsbergprosjektet i løpet av 2002, når godkjent reguleringsplan og ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslaget for prosjektet rv 311 Ringveg øst – vest foreligger.

Telemark

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 131 mill. kr for 2003. Innenfor denne rammen prioriteres utbedring av rv 38 innfartsvegen til Kragerø ved at det legges opp til å starte ombyggingen på strekningen Kragerøtunnelen – Kalstadkrysset i 2003. Bevilgningen vil gjøre det mulig med trafikkåpning på strekningen i 2004. I tillegg prioriteres videreføring av igangsatte arbeider med oppgradering av eksisterende vegnett, samt trafikksikkerhetstiltak.

Aust-Agder

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 56 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med at Aust-Agder får stilt til disposisjon 63 mill. kr i bompenger til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme, fordelt med 42 mill. kr til tiltak innenfor Aust-Agderpakken, jf. St.prp. nr. 30 (2000–2001), og 21 mill. kr til tiltak på rv 9 i Setesdalen, jf. St.prp. nr. 50 (2001–2002).

Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak. Utbyggingen av rv 9 i Setesdalen følges opp, bl.a. gjennom videreføring av rassikringen i Flåstrondi i Valle kommune. Aust-Agderpakken følges opp gjennom bygging av gang- og sykkelveger og trafikksikkerhetstiltak langs eksisterende E18, samt midler til planlegging og grunnerverv i forbindelse med forseringen av OPS-prosjektet. For nærmere omtale av Aust-Agderpakken vises det til omtale av prosjektet E18 Brokelandsheia – Vinterkjær under stamvegrute 7.

Vest-Agder

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 72 mill. kr. I tillegg er det regnet med at Vest-Agder får stilt til disposisjon 25 mill. kr i bompenger til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme, fordelt med 20 mill. kr til tiltak innenfor Listerpakken, jf. St.prp. nr. 60 (2001–2002), og 5 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Kristiansand, jf. St.prp. nr. 76 (2000–2001).

Innenfor denne rammen legges det opp til anleggsstart på Listerpakkeprosjektet rv 43 Aunevik – Bukkesteinen. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak og fullføring av arbeidene med å legge fast dekke på riksveger som fortsatt har grusdekke.

Rogaland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 144,5 mill. kr. I tillegg er det regnet med at Rogaland får stilt til disposisjon til sammen 57 mill. kr i bompenger og tilskudd. Innenfor denne rammen prioriteres oppfølging av Nord-Jærenpakken med midler til mindre investeringstiltak, særlig bygging av gang- og sykkelveger. I tillegg prioriteres rassikringstiltak gjennom videreføring av prosjektet rv 13 Ivarsflaten.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 60 (2001–2002), bevilget Stortinget 16 mill. kr til rassikring av rv 503 i Gloppedalen. Det ble imidlertid satt som forutsetning at fylkeskommunen i forbindelse med behandlingen av budsjettet for 2003 prioriterer fullfinansiering av prosjektet innenfor handlingsprogramrammen for perioden 2002–2005. Fylkeskommunen har ikke funnet å kunne akseptere dette. Det er derfor ikke satt av midler til prosjektet i 2003. Fylkeskommunen har imidlertid signalisert at den stiller seg åpen for en dialog om ev. andre finansieringsløsninger. Statens vegvesen har derfor tatt initiativ til en diskusjon om ev. forskottering til fullføring av prosjektet, mot refusjon i på et senere tidspunkt.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 72 (1999–2000), samtykket Stortinget i bompengeinnkreving til delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen, jf. Innst. S. nr. 120 (1999–2001). I finansieringsplanen er det lagt til grunn anleggsstart i 2005/2006, men mulighetene for å forsere anleggsstart til 2004 vurderes. For å legge til rette for dette er det forutsatt 15 mill. kr i bompenger til prosjektering og grunnerverv i 2003. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til spørsmålet om ev. forsering av prosjektet i forbindelse med statsbudsjettet for 2004.

Nord-Jærenpakken

Etter at bompengeinnkrevingen startet i april 2001 har det vist seg at nettoinntektene er blitt mindre enn forutsatt i St.prp. nr. 14 (1998–99) og i St.meld. nr. 46 (1999–2000). Dette skyldes i hovedsak større bruk av abonnement med full rabatt enn forutsatt. I tillegg har det vist seg at regelen om betaling for maksimum en passering pr. time slår mer ugunstig ut for inntektene enn opprinnelig forutsatt. Videre har driftsutgiftene økt, blant annet som følge av endring i reglene for merverdiavgift.

Som følge av inntektssvikten, må framdriften for de store bompengefinansierte prosjektene justeres. Anleggsstart på prosjektet rv 44 Stangeland – Skjæveland vil trolig ikke kunne skje før etter 2004 hvis ikke takstene økes. Det er satt av 15 mill. kr i bompenger til videre planlegging og grunnerverv i 2003. Totalt er det forutsatt 36 mill. kr i bompenger til tiltak innenfor Nord-Jærenpakken i 2003. Resten av inntektene settes av for framtidig bruk, slik at prosjektet sikres rasjonell anleggsdrift.

Hordaland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 228 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med at Hordaland får stilt til disposisjon 271 mill. kr i annen finansiering, i all hovedsak bompenger. Innenfor denne rammen prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på bygging av gang- og sykkelveger og kollektivtiltak. I tillegg gjennomføres trafikksikkerhetstiltak og tiltak for å oppfylle kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. Det legges opp til å forsere åpningen av prosjektet rv 580 Midtun – Hop til desember 2002, men prosjektet vil først bli fullfinansiert i 2003.

Innenfor den fylkesfordelte rammen for 2003 er det satt av 30 mill. kr til Bergen. I tillegg er det regnet med at det vil bli stilt til disposisjon 260 mill. kr i bompenger til tiltak innenfor Bergensprogrammet, jf. St.prp. nr. 76 (2001–2002). Midlene vil i all hovedsak gå til mindre investeringstiltak som støyskjerming, bygging av kollektivfelt, trafikksikkerhetstiltak, bygging av gang- og sykkelveger og planlegging. Det vil ikke bli startet opp større prosjekter med økonomiske bindinger for senere år. Det vil bli avsatt midler for å sikre framdriften av Bergen kommunes planlegging av bybane, med sikte på at prosjektet kan startes opp i 2005, som omtalt i St.prp. nr. 76 (2001–2002).

Bergen bystyre går inn for at prinsippet om en 50/50-fordeling av rammen mellom Bergen og fylket for øvrig må gjenspeiles i de årlige budsjetter ved at Bergen tildeles om lag 50 pst. av den fylkesfordelte rammen hvert år i planperioden. At forbruket fordeler seg ulikt fra år til år bør etter Bergen kommunes syn håndteres ved avsetning av bompenger for framtidig bruk. Fylkestinget slutter seg til vegkontorets budsjettforslag for 2003. Samtidig understrekes det at den vedtatte fordelingen av midler innenfor fylkesfordelt ramme for perioden 2002–2011 står fast. Det vil ikke være store prosjekter innenfor Bergensprogrammet som kan startes opp i 2003, jf. St.prp. nr. 76 (2001–2002). Det forutsettes derfor at midler som etter denne fordelingen skulle gått til tiltak i Bergen i 2003, må tildeles tiltak innenfor Bergensprogrammet når de store utbyggingsprosjektene kommer i gang fra 2005 og utover. Samferdselsdepartementet slutter seg til dette.

Ved behandlingen av St.prp. nr. 60 (2001–2002), viser flertallet i samferdselskomiteen til at arbeidet med planavklaring for Jondalstunnelen pågår og anbefaler at det settes av midler til prosjektet i statsbudsjettet for 2003, jf. Innst. S. nr. 227 (2001–2002), side 14. Komitéen viser videre til at dette vil utløse et fylkesvegprosjekt der mer enn 85 pst. skal dekkes med bidrag fra fylkeskommunen, kommuner i området og trafikanter. Arbeidet med kommunedelplan/reguleringsplan for Jondalstunnelen er startet opp, men det vil ikke under noen omstendigheter være mulig å framskaffe planavklaring tidsnok til å kunne starte prosjektet så tidlig som i 2003. Før anleggsarbeidene kan startes må det dessuten foreligge en avklart finansieringsplan som sikrer rasjonell drift av prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget når det foreligger nærmere avklaringer av kostnader og finansiering, og vil be Statens vegvesen avsette de nødvendige ressurser i 2003 til forsert planlegging av dette prosjektet.

Rv 544 Halsnøysambandet

Prosjektet er omtalt i St.prp. nr. 1 (2001–2002), side 143. Prosjektet går ut på å bygge en undersjøisk tunnel på om lag 4,1 km fra Sunde i Kvinnherad, under Halsnøysundet til Halsnøy. Total veglengde blir om lag 6,3 km. Tunnelen vil avløse ferjesambandet Sunde – Ranavik og vil medføre at ferjesambandet Halsnøy (Ranavik) – Leirvik blir et pendelsamband med flere avganger enn i dag.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram en egen bompengeproposisjon for Halsnøysambandet i løpet av 2003.

Sogn og Fjordane

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 102 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med at Sogn og Fjordane får stilt til disposisjon 10 mill. kr i forskudd og tilskudd fra Årdal kommune til utbedring av rv 53 mellom Årdal og Tyin.

Innenfor den statlige rammen videreføres utbyggingen av rv 5 mellom Førde og Florø med blant annet fullføring av parsellen Knapstad – Kvalvik og anleggsstart på parsellen Kvalvik – Grov. Totalt foreslås en bevilgning på 47,3 mill. kr til rv 5 i 2003. I tillegg fullfinansieres ombyggingen av ferjekaiene i sambandet Måløy – Oldeide på rv 616.

Fylkestinget støtter i hovedsak vegkontorets budsjettforslag, men går inn for at den fylkesfordelte investeringsrammen økes tilsvarende foreslåtte midler til opprusting av Måløy og Oldeide ferjekaier på rv 616. Fylkestinget går i stedet inn for at disse midlene skal benyttes til anleggsstart på prosjektet rv 620 Kjødepollen, som lagt til grunn i handlingsprogrammet.

Ut fra Sjøfartsdirektoratets risikovurderinger må det settes inn en større ferje i sambandet Måløy – Oldeide, og ferjekaiene må derfor bygges om. Det er satt av 5,2 mill. kr i 2002 til delfinansiering av kostnadene på om lag 15 mill. kr. Resten forutsettes finansiert innenfor fylkesfordelt ramme. For å sikre kontinuerlig og rasjonell anleggsdrift på rv 5 samt fullfinansiering av Måløy og Oldeide ferjekaier finner ikke Vegdirektoratet å kunne gå inn for anleggsstart på rv 620 Kjødepollen i 2003. Samferdselsdepartementet slutter seg til denne vurderingen.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2001–2002), går flertallet i samferdselskomiteen inn for at fylkeskommunens forslag til omprioritering av midler i perioden 2002–2005 skal legges til grunn, slik at rassikringen av rv 617 Måløy – Raudeberg kan forseres, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001–2002), side 53. Prosjektet er ikke prioritert i 2002–2005 i endelig handlingsprogram for perioden. Fylkestinget har imidlertid gått inn for at det skal bevilges 15 mill. kr til parsellen Gotteberg – Kapellneset på rv 617 mellom Måløy og Raudeberg i perioden 2002–2005. Prosjektet har et kostnadsoverslag på om lag 75 mill. kr. Av hensyn til rasjonell anleggsdrift for prosjektet vil en bevilgning på 15 mill. kr i perioden 2002–2005 innebære anleggsstart i 2005. Samferdselsdepartementet er positiv til dette, og forutsetter derfor at Statens vegvesen tar saken opp med fylkeskommunen i arbeidet med budsjettforslaget for 2005.

Møre og Romsdal

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 131 mill. kr for 2003. I tillegg er det lagt til grunn at Møre og Romsdal får stilt til disposisjon 150 mill. kr i bompenger og forskudd, fordelt med 85 mill. kr i bompenger til rv 661 Ny bru over Straumen i Skodje kommune, jf. St.prp. nr. 50 (2001–2002), og 65 mill. kr i forskudd til rv 651 Greifsneset – Løvikneset, jf. St.prp. nr. 60 (2001–2002).

Innenfor denne rammen legges det opp til anleggsstart på første byggetrinn av ny bru over Straumen i Skodje kommune på rv 661. Midlene i 2003 vil i sin helhet bli stilt til disposisjon av bompengeselskapet. I tillegg videreføres arbeidene på de to rassikringsprosjektene rv 650 Dyrkorn – Visettunnelen som ventes åpnet for trafikk sommeren 2003, og rv 651 Greifsneset – Løvikneset. Arbeidene på rv 651 langs Austefjorden i 2003 vil i sin helhet bli finansiert ved forskotterte midler fra

Møre og Romsdal fylkeskommune og kommunene Ørsta og Volda. Innenfor den statlige rammen for 2003 fullføres arbeidene med å legge fast dekke på riksveger som fortsatt har grusdekke.

Som omtalt i St.prp. nr. 60 (2001–2002), vil disse prioriteringene føre til store bindinger i 2004. Det er derfor forutsatt at planlagt oppstart på rv 653 Eiksundsambandet med bompenger utsettes til sent i 2003 eller 2004. Dette vil redusere behovet for statlige midler til Eiksundsambandet i 2004. Samferdselsdepartementet er i utgangspunktet innstilt på anleggstart i 2003, og vil komme tilbake til dette i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett.

I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 50 (2001–2002), ber flertallet i samferdselskomiteen om Regjeringens vurdering av prosjektet rv 70 Nordsundbrua – Løkkemyra, ny innfartsveg til Kristiansund, jf. Innst. S. nr. 180 (2001–2002). Kristiansund kommune har skiftet standpunkt og går ikke lenger inn for bompengefinansiering av prosjektet. Bompengefinansiering skal som hovedregel være vedtatt av fylkeskommunen og de kommuner som er direkte berørt av bompengeprosjektet, jf. St.meld. nr. 32 (1988–89). Kristiansund er den eneste kommunen som er direkte berørt av dette prosjektet. Etter Samferdselsdepartementets vurdering er det derfor uaktuelt å fremme forslag om bompengefinansiering dersom Kristiansund kommune ikke går inn for dette.

Sør-Trøndelag

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 122 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med at Sør-Trøndelag får stilt til disposisjon 32 mill. kr i bompenger fra Trondheimspakken. Innenfor denne rammen fullføres arbeidene med å legge fast dekke på riksveger som fortsatt har grusdekke. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak og tiltak for å oppfylle kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven.

Som omtalt under stamvegrute 2, har både Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune sluttet seg til et opplegg for avslutning av Trondheimspakken og gjennomføring av E6 Nordre avlastningsveg basert på at godsterminalen på Brattøra flyttes. Dette opplegget forutsetter bygging av seks nye bomstasjoner i 2003, kostnadsberegnet til om lag 18 mill. kr. I tillegg er det forutsatt bompengemidler til trafikksikkerhets- og miljøtiltak samt planlegging. Samferdselsdepartementet vil imidlertid komme tilbake til avslutningen av Trondheimspakken, inkl. gjennomføring av E6 Nordre avlastningsveg, som egen sak når det foreligger endelige avklaringer.

Fylkestinget går inn for å omprioritere om lag 2,5 mill. kr fra grusvegpakken til bygging av gang- og sykkelveger. Vegdirektoratet viser til at grusvegpakken er forutsatt gjennomført innen utgangen av 2003, og at dette ligger til grunn for forslaget til fordeling av den fylkesfordelte rammen mellom fylker. Vegdirektoratet går derfor ikke inn for å imøtekomme fylkeskommunens ønske. Samferdselsdepartementet slutter seg til dette.

Nord-Trøndelag

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 73 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med at Nord-Trøndelag får stilt til disposisjon 72 mill. kr i bompenger til videreføring av Namdalsprosjektet, jf. St.prp. nr. 81 (2000–2001). Bompengemidlene vil bli benyttet til å videreføre arbeidene på parsellen Orientkrysset – Toddum samt anleggsstart på parsellen Spillum – Namdalsvegen. Innenfor den statlige rammen fullføres arbeidene med å legge fast dekke på riksveger som fortsatt har grusdekke. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, med hovedvekt på trafikksikkerhetstiltak.

Namdalsprosjektet

Ved behandlingen av St.prp. nr. 81 (2000–2001), samtykket Stortinget i planene om delvis bompengefinansiert utbygging av Namdalsprosjektet, jf. Innst. S. nr. 297 (2000–2001).

Som det framgår av St.prp. nr. 81 (2000–2001), har Namsos kommune tatt forbehold om endring av reguleringsplanen for sammenknytning mellom rv 17 og ny bru over Namsen. I møte 25.04.2002 vedtok kommunestyret å endre reguleringsplanen, noe som medfører en kostnadsøkning på 24 mill. kr i forhold til den løsningen som er lagt til grunn i bompengeproposisjonen. Etter dette er den totale kostnadsrammen for Namdalsprosjektet økt til 338 mill. kr, inkl. ev. tilskudd til bygging av Horkbrua på fv 434.

Kommunestyret har vedtatt at merkostnaden kan finansieres ved å øke bompengetakstene med kr 1 for lette kjøretøy og kr 2 for tunge. Dette utgjør en takstøkning på om lag 8 pst. I tillegg er det ventet at innkrevingsperioden vil øke med 1–2 måneder som følge av kostnadsøkningen, og bompengeselskapets maksimale låneopptak er beregnet å øke fra 219 mill. kr til 245 mill. kr (løpende kr). Nord-Trøndelag fylkeskommune har i møte 26. juni 2002 fattet vedtak om å øke garantirammen til inntil 245 mill. kr.

I St.prp. nr. 81 (2000–2001) er det lagt til grunn 160 mill. 2001-kr i statlig midler, hvorav 60 mill. kr i refusjon. Nærmere beregninger viser at refusjonsbeløpet utgjør en noe høyere andel. Den reviderte finansieringsplanen for Namdalsprosjektet er etter dette som følger:

(i mill. 2003-kr)

	2002–2005	2006–2009	Sum
Bompenger			
– ordinærere bompenger	149	24	173
– bompengeforskotterte statsmidler	83	0	83
Statlige midler	40	42	82
Sum investeringer	272	66	338
Statlige midler, inkl. refusjon	40	125	165

Samferdselsdepartementet vurderer en økning av bompengetakstene med 8 pst. og en forlengelse av innkrevingsperioden med 1–2 måneder som små endringer, jf. blant annet at de ligger innenfor rammene for det Vegdirektoratet har fullmakt til å godkjenne ved kostnadsoverskridelser eller inntektssvikt. I tillegg er det lokal enighet om de foreslåtte endringene. Endringene vil dessuten føre til at Namdalsprosjektet oppfyller hovedprinsippet om en bompengeandel på minst 50 pst. Samferdselsdepartementet har derfor ingen merknader til de foreslåtte endringene. Det er imidlertid en forutsetning at Kommunal- og regionaldepartementet godkjenner garantivedtaket i Nord-Trøndelag fylkeskommune.

Nordland

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 117 mill. kr for 2003. Innenfor denne rammen prioriteres utbedring og omlegging av eksisterende veger med lav standard. I tillegg prioriteres mindre investeringstiltak, særlig trafikksikkerhetstiltak og rassikringstiltak. Avtalt finansieringsplan for fv 220 Bru til Sundøya følges opp.

Fylkestinget går inn for å omprioritere 3 mill. kr fra mindre utbedringer til kollektivtrafikktiltak. Vegdirektoratet går inn for å følge opp fylkeskommunens ønske under forutsetning av at midlene benyttes til tiltak innenfor Statens vegvesens ansvarsområde. Samferdselsdepartementet slutter seg til dette.

Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Nordland får tildelt 57,3 mill. kr over post 33 i 2003. Midlene er i sin helhet forutsatt benyttet til prosjektet E12 Umskaret. Kommunedelplan for en tunnelløsning ble endelig godkjent av Miljøverndepartementet våren 2002, og arbeidet med reguleringsplan pågår med sikte på planvedtak i løpet av 2002. Valget av tunnelløsning innebærer at det ikke vil være rom for å fullfinansiere prosjektet innenfor post 33, som opprinnelig forutsatt. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til tidspunkt for anleggsstart og finansiering når det foreligger endelig planavklaring og kvalitetssikret kostnadsoverslag for prosjektet.

Troms

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 101 mill. kr for 2003. I tillegg er det regnet med 2 mill. kr av drivstoffavgiften i Tromsø til dekning av mindre tilleggsarbeider på rv 862 Sentrumstangenten som ble åpnet for trafikk i 1999. Avgiftsinnkrevingen skal avsluttes i 2003, og resten av inntektene vil gå til nedbetaling av lån.

Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen Troms har samarbeidet om et opplegg for videreføring av innkrevingsordningen i Tromsø for å delfinansiere en Tromsøpakke 2. Tromsø kommune fattet vedtak om gjennomføring av Tromsøpakke 2 i mai 2002, og Troms fylkeskommune sluttet seg til opplegget i fylkestingsmøte i juni. Saken forventes oversendt Vegdirektoratet høsten 2002, og Vegdirektoratet regner med å

kunne oversende saken til Samferdselsdepartementet våren 2003.

Innenfor den statlige rammen vil midlene i all hovedsak bli benyttet til å videreføre arbeidene på rv 864 Internveg Berg på Senja. Videre legges det opp til å starte utskiftingen av ferjekaier i sambandet Refsnes – Flesnes på rv 83 i Kvæfjord kommune.

Finnmark

Samferdselsdepartementet foreslår en statlig investeringsramme på 69 mill. kr for 2003. Innenfor denne rammen videreføres arbeidene med utbygging av rv 888 til Nordkyn til helårsveg. I tilegg prioriteres mindre investeringstiltak, særlig trafiksikkerhetstiltak rettet mot utforkjøringsulykker.

Programkategori 21.40 Særskilte transporttiltak

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.40 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
1330	Særskilte transporttiltak	326 583	209 800	235 200	12,1
	Sum kategori 21.40	326 583	209 800	235 200	12,1

For 2003 omfatter særskilte transporttiltak tilskudd til Hurtigruten, særskilt tilskudd til kollektivtransport og tilskudd til lengre reiser for studenter og elever. Ordningen med særskilt tilskudd til kollektivtransport er ny, jf. post 72, mens ordningen med tilskudd til lengre reiser for studenter og elever er flyttet fra Utdannings- og forskningsdepartementets budsjett til Samferdselsdepartementets budsjett, jf. post 73. Ordningen med kompensasjon for bortfallet av fritaket for autodieselavgift til ekspressbusser foreslås avviklet fra og med 2003, jf. omtale under post 71.

Formålet med statens kjøp av hurtigrutetjenester er å sikre et daglig og helårig transporttilbud mellom Bergen og Kirkenes. Budsjettert beløp for kjøp av hurtigrutetjenester er basert på den nye hurtigruteavtalen for 2002–2004. Gjennom særskilt tilskudd til kollektivtransport vil staten få nye virkemidler overfor den lokale kollektivtransporten. Ordningen med tilskudd til lengre reiser for studenter og elever har til hensikt å gi målgruppen et attraktivt kollektivt transporttilbud, særlig mellom hjemsted og studiested.

Samlet budsjettforslag for særskilte transporttiltak er 235,2 mill. kr, en økning på 25,4 mill. kr eller 12,1 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2002. Økningen henger i hovedsak sammen med at forannevnte ordning med tilskudd til lengre reiser for studenter og elever er flyttet fra Utdannings- og forskningsdepartementets budsjett til Samferdselsdepartementets budsjett.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
60	Avgiftskompensasjon rutebiler, *kan overføres*	90 000		
70	Tilskudd til Hurtigruten	195 816	180 800	183 200
71	Tilskudd til ekspressbusser, *kan overføres*	40 767	29 000	

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
72	Særskilt tilskudd til kollektivtransport			10 000
73	Tilskudd til lengre reiser, *overslagsbevilgning*			42 000
	Sum kap. 1330	326 583	209 800	235 200

Post 70 Tilskudd til Hurtigruten

Hurtigruteavtalen av 1991–2001 ble fra og med 2002 erstattet av en ny hurtigruteavtale for perioden 2002–2004, jf. St.prp. nr. 50 (2001–2002). Avtalen innebærer at staten kjøper hurtigrutetjenester for 170 mill. 1999-kr årlig i avtaleperioden.

Etter at St.prp. nr. 50 (2001–2002) ble trykket og mangfoldiggjort, orienterte Samferdselsdepartementet i brev av 22.03.2002 til samferdselskomitéen om brev fra ESA vedr. den planlagte fusjonen mellom de to aktuelle rederiene (Troms fylkes dampskipsselskap ASA og Ofoten og Vesterålens damskipsselskap ASA) som nettopp var godkjent av begge rederienes generalforsamlinger. ESA stilte spørsmål hvorvidt den innsparing fusjonen medførte, burde vært tatt hensyn til dersom disse planene var blitt kjent før ESA i brev av 19.12.2001 vedtok ikke å reise innvendinger mot avtalen.

Ettersom hurtigruterederiene senere har underrettet departementet om at det likevel ikke blir noe av denne fusjonen, har Samferdselsdepartementet orientert ESA om dette. Samferdselsdepartementet har ikke fått noe svar fra ESA om denne saken og legger til grunn at avtalen blir videreført i sin nåværende form.

Kapasiteten i hurtigruteflåten ble økt våren 2002 ved at to nye skip ble satt inn i rute til erstatning for to gamle skip. Trafikken med Hurtigruten, målt i antall personkilometer, viste en økning på 8,7 pst. fra 2000 til 2001. I 1. halvår 2002 var det en økning på 15,1 pst. sammenlignet med tilsvarende periode forrige år. Godstrafikken, målt i antall tonnkm, viste en økning på 5,1 pst. fra 2000 til 2001, mens godsinntektene viste en økning på 6,2 pst. i samme periode.

Budsjettforslaget på 183,2 mill. kr er i tråd med den nye avtalen med hurtigruterederiene.

Post 71 Tilskudd til ekspressbusser

Kompensasjonsordningen for bortfallet av fritaket for autodieselavgift for ekspressbusser har eksistert siden Stortingets vedtak om oppheving av dette fritaket fra 1999, jf. Stortingets behandling av St.prp. nr. 54 (1997–98) Grønne skatter, og St.prp. nr. 1 (1998–99).

Ekspressbussvirksomheten er en kommersiell næring. Departementet mener at en bør unngå spesielle kompensasjonsordninger for en ren kommersiell aktivitet på varig basis. Kommersiell virksomhet bør over tid tilpasse seg de til en hver tid gjeldende avgifter og krav som myndighetene setter. Bevilgningen til kompensasjonsordningen for ekspressbusser ble redusert med ca. en tredjedel fra 2000 til 2001. Fra 2001 til 2002 ble kompensasjonsordningen nesten halvert. Ut fra ovennevnte foreslår Samferdselsdepartementet å avvikle kompensasjonsordningen for ekspressbusser.

Post 72 Særskilt tilskudd til kollektivtransport

Det foreslås avsatt 10 mill. kr på denne posten for å finansiere statlige virkemidler overfor den lokale kollektivtransporten, jf. pkt. 3.2 i proposisjonens del I for nærmere omtale av departementets samlede satsing på kollektivtiltak i 2003.

Insentivordning

For å sikre staten et direkte finansielt virkemiddel overfor den lokale kollektivtransporten, foreslås det opprettet en insentivordning på Samferdselsdepartementets budsjett. Dette i samsvar med signaler gitt i St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport. Departementet har igangsatt utredning av insentivordningen med sikte på innføring senest i 2004.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at ordningen skal gjelde for de største byområdene, der det bl.a. ut fra miljø- og arealhensyn er særlig viktig å styrke kollektivtransporten. Ordningen vil bli administrert av departementet. Departementet foreslår at det avsettes 2 mill. kr i forbindelse med forarbeider til gjennomføring av ordningen.

Tilgjengelighet for alle

Det foreslås satt av 4 mill. kr til gjennomføring av investeringer i infrastruktur med siktemålet økt tilgjengelighet for alle (funksjonshemmede) innenfor kollektivtransporten. Disse midlene kommer i tillegg til de beløp som er satt av til slike formål innenfor etatenes budsjetter. Midlene skal forvaltes av etatenes ulike brukermedvirkningsgrupper og fordeles ut fra prioritet og søknad.

Nytt samordningsorgan for det sentrale Østlandsområdet

For hovedstadsregionen inkludert det sentrale Østlandsområdet, er det behov for i større grad å samordne kollektivtransporten innenfor en funksjonell bo- og arbeidsmarkedsregion. Samferdselsdepartementet vil i tråd med St.meld. nr. 26 (2001–2002) og Stortingets behandling av denne, ta initiativ til å opprette et samordningsorgan for kollektivtransporten med deltakelse fra aktører som disponerer lokale og statlige midler på transportområdet. Det foreslås satt av 1 mill. kr i forbindelse med etableringen av det nye organet.

IKT

Regjeringen ønsker at kollektivtransporten blir bedre integrert i den helhetlige transportpolitikken og foreslår opprettelse av et professorat for styrking av de etablerte fagmiljøer innenfor sektoren. Regjeringen vil videre stimulere til økt bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) i kollektivtransporten. Det vil bli lagt vekt på at IKT skal bidra til mer brukervennlige tjenester, særlig når det gjelder informasjon, billettering og trafikkledelse. Det foreslås satt av 3 mill. kr til forannevnte tiltak.

Post 73 Tilskudd til lengre reiser

På bakgrunn av at Samferdselsdepartementet har ansvaret for den nye ordningen med skole- og studentrabatt på månedskort for korte reiser på studiestedet, har Utdannings- og forskningsdepartementet og Samferdselsdepartementet blitt enige om at sistnevnte også overtar ansvaret for ordningen med studentrabatt på lengre reiser med NSB AS, Nord-Norge-ekspressen og Hurtigruten fra og med 01.01.2003.

Tilskuddsordningen er opprinnelig basert på en avtale mellom Utdannings- og forskningsdepartementet og forannevnte trafikkselskaper. Ordningen gir studenter og elever moderasjon på reiser over 150 km med NSB og Nord-Norge-ekspressen. På Hurtigruta er minsteavstanden 80 nautiske mil. Dagens avtale med NSB gir studenter 50 pst. rabatt på grønne togavganger og 10 pst. på hvite togavganger. På Nord-Norge-ekspressen gis studenter og elever 45 pst. rabatt og på reiser med Hurtigruten gis det 50 pst. rabatt. Formålet med ordningen er å gi studenter og elever med lange reiser et godt og rimelig transporttilbud mellom hjemsted og studiested.

Med utgangspunkt i gjeldende avtaler mellom Utdannings- og forskningsdepartementet og forannevnte trafikkselskaper, legger Samferdselsdepartementet opp til at det bevilges 42 mill. kr totalt til ordningen. Samferdselsdepartementet vil i forbindelse med denne nye bevilgningen på departementets budsjett gå særskilt gjennom dagens avtaler med NSB om studentrabatt. Departementet tar sikte på innføring av ev. forbedringer som i større grad kan stimulere studenter med stort reisebehov til å velge tog fra høsten 2003.

Programkategori 21.50 Jernbaneformål

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 980 815	4 241 700	4 438 400	4,6
1351	Overføringer til NSB AS	1 215 000	1 298 000	1 386 000	6,8
1353	NSB AS	2 135 000			
1354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	18 498	20 900	21 200	1,4
	Sum kategori 21.50	8 349 313	5 560 600	5 845 600	5,1

Inntekter under programkategori 21.50 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	850 456	665 400	499 900	-24,9
4352	Flytoget AS	1 118 626			
4353	NSB AS	2 135 000			
5611	Renter av lån til NSB AS med datterselskaper	257 183			
5671	Renter og utbytte fra BaneTele AS		15 500	16 000	3,2
	Sum kategori 21.50	4 361 265	680 900	515 900	-24,2

I statsbudsjettet omfatter programkategori 21.50 Jernbaneformål i hovedsak bevilgninger til Jernbaneverket som har ansvar for jernbanens kjøreveg, Statens jernbanetilsyn som bl.a. har til oppgave å ivareta offentlighetens interesser i tilknytning til sikkerhetsspørsmål ved anlegg og drift av private og offentlige jernbaner, samt bevilgninger til NSB AS for å opprettholde et persontogtilbud som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt.

Sentrale mål for jernbanepolitikken er trukket opp i Nasjonal transportplan 2002–2011 og ved Stortingets behandling av meldingen, jf. St.meld. nr. 46 (1999–2000)/Innst. S. nr. 119 (2000–2001). Sider av jernbanepolitikken er også berørt i St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport, jf. Innst. S. nr. 228 (2001–2002). Målsettingen med jernbanepolitikken er bl.a. å bidra til å sikre transportbrukerne et godt jernbanetilbud i de deler av landet og på de strekninger hvor jernbanen har et konkurransemessig og miljømessig fortrinn. Sikkerhet og driftsstabilitet i togframføringen har høyeste prioritet. For persontrafikken

vil hovedstrekningene, intercitytrianglet og nettet rundt de største byene bli prioritert.

Til jernbaneformål er det for 2003 foreslått en samlet bevilgning på 5 845,6 mill. kr, en økning på 5,1 pst. eller 285 mil. kr målt mot saldert budsjett 2002. Foreslått bevilgning til Jernbaneverket er på 4 438,4 mill. kr, en økning på 196,7 mill. kr eller 4,6 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2002. Det er budsjettert med 1 386 mill. kr til kjøp av persontransporttjenester fra NSB AS, en økning på 88 mill. kr eller 6,8 pst. målt mot saldert budsjett 2002. Foreslått bevilgning til Statens jernbanetilsyn er på 21,2 mill. kr, en økning på 1,4 pst. i forhold til saldert budsjett 2002.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

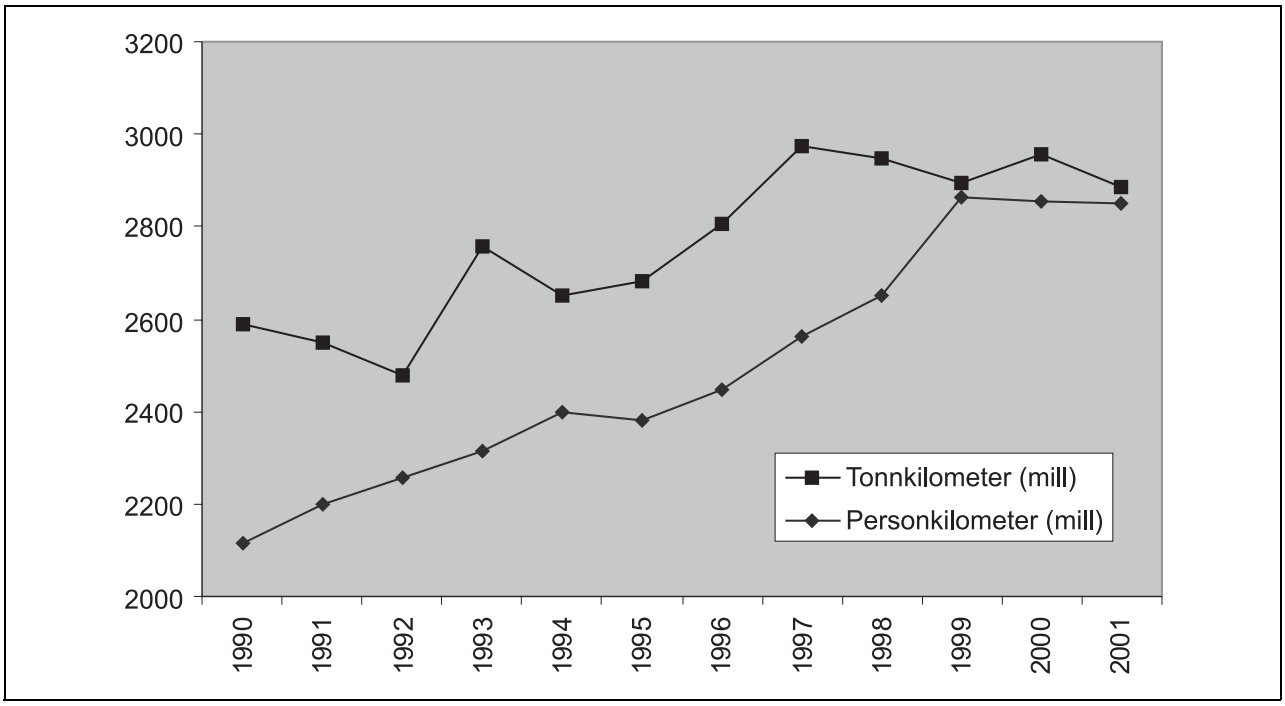
Hovedmålene i jernbanepolitikken er trukket opp gjennom Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999–2000)/Innst. S. nr. 119 (2000–2001) Nasjonal transportplan 2002–2011. Hovedutfordringen er å utvikle jernbanen der den har sine fortrinn i forhold til andre transportformer. En sentral transportpolitisk målsetting er å utvikle et sikkert og miljøvennlig transportsystem, som begrenser miljøulempene som transport påfører samfunnet. Et samordnet og effektivt transportsystem skal utformes innenfor rammen av Regjeringens trafikksikkerhets- og miljøpolitiske målsettinger. For å øke jernbanens konkurransekraft, vil Regjeringen arbeide videre med å legge til rette for konkurranse om sporet i tråd med stortingsbehandlingen av St.meld. nr. 26/Innst. S. nr. 226 (2001–2002) Bedre kollektivtransport (heretter kalt kollektivmeldingen) og St.meld. nr. 46 (1999–2000)/Innst. S. nr. 119 (2000–2001) Nasjonal Transportplan 2002–2011.

Jernbanetransport har miljømessige fortrinn sammenlignet med andre transportmidler, særlig med hensyn til ulykker, luftforurensing og støy. Videre har jernbanetransport kapasitetsmessige fortrinn i tett befolkede områder med arealknapphet og køproblemer på vegnettet. Det arbeides med å kontrollere og redusere jernbanens totale miljøpåvirkning, bl.a. når det gjelder inngrep i natur- og kulturmiljø.

Den overordnede sikkerhetsfilosofien er at jernbanetransport ikke skal medføre tap av menneskeliv eller alvorlig skade for mennesker, omgivelser eller materiell. Av hensyn til sikkerheten og driftsstabiliteten i togframføringen, prioriterer departementet drift og vedlikehold av infrastrukturen foran nye investeringer i linjen.

For godstransport prioriteres særlig investeringer i profilutvidelsestiltak for å møte framtidens behov for kombi- og containertransport, samt utbygging av hensiktsmessig terminalkapasitet. Godstransport med jernbane har sine relative fortrinn ved transport av store faste volumer over lange avstander. For persontrafikken prioriteres først og fremst investeringer i linjen for å øke kapasiteten på strekningen Oslo-Asker. Ettersom kapasitetsutnyttelsen på strekningen i rushtid er svært høy, er det avgjørende å øke kapasiteten på strekningen for å kunne gi et bedre tilbud innenfor nærtrafikken og InterCity-trafikken, i tillegg til tilrettelegging for kommersielle togprodukter.

Persontransporten med jernbane økte med i overkant av 730 000 personkilometer (31 pst.) og godstransporten med ca 300 mill. tonnkilometer (11 pst.) fra 1990 til 2000. I løpet av de siste årene har godsproduksjonen sunket noe og flatet ut, noe som i hovedsak skyldes omstrukturering av produksjonen, og driftsproblemer i 2000 og 2001. Persontrafikken har nå stabilisert seg etter et markant løft i 1999 og en nedgang i 2000 og 2001 som bl.a. skyldes effekter av ulykkene på Åsta og Lillestrøm.



Figur 6.6 Utviklingen i person- og godstrafikk på jernbanenettet 1990–2001

Rapportering

Sikkerhet

I perioden 1999–2002 har det vært arbeidet med å innføre moderne sikkerhetstenkning for ivaretakelse av sikkerhet for mennesker, miljø og materiell. Betydelige ressurser er satt inn på å kartlegge risikoforhold som grunnlag for prioritering av tiltak for å forebygge ulykker innen jernbanevirksomheten. For Jernbaneverket har dette resultert i organisasjonsmessige endringer, synliggjøring av sikkerhet i styringssystemet, omfattende opplæringsprogrammer og etablering av sikkerhetsdokumentasjon for alle banestrekninger. Til sammen forventes aktivitetene å legge grunnlag for en ytterligere forbedring av sikkerhetsnivået på jernbanen i Norge.

De gjennomførte strekningsvise risikoanalysene viser et spesielt behov for tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog på ikke-fjernstyrte strekninger, påkjørsler på planoverganger og påkjørsler av personer i sporet. Det legges særlig vekt på følgende aktiviteter:

- utvikling av nye bestemmelser for fremføring av tog og arbeid i sporet (trafikkregler). Prosjektet ble startet opp i 1999 og har som mål at nye bestemmelser skal tas i bruk fra 2003/04.
- differensierte tiltak for å øke sikkerheten ved ferdsel over planoverganger, inkludert sanering av planoverganger med spesielt høy ulykkesrisiko.

Tiltak for å opprettholde og forbedre sikkerhetsnivået ved jernbanetransport er for øvrig gitt en bred omtale i St.meld. nr. 46 (1999–2000).

Innføring av et nytt system for registrering av uønskede hendelser fra høsten 2000 har gitt betydelig økt innrapportering av slike observasjoner og derved et bedre grunnlag for å prioritere sikkerhetstiltak.

I perioden 1980–2000 er i gjennomsnitt ca. 10 personer drept per år (Åsta-ulykken inkludert) i forbindelse med jernbanevirksomheten i Norge. Tallet gjelder samlet både for passasjerer, personale, personer på planoverganger og personer som ferdes i eller langs sporet.

Ulykkestallet i 2001 var tilbake til 1990-tallets nivå, med til sammen 6 drepte (2 passasjerer, 2 personer på planovergang og 2 personer som befant seg i sporet). Ved utgangen av 1. halvår 2002 hadde ingen mistet livet ved ulykker tilknyttet jernbanevirksomhet i Norge.

Punktlighet

Punktligheten i toggangen angis som prosentandel i rute til endestasjon. For mellomdistansetog, lokaltog og flytoget regner Jernbaneverket togene for å være i rute om avviket ikke er større enn 3 minutter i forhold til rutetabellen. For den øvrige togtrafikken er avviksmålingen beregnet ut fra forsinkelser over 5 minutter i forhold til oppsatt rutetabell. Punktligheten er bedret på alle områder i 1.

halvår 2002 sammenlignet med hele 2001, bortsett fra nærtrafikken i Bergen, Stavanger og Trondheim, som har en svak nedgang i punktligheten.

(i pst.)

	2001	1. halvår 2002
Persontog:		
Nærtrafikk Oslo	85,3	87,0
Nærtrafikk Bergen, Stavanger, og Trondheim	94,8	90,1
Flytoget (ankomst Gardermoen)	94,7	95,7
Intercity	77,0	78,3
Fjerntog	76,8	81,5
Godstog:		
Hovedtog CombiXpress	76,3	79,2

Miljø

For utbyggingsprosjekter og større vedlikeholdsprosjekter i Jernbaneverkets regi, skal det utarbeides miljøoppfølgingsprogram. Veileder til miljøoppfølgingsprogram for bygge- og anleggsperioden ble ferdigstilt i 2001. Veileder for detaljplan- og prosjekteringsfase er under utarbeidelse. Det er gjennomført energiøkonomiseringstiltak i tilknytning til sporvekselvarme og omformerstasjoner i 2001.

Jernbaneverket utarbeider årlige miljørapporter med en nærmere beskrivelse av miljøpolitikken og status for miljøarbeidet innen jernbanedriften.

Jernbaneverket har i 2001/2002, i samarbeid med Riksantikvaren, videreført arbeidet med etableringen av en nasjonal verneplan for kulturminner i tilknytning til jernbanevirksomheten. Verneplanen forventes å foreligge i løpet av høsten 2002.

En stor andel av jernbanetrafikken i Norge er drevet på vannbasert elektrisk kraft. Jernbanen bidrar derfor i meget liten grad direkte til CO_2-utslipp eller annen luftforurensing, mens støy oppleves som en ulempe for mange som bor langs jernbanenettet. I forhold til forskrift om grenseverdier for lokal luftforurensing og støy, er om lag 3 300 boligenheter utsatt for jernbanestøy over tiltaksgrensen på 42 dB(A). Innenfor rammen av det foreslåtte budsjettopplegget for 2003, må videreføring av sikkerhetstiltak og forseringen av dobbeltspor Sandvika-Asker prioriteres framfor miljøtiltak. Det er derfor ikke rom for å sette av midler til å redusere støy fra jernbanen i 2003. Dette innebærer at krav i forskriften om grenseverdier for lokal luftforurensing og støy ikke kan oppfylles innen 01.01.2005, men må skyves noe ut i tid. Jernbaneverket vil søke om dispensasjon hos Statens forurensningstilsyn.

Mål og prioriteringer

Til grunn for budsjettforslaget ligger Stortingets behandling av St.meld. nr 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, og St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport.

Innenfor bevilgningene til Jernbaneverket, har departementet gitt høyest prioritet til drift og vedlikehold av det eksisterende jernbanenettet. Bevilgningen til drift og vedlikehold går til oppgaver som er nødvendige for å ha en sikker og driftsstabil togavvikling. I tillegg er det viktig med et høyt nivå på vedlikeholdet for å unngå en generell forringelse av jernbanenettet, som vil føre til dårligere framkommelighet og punktlighet i togtrafikken, som i sin tur vil gjøre jernbanen til et mindre attraktivt transportmiddel for transportbrukerne.

Jernbaneinvesteringene er først og fremst rettet mot utbygging av trafikksterke jernbanestrekninger der toget har klare fortrinn framfor bilen, og er basert på de prioriteringer som er trukket opp gjennom Stortingets behandling av St.meld. nr 46 (1999–2000). Innenfor foreslått bevilgning til investeringer, er utbygging av strekningen Sandvika-Asker prioritert. I tillegg er det satt av midler til planlegging av to andre viktige prosjektene: Dobbeltspor Sandnes-Stavanger og Lysaker sta-

sjon. Det legges også opp til økt satsing på mer funksjonelle stasjoner, samt kapasitetsøkende tiltak på Kongsvingerbanen.

De høye målsettingene knyttet til sikkerhet har ført til at bevilgningen til Statens jernbanetilsyn har økt kraftig de siste årene. Dette har vært nødvendig i en oppbyggingsfase av tilsynet og for å møte de nye oppgavene som tilsynet ble pålagt som en oppfølging av Groth-kommisjonens rapport etter jernbaneulykken ved Åsta, jf. NOU 2000: 30. Den høye prioriteringen av sikkerhet opprettholdes i 2003, og det er også lagt inn en viss økning i bevilgningen til tilsynet.

Oppfølging av handlingsprogrammet 2002–2005 for Jernbaneverket

(i mill. 2003-kr)

Kap./ post	Betegnelse	Handlings-program 2002–2005	Forslag 2003	Bevilgning 2002 og forslag 2003 i pst. av handlingsprogram 2002–2005
1350	Jernbaneverket			
23	Drift	7 676	1 852,4	49,1
	Vedlikehold	4 495	1 149,2	49,0
Sum post 23	Drift og vedlikehold	12 171	3 001,6	49,1
30	Investeringer i linjen	7 656	1 346,1	34,7
	Sum kap. 1350[1)]	19 827	4 347,7	43,5

1) Sum forslag 2003 stemmer ikke med totalt bevilgningsforslag for Jernbaneverket da post 25 Drift- og vedlikehold av Gardermobanen, ikke inngår i handlingsprogrammet.

For Jernbaneverkets budsjett gir bevilgning 2002 sammen med forslag 2003 en oppfølging på 43,5 pst. Forslag 2003 innebærer at budsjettet for Jernbaneverket øker med 196,7 mill. kr eller 4,6 pst. målt mot saldert budsjett 2002. Nivået på drift og vedlikehold ligger på om lag det nivå som er lagt til grunn i handlingsprogrammet for 2002–2005, mens det er et betydelig etterslep i nivået på investeringene.

Virkninger på sentrale måleparametre

Handlingsprogrammene gir en oversikt over hvilke virkninger som oppnås med de prioriteringer som er gjort etter Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2002–2011. Tabellen gir en oversikt over virkningene som følge av budsjettforslaget for 2003.

	Handlings-program 2002–2005	Forslag 2003	Forventet 2002 og forslag 2003 i pst. av handlingsprogram 2002–2005
Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer (i mill. kr)	2 144	252	47
Samfunnets transportkostnader (i mill. kr)	-4 378	-509	38
Bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (i mill. kr)	-2 123	-290	47
Antall drepte og skadde	-2	-0,4	50
Personskade-/dødsrisiko (antall skadde og drepte pr. mill. pers.km)	-10 %	-2 %	50
Antall personer svært plaget av støy	-1 500	0	19

I virkningene på trafikksikkerhet for jernbane inngår kun effekter av tiltak 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 av 2003-budsjettet.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1350 Jernbaneverket (jf. kap. 4350)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
23	Drift og vedlikehold, *kan overføres, kan nyttes under post 30*	3 118 768	2 864 900	3 001 600
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, *kan overføres*	93 813	88 500	90 700
30	Investeringer i linjen, *kan overføres, kan nyttes under post 23*	1 334 738	1 288 300	1 346 100
90	Kapitalinnskudd i egne aksjeselskaper	224 000		
91	Lån til BaneTele AS	209 496		
	Sum kap. 1350	4 980 815	4 241 700	4 438 400

Jernbaneverket er tillagt ansvaret for trafikkstyringen, samt forvaltningsansvaret for det statlige jernbanenettet, inkl. stasjons- og terminalområdene som staten stiller til disposisjon for godkjente jernbaneforetak. I praksis omfatter forvaltningsansvaret hele det ordinære jernbanenettet i Norge med unntak av private sidespor og private godsterminaler. Dette består av sporanlegg med tilhørende grunn og tekniske innretninger som elektriske baneanlegg, signal-, sikrings- og kommunikasjonsanlegg, stasjoner, terminaler og andre offentlige arealer og trafikkstyringsanlegg. Jernbaneverket hadde 3 577 fast ansatte pr. 01.01.2002.

Post 23 Drift og vedlikehold

(i mill. kr)

Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
Drift	2 291,3	1 864,9	1 852,4
Vedlikehold	827,5	1 000,0	1 149,2
Sum post 23	3 118,8	2 864,9	3 001,6

Det foreslås budsjettert med 3001,6 mill. kr til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen, en økning på 136,7 mill. kr eller 4,8 pst. målt mot saldert budsjett 2002.

Drift

Det foreslås et driftsbudsjett på 1 852,4 mill. kr. Av dette regner Jernbaneverket med at om lag 1 015 mill. kr disponeres til Baneforvaltning (drift av infrastrukturen), om lag 350 mill. kr til Trafikkfor-

valtning (togledelse m.m.), mens de resterende 487 mill. kr benyttes til administrasjon og drift, inkl. forretningsenhetene.

Driftsbudsjettet omfatter utgifter til trafikkstyring (Trafikkforvaltning) og drift av jernbanens infrastruktur (Baneforvaltning). Trafikkstyring omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging, fastleggelse av regler for trafikk og arbeid på sporet, samt operativ trafikkstyring, dvs. togledelse, togekspedisjon og publikumsinformasjon. Særlig informasjonsformidling til publikum bl.a. ved avvikssituasjoner, har stor betydning for hvordan toget oppfattes som transportmiddel. Dette fordrer et tett samarbeid mellom operatørene og Jernbaneverket som ansvarlig for formidling av trafikkinformasjon til publikum. Driften av jernbanens infrastruktur omfatter oppgaver som er nødvendige for å ha en sikker og driftsstabil trafikkavvikling. Dette vil f.eks. si banevisitasjoner, beredskap, feilretting, snørydding, kontroller og revisjoner. I tillegg inngår forvaltningsmessige oppgaver og planlegging av investeringsprosjekter fram til godkjent hovedplan. Jernbaneverket deltar også i en del internasjonalt arbeid, herunder arbeid med standardisering av bl.a. infrastruktur. Drift inkluderer også utgifter knyttet til intern inntektservervelse i Jernbaneverkets forretningsenheter, jf. kap. 4350 Jernbaneverket.

Vedlikehold

Det foreslås et vedlikeholdsbudsjett på 1 149,2 mill. kr, som er 14,9 pst. høyere enn bevilget i 2002. Vedlikehold av jernbanens infrastruktur omfatter tiltak for å opprettholde anleggenes tiltenkte sikkerhetsnivå, funksjonalitet og tilgjengelighet. Vedlikehold av jernbanens infrastruktur har avgjørende betydning for sikkerheten og driftsstabiliteten på jernbanenettet, og inkluderer utskifting av anleggsdeler eller komplette anlegg som følge av alder og slitasje. Typiske vedlikeholdsarbeider er bytte av kontaktledninger og signalsystemer samt gjennomgående bytte av sviller og skinner. Av større vedlikeholdsarbeider i 2003, nevnes spesielt den pågående tekniske opprustingen av Lieråsen tunnel, se også nærmere omtale under post 30 Investeringer i linjen.

Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen

De foreslås budsjettert med 90,7 mill. kr til drift og vedlikehold av Gardermobanen. Brukeravgiften fra operatørene er inntektsført med et tilsvarende beløp på kap. 4350, post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen. Ved overtakelsen av eierskap, forpliktelser og driftsansvar for Gardermobanen, ble det vedtatt at drift og vedlikehold av banen skal brukerfinansieres og at utgifter til dette skal føres særskilt på kap. 1350, post 25. Dette er gjort for å synliggjøre sammenhengen mellom utgifter og inntekter, samtidig som det sikrer Gardermobanen som høyhastighetsbane med særskilte drifts- og vedlikeholdsbehov, uavhengighet i forhold til drifts- og vedlikeholdsnivået på det øvrige jernbanenettet.

Post 30 Investeringer i linjen

Det foreslås bevilget 1 346,1 mill. kr, økning på 57,8 mill. kr eller 4,5 pst målt mot saldert budsjett 2002.

I forhold til St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011, er det gjennomført en omgruppering av programområdene, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002).

(i mill. kr)

Prosjekter	Kostnadsoverslag (2003-kr)	Utbetalt t.o.m. 2001 og bevilgning 2002	Forslag 2003
Nyanlegg (pågående):			
Sandvika-Asker	3 322,0	970,8	900,0
Lieråsen tunnel	189,0	91,0	40,0
Sum			940,0
Planlegging:			
Lysaker stasjon			25,0
Dobbeltspor Sandnes-Stavanger			20,0

(i mill. kr)

Prosjekter	Kostnads-overslag (2003-kr)	Utbetalt t.o.m. 2001 og bevilgning 2002	Forslag 2003
Programområder:			
Sikkerhet			126,0
Miljø			0,0
Kapasitetsøkende tiltak			91,3
Stasjoner og knutepunkt			73,8
Diverse tiltak			70,0
Sum post 30			1 346,1

Kostnadsoverslagene som presenteres for de ulike prosjektene er basert på oppdaterte usikkerhetsanalyser. Alle kostnadsoverslag er i løpende priser der gjenstående arbeid er prisjustert til 2003–priser. Avvik utover prisjustering i forhold til de kostnadsoverslag som ble presentert i St.prp. nr. 1 (2000–2001), kommenteres under omtalen av hvert prosjekt.

Drammenbanen, Skøyen – Asker

Departementet prioriterer utbygging av nytt dobbeltspor på strekningen Sandvika-Asker. Det totale kostnadsoverslag for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker er i Nasjonal transportplan 2002–2011 på 6 213 mill. 2002-kr. Trasévalg for strekningen Skøyen-Lysaker er ikke endelig avklart. Det mest sannsynlige kostnadsoverslaget for strekningen Sandvika-Asker (forventningsverdien), beregnet av Jernbaneverket, er på totalt 3 322 mill. 2003-kr. Kostnadsoverslaget for delparsellen Sandvika-Asker ble kvalitetssikret i forbindelse med 2002-budsjettet, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2001–2002).

Utbygging av strekningen Sandvika – Asker

Byggearbeidene startet opp i 2001 på strekningen Sandvika–Jong med en bevilgning på 186,7 mill. kr. De pågående arbeider består bl.a. i bygging av 3 nye bruer i Sandvika, ny bru over E16, bygging av ny betongkulvert over Jongsjordet frem til Bjørnegård skole, 2 fjell-tunneler på henholdsvis 2,7 og 3,6 km, samt en dagsone på ca. 600 m ved Åstad/Solstad. Anbudene på bygging av strekningen Hønsveien–Asker stasjon, inkludert ombygging av Asker stasjon, ble sendt ut i juni/juli 2002. Kontrakt på disse anbudene er planlagt inngått høsten 2002. Reguleringsplanen for denne strekningen ble godkjent sommeren 2002, og anleggsarbeidene er planlagt igangsatt ved årsskiftet 2002/2003. Det settes av 900 mill. kr til strekningen Sandvika-Asker i 2003. Byggearbeidene på parsellen Sandvika–Asker er planlagt ferdigstilt i august 2005. Alle kontrakter som er inngått er basert på denne fremdriften. Bakgrunnen for dette er at en slik fremdrift gir den mest effektive ressursbruken og den mest rasjonelle anleggsdriften.

Lysaker stasjon

Det er behov for at Lysaker stasjon kapasitetsmessig bygges ut til firespors stasjon, samt at stasjonsområdet forbedres med hensyn til overgangsmuligheter. Dette som et ledd i utbyggingen av økt kryssingssporkapasitet på knutepunktstasjonene; Nationaltheatret, Skøyen og Lysaker, og dette gir effekter for kapasiteten på hele strekningen Skøyen-Asker. Utbygging av Lysaker stasjon er også viktig for betjening av Lysaker-området og ved mating av kollektivreisende til/fra Fornebu.

Ny Lysaker stasjon omfatter bru over Lysakerelva med utvidelse til fire spor til plattform. Jernbanestasjonen skal bygges som en integrert del av en kollektivterminal for både tog, buss og den valgte banebetjeningen av Fornebu. Reguleringsplanprosessen vil bli gjennomført etter at øvrige aktører (grunneiere) ved Lysaker terminal har fremmet felles reguleringsplan i samarbeid med Jernbaneverket, jf. at Bærum kommune har krevd en felles reguleringsplan fra tiltakshaverne for stasjonsområdet på Lysaker.

Det foreslås satt av 25,0 mill. kr i 2003 til planlegging og grunnerverv i forbindelse med bygging av Lysaker stasjon. Dette er nødvendig for å gjøre det mulig med byggestart i 2005, slik det er forutsatt i Nasjonal transportplan 2002–2011.

Planstatus øvrige parseller Skøyen-Asker

Lysaker – Sandvika

Godkjent hovedplan foreligger.

Skøyen – Lysaker

Innspill til trasévalg er oversendt Oslo kommune som skal legge fram en kommunedelplan til politisk behandling.

Lieråsen tunnel

Det pågår en omfattende teknisk og sikkerhetsmessig oppgradering av Lieråsen tunnel. Hoveddelen av dette er nødvendig vedlikehold etter mange års slitasje og nedbryting som følge av vannlekkasjer. Tunnelen ble åpnet i 1973. Arbeidet, som også belastes vedlikeholdsbudsjettet for 2003, omfatter forsterking og utskifting av utmuringer, sikring med sprøytebetong, bytte av spor og kontaktledningsanlegg, ballastrensing og sikkerhetsmessig oppgradering av tunnelen.

Nødlys ble tatt i bruk våren 2001. Nytt kommunikasjonsanlegg inkludert nødradio blir tatt i bruk i 2002. Installasjon av ventilasjonsanlegg og bygging av tverrslag påbegynnes i 2002 og avsluttes i 2003. Det er satt av 40 mill. kr i 2003 over investeringsbudsjettet. Totale investeringer i Lieråsen tunnel i henhold til endelig hovedplan er beregnet til 189 mill. kr. Økningen i kostnadsoverslaget skyldes i hovedsak merverdiavgiftsendring.

Sandnes – Stavanger dobbelspor

Jærbanen er i dag enkeltsporet, med mange korte kryssingsspor. Mellom Sandnes og Stavanger kjøres lokaltog med halvtimes frekvens, samt gods-, region- og fjerntog. Jernbanenettet på strekningen er generelt foreldet, og de tekniske anleggene har passert den teknisk/økonomiske levealder.

Prosjektet omfatter en utbygging til dobbeltsporet jernbane på strekningen Sandnes – Stavanger langs dagens trasé med tilhørende tekniske anlegg, i alt 14,5 km. Nye holdeplasser for persontrafikk, inkludert adkomst og parkering inngår i tiltaket. På deler av strekningen vil dobbelsporet bli etablert på eksisterende sporgrunn, enkelte steder nytt spor hvor det gamle sporet vil bli rustet opp, på andre deler av strekningen vil i hovedsak dagens to spor bli oppgradert.

Det foreligger godkjent konsekvensutredning fra august 2000, kommunedelplanene ble vedtatt februar 2001 og endelig hovedplan ble utarbeidet januar 2002. Godkjenning av endelig hovedplan foreligger foreløpig ikke.

Hovedplanens kostnadsoverslag (forventningsverdi 50 pst. estimat) utgjør 1 040 mill. 2003-kr, hvorav 240 mill. kr er vedlikeholdskostnader.

Det foreslås satt av 20 mill. kr til planlegging av prosjektet i 2003. Dette er nødvendig for å gjøre det mulig med byggestart i 2004, slik det er forutsatt i Nasjonal transportplan 2002–2011.

Leangen godsterminal

Jernbaneverket har i samråd med CargoNet AS vurdert det slik at det ikke er nødvendig å flytte jernbanegodsterminalen fra Brattøra. Vurderingen er begrunnet i utviklingstrekkene innenfor godstransportmarkedet, løpende innovasjon i teknologi og løsninger for terminaldrift, og under forutsetning av at dagens arealer på Brattøra ikke blir vesentlig redusert. Arbeidene på Leangen er på denne bakgrunn innstilt. Det vises til nærmere omtale i St.prp. nr. 60/Innst. S. nr. 227 (2001–2002).

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen og Jernbaneverket utrede konsekvensene for Nordre avlastningsveg av at godsterminalen ikke flyttes fra Brattøra. Rapporten er utarbeidet i samarbeid med Trondheim kommune, Trondheim havn og Sør-Trøndelag fylkeskommune og oversendt departementet i september 2002. Etter Jernbaneverkets og Statens vegvesens vurdering er det mulig å finne en løsning for Nordre avlastningsveg med fortsatt jernbaneterminal på Brattøra. En slik løsning gir i forhold til regulert løsning med Nordre avlastningsveg og ny godsterminal på Leangen, en samlet besparelse i størrelsesorden 400 mill. kr. Trondheim kommune fastholder de byplanmessige arealgrep som forutsetter flytting av godsterminalen. Samferdselsdepartementet vil vurdere rapporten og tar sikte på å komme tilbake til spørsmålet om ev. flytting av godsterminalen til Leangen når nærmere avklaring foreligger. Det vises for øvrig til omtalen av Nordre avlastningsveg under omtalen av investeringsprogrammet i omtalen av programkategori 21.30 Vegformål.

Programområder

I forhold til St.meld. nr. 46 (1999–2000)/Innst. S. nr. 119 (2000–2001) Nasjonal Transportplan 2002–2011, har Jernbaneverket i handlingsprogrammet 2002–2005 justert inndelingen av programområdene, slik at disse i større grad reflekterer Jernbaneverkets interne styringsbehov og gir klarere politisk avgrensede satsingsområder.

Programområde: Sikkerhet

Programområdet for sikkerhet omfatter et helhetlig sikkerhetsperspektiv med fokus på sikkerhetstiltak og krav til drift. I programområdet inngår tiltak til rassikring, sikring og sanering av planoverganger og tunnelsikkerhet. Den overordnede målsetningen for nye tiltak (både til drift, vedlikehold og investeringer) er at alle endringer skal bidra til et forbedret sikkerhetsnivå. Jernbaneverket har utarbeidet strekningsvise risikoanalyser og sikkerhetsoppfølgingsplaner for det meste av det statlige jernbanenettet, som grunnlag for en samlet prioritering av sikkerhetsrelaterte tiltak. En samlet vurdering av de første strekningsanalysene tilsier at det er tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog, tunnelsikring og tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger som bør gis høyest prioritet. Samferdselsdepartementet foreslår avsatt 126 mill. kr til programområdet for sikkerhet i 2003.

Mange tiltak til rassikring inngår som en naturlig del av vedlikeholdet. Dette omfatter løpende behov for fjellsikring, drenering og stabilisering av strandsoner. På særlig rasutsatte steder vil det bli foretatt utbedringer. I 2003 vil det bli gjennomført rassikring på Ristesund og Kleven på Bergensbanen. Totalt foreslås avsatt 16 mill. kr til rassikringstiltak.

Ved inngangen til 2002 hadde jernbanenettet 4 656 planoverganger. Tiltak for sikring og sanering av planoverganger som bedrer sikkerheten blir prioritert framfor tiltak som åpner for økt toghastighet. I tillegg til fortsatt satsing på sanering av planoverganger med høy ulykkesrisiko, vektlegges utvikling og gjennomføring av differensierte tiltak for sikker ferdsel over planoverganger. Innenfor en avsatt bevilgning på 80 mill. kr, vil Jernbaneverket kunne sanere/sikre ytterligere 90 planoverganger, samt gjennomføre mindre tiltak på en rekke planoverganger. Prioritering av tiltak baseres på trafikkmengder (tog) og lokale forhold som hvor oversiktlig planovergangen er og bruk av overgangene samt andre forhold som gjør at planovergangene framstår som særlig kritiske.

Det foreslås satt av 30 mill. kr til tunnelsikkerhetstiltak i 2003. Av tiltak for å bedre tunnelsikkerheten prioriteres avslutning av prosjektet togradio i tunneler, klasse A og B på Bergensbanen. Det vil videre bli arbeidet med installasjon av nødbelysning, skilting/merking og brannsikring av tunneler.

Programområde: Kapasitetsøkende tiltak

Programområdet omfatter tiltak som har som mål å øke kapasiteten på jernbanenettet både for gods- og persontransport. Det foreslås avsatt 91,3 mill. kr til kapasitetsøkende tiltak i 2003. Programområdet omfatter bl.a. kryssingsspor, profilutvidelser, krengetogtiltak og særlige tiltak på Ofotbanen.

Departementet foreslår at det avsettes 20 mill. kr til oppstart av et nytt kryssingsspor på Kongsvingerbanen. Banen har tett togtrafikk og av den grunn vil et nytt kryssingsspor være med å forbedre trafikkavviklingen på strekningen og for grunnlag for et bedre togtilbud på strekningen og for grenseoverskridende trafikken mot Stockholm.

Det foreslås avsatt 42 mill. kr til profilutvidelser. Dette omfatter i hovedsak ferdigstilling av utvidelse som muliggjør transport av semitrailere med tog (P407) på Bergensbanen. Profilutvidelsene vil gjøre det mulig å framføre semitrailere på jernbanevogner, og er et viktig tiltak for å kunne overføre godstransporter fra veg til bane. Profilutvidelsene på Nordlandsbanen ble ferdigstilt våren 2002, og profilutvidelsene på Bergensbanen ferdigstilles i løpet av 2003.

Ved behandling av St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal Transportplan 2002–2011, ble det lagt inn 550 mill. kr til krengetogtiltak på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen i planperioden 2002–2005. Tiltakene er innarbeidet i Jernbaneverkets handlingsprogram for 2002–2005, som del av de ulike programområdene. På grunnlag av vurdering av sporets krefter på togmateriellet, revideres de tekniske forutsetninger for fremføring av krengetog. Det er derfor usikkert hvilke hastigheter som kan oppnås. Nye ruter for krengetogene forventes innført fra sommeren 2004.

Jernbaneverket og LKAB inngikk i 1999 en avtale om at LKAB bærer kostnadene for de tiltak som er nødvendige for opprusting til 30 tonns aksellast på Ofotbanen med et anleggsbidrag på totalt 116,2 mill. kr, som utbetales i fire like store rater i årene 2000–2003, dvs. 29,3 mill. kr pr. år.

Ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 1 (1999–2000), jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999–2000), fikk Jernbaneverket fullmakt til å inngå avtale med LKAB om forskuttering av kapasitetsøkning på Ofotbanen, Katterat kryssingsspor, mot tilbakebetaling fra staten, krone mot krone i 2004. Med bakgrunn i dette inngikk Jernbaneverket en forskutteringsavtale med LKAB for å forlenge kryssingssporet ved Katterat til 750 meter toglengde, hvor LKAB forskutterer utgiftene i takt med prosjektets framdrift. Dette er et investeringstiltak som både malmtransporten og den øvrige

togtrafikken vil ha nytte av som et ledd i arbeidet med å effektivisere togtrafikken på Ofotbanen.

Akkumulert til og med 2002 er det forventet at forskuttert beløp fra LKAB og forbruk vil være om lag 90 mill. kr, noe som tilsvarer forventet totalkostnad for prosjektet.

Programområde: Stasjoner og knutepunkter

Markedstilpassede og funksjonelle stasjoner er et viktig element i det samlede reisetilbud og har avgjørende betydning for jernbanens konkurransekraft. Det er derfor strategisk viktig å drive fortløpende utvikling av stasjoner til et standardnivå som innfrir kundenes forventninger og kan gi insentiv til at flere velger å reise kollektivt. Stasjonsutvikling skal være ledd i en samlet produktutvikling i samarbeid med operatører, vegmyndigheter, kommuner og servicevirksomheter. Stasjonsutvikling omfatter også tilrettelegging for de funksjonshemmedes reisebehov.

Programområdet omfatter bl.a. tiltak for forbedring av tilgjengelighet og oppholdsområder for publikum, samt informasjonssystemer for formidling av trafikkinformasjon til publikum på stasjoner og knutepunktterminaler. Departementet foreslår avsatt 73,8 mill. kr i 2003 som i hovedsak vil bli prioritert til stasjonstiltak som ligger i Oslopakke 2. I tillegg vil det bli satt av midler til enkelte tiltak til oppgradering av på Heimdal St., Bergen St. samt Kongsberg St.

Programområde: Miljø

Innenfor rammen av det foreslåtte budsjettopplegget for 2003, må videreføring av sikkerhetstiltak og forseringen av dobbeltspor Sandvika–Asker prioriteres framfor miljøtiltak. Det er derfor ikke rom for å sette av midler til å redusere støy fra jernbanen i 2003. Dette innebærer at krav i forskriften om grenseverdier for lokal luftforurensing og støy ikke kan oppfylles innen 01.01.2005, men må skyves noe ut i tid. Jernbaneverket vil søke om dispensasjon hos Statens forurensningstilsyn.

Diverse tiltak

For 2003 foreslås 70 mill. kr satt av til tilbakebetaling til NSB AS i henhold til forskutteringsavtalen mellom Jernbaneverket og NSB, angående krengetogtiltak på Kongsvinger- og Østfoldbanen, jf. St.prp. nr. 1 (2000–2001).

Kap. 4350 Jernbaneverket (jf. kap. 1350)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
01	Kjørevegsavgift	34 272	61 800	40 000
02	Salg av utstyr og tjenester mv.	198 031	133 900	177 900
04	Leieinntekter	29 727		
06	Videresalg av elektrisitet til togdrift	179 998	155 900	162 000
07	Betaling for bruk av Gardermobanen	70 944	88 500	90 700
15	Refusjon arbeidsmarkedstiltak	66		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	5 853		
17	Refusjon lærlinger	1 639		
18	Refusjon av sykepenger	41 380		
37	Anleggsbidrag	34 050	29 300	29 300

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
90	Overdragelse av eiendeler til BaneTele AS	254 496		
91	Nedbetaling av lån til BaneTele AS		196 000	
	Sum kap. 4350	850 456	665 400	499 900

Post 01 Kjørevegsavgift

Kjørevegsavgiften omfatter kun godstransport, ekskl. kombinerte transporter som ble fritatt fra og med 01.01.1998. Avgiftsberegningen er basert på at de samlede trafikkvolumavhengige avgiftene knyttet til bruken av kjørevegen, inkl. kjørevegsavgiften, skal utgjøre den samme andel av de trafikkvolumavhengige marginalkostnadene som for konkurrerende vegtransport. I beregningen av kostnadene inngår bruksavhengige infrastruktur-, miljø- og ulykkeskostnader. På kostnadsdekningssiden inngår de faktiske bruksavhengige avgiftene som henholdsvis veg- og jernbanetrafikk belastes med.

For 2003 legger Samferdselsdepartementet til grunn at satsene for kjørevegsavgiften reelt sett holdes uendret i forhold til 2002. Inflasjonsjustert til 2003-priser blir avgiftssatsen for den ordinære godstrafikken 1,100 øre pr. brutto tonnkilometer, mens avgiftssatsen for malmtransport på Ofotbanen blir på 1,717 øre pr. brutto tonnkilometer. Inntektsanslaget på post 01 Kjørevegsavgift for 2003 er basert på regnskapsførte inntekter i statsregnskapet for 2001, med uendret underliggende godstrafikkvolum.

Post 02 Salg av utstyr og tjenester mv.

Inntektene over denne budsjettposten er knyttet til arbeid og salg av utstyr og tjenester til eksterne aktører. Til dette påløper det utgifter over kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at departementet får fullmakt til å overskride bevilgningene på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter utover budsjettert inntekt på kap. 4350, post 02, slik at salg av jernbanerelaterte oppdrag til eksterne ikke får negative konsekvenser for Jernbaneverkets eget aktivitetsnivå, jf. forslag til romertallvedtak. Departementet vil delegere fullmakten til Jernbaneverket.

Post 06 Videresalg av elektrisk kraft til togdrift

Jernbaneverket har ansvaret for den samlede strømtilførselen til togdriften, jf. St.prp. nr. 64/ Innst. S. nr. 251 (1996–97). Videresalget til operatørene skjer til kostpris. Det er knyttet usikkerhet til operatørenes årlige behov for elektrisk kraft, samt prisen for elektrisitet, og dermed størrelsen på innbetalingene. Samferdselsdepartementet foreslår derfor at departementet får fullmakt til å overskride bevilgningene på kap. 1350, post 23 Drift og vedlikehold, og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter på kap. 4350, post 06, slik at operatørenes bruk av elektrisk kraft ikke får negative konsekvenser for Jernbaneverkets eget aktivitetsnivå, jf. forslag til romertallvedtak. Departementet vil delegere fullmakten til Jernbaneverket.

Post 07 Betaling for bruk av Gardermobanen

Det vises til nærmere omtale under kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen.

Basert på forutsetningene i St.prp. nr. 52 (1999–2000) Om NSB Gardermobanen AS og oppfølging av NOU 1999: 28 Gardermoprosjektet. Evaluering av planlegging og gjennomføring, og de anslag Jernbaneverket for tiden har for kostnadsutviklingen og antall togkm, foreslås satsen pr. togkm økt fra kr 15,90 i 2002 til kr 16,30 i 2003.

Post 37 Anleggsbidrag

Staten v/Jernbaneverket inngikk i 1999 en avtale om at LKAB skal dekke kostnadene fullt ut for tiltak som direkte knytter seg til 30 tonns aksellast på strekningen Riksgrensen-Narvik (Ofotbanen), mens Jernbaneverket skal dekke kostnadene for tiltak som også den øvrige trafikken på banen har nytte av. I samsvar med avtalen foreslås det budsjettert med 29,3 mill. kr til anleggsbidrag fra LKAB i 2003. Utgiftsrammen over post 30 Investeringer i linjen, er justert med samme beløp.

Post 91 Nedbetaling av lån til BaneTele AS

Ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 80/Innst. S. nr. 274 (2000–2001) Om omdanning av BaneTele til aksjeselskap, ble det bevilget et midlertidig statslån til BaneTele AS på 196 mill. kr, jf. St.prp. nr. 84/Innst. S. nr. 325 (2000–2001). I samsvar med vedtak II, nr. 2 og 3 i ovennevnte proposisjon, fastsatte Kongen i statsråd den 15.02.2002 endelig lån til kr 209 495 596,24 som skulle betales tilbake 01.07.2002. Før lånets forfall ba BaneTele AS om en forlengelse av lånet, jf. St.prp. nr. 60/Innst. S. nr. 227 (2001–2002). I Kronprinsregentens resolusjon nr. 56/2001–2002 av 05.07.2002, ble statslånet til BaneTele AS forlenget til 30.09.2002 med innskjerpede rentevilkår, i påvente av at Jernbaneverket foretar en gjennomgang av kapitalsituasjonen i selskapet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken når den er nærmere avklart.

Kap. 5671 Renter og utbytte fra BaneTele AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
80	Renter		7 500	
81	Utbytte		8 000	16 000
	Sum kap. 5671		15 500	16 000

Post 81 Utbytte

Regjeringen foreslår at det budsjetteres med 16 mill. kr i utbytte fra BaneTele AS, jf. nærmere omtale av avkastningskrav og utbyttepolitikk under Andre saker. Utbyttebeløpet går til direkte fradrag på utestående beløp fra tilleggsbevilgningen til terminering av Telenoravtalen som forutsettes tilbakebetalt krone for krone, jf. omtale i St.prp. nr. 27 (1998–99). Etter den budsjetterte utbytteutbetalingen, gjenstår 148,1 mill. kr av denne tilleggsbevilgningen. Se for øvrig omtale i St.prp. nr. 80 (2000–2001).

Kap. 1351 Overføringer til NSB AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
70	Betaling for persontransporttjenester	1 215 000	1 298 000	1 386 000
	Sum kap. 1351	1 215 000	1 298 000	1 386 000

Post 70 Betaling for persontransporttjenester

Etter forhandlinger mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS foreslås det bevilget 1 386 mill. kr til statlig kjøp av persontransporttjenester for 2003. Forslaget er basert på en takstøkning som tilsvarer konsumprisindeksen + 1 prosentpoeng pr. 01.01.2003. Innenfor avtalebeløpet er det tatt høyde for økte kapitalkostnader og merutgifter ved innfasing av 36 nye lokaltogsett og 6 nye intercitytogsett i løpet av 2002/2003. I avtalebeløpet er det også innarbeidet kompensasjon med 21 mill. kr for skole- og studentrabatt på måneds- og periodekort som ble innført fra 01.08.2002. Det er satt av inntil 20 mill. kr i 2003 til resultatavhengige tilskudd/bonusutbetalinger for oppnåelse av på forhånd fastsatte kvalitetsmål, i første omgang begrenset til InterCity-trafikken. Det er forventet at slike resultatorienterte tilskudd og bonusutbetalinger vil bidra til å gi NSB insentiver til å forbedre togtilbu-

det for de reisende og være et bidrag til nå statens overordnede mål om økt overføring av trafikanter fra personbil til kollektivttransport. En slik kvalitetskontrakt vil bli innført trinnvis, både for å vinne erfaring med å måle insitamenteffekten, økonomiske konsekvenser og ansvarsdeling innenfor kontrakten.

Fordelingen mellom de forskjellige toggruppene av foreslått bevilgning for 2003, regnskap for 2001 og saldert budsjett for 2002 går fram av tabellen.

Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003[1)]	Pst. endr. 2002–2003
Intercitytrafikk	298	317	334	5,4
Region- og lokaltog	382	308	324	5,1
Nærtrafikk	535	673	708	5,2
Sum post 70	1215	1298	1366	5,2

1) Forslag 2003 er ekskl. 20 mill. kr som er avsatt til bonus. I foreslåtte fordeling mellom toggruppene har Samferdselsdepartementet lagt til grunn samme relative fordeling som i 2002.

I avtalen om statlig kjøp av persontransporttjenester for 2003 er det i all hovedsak lagt opp til en videreføring av dagens togproduksjon. Det er lagt til grunn at nye motorvogner/AGENDA-tog erstatter gammelt lok- og vognmateriell som dagtog mellom Trondheim og Bodø. Persontransport med tog på Ofotbanen utføres i dag av Tågkompaniet AB som kjører på NSBs lisens. Persontoget inngår som en del av persontogtrafikken mellom Narvik og Sundsvall/Stockholm. Togtilbudet har til nå vært opprettholdt gjennom avtalen om statlig kjøp av persontransporttjenester hvor NSB mottar godtgjørelse fra staten da Tågkompaniet AB kjører på NSB sin lisens. I praksis utgjør NSB kun et administrativt bindeledd mellom staten og Tågkompaniet. Samferdselsdepartementet vil vurdere den framtidige håndteringen av statlig kjøp av persontrafikktjenester på nevnte banestrekning.

Statlig kjøp av persontransporttjenester omfatter toggruppene nærtrafikk, intercitytrafikk og region- og lokaltog. Ingen av disse togruppene drives i dag i bedriftsøkonomisk balanse. Nærtrafikken omfatter tog med hyppige avganger på relativt korte strekninger rundt Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim. Arbeidsreiser i rushtiden er en viktig del av nærtrafikkens kundegrunnlag. I likhet med annen kollektivtransport i byer har nærtrafikken en svært ujevn kapasitetsutnyttelse på grunn av høye, kortvarige trafikktopper. Dette innebærer at materiellparken må ha en kapasitet som er betydelig høyere enn gjennomsnittlig kapasitetsbehov. Intercitytilbudet har i hovedsak relativt moderne og raske tog med få stopp på mellomlange trafikksterke strekninger. Ujevn kapasitetsutnyttelse kjennetegner også denne toggruppen på grunn av stort innslag av arbeidsreiser og en del helgetrafikk. Region- og lokaltog betjener for en stor del relativt tynt befolkede områder med svakt trafikkgrunnlag. Deler av lokaltrafikken langs mer trafikktunge strekninger er godt utnyttet og har en viktig transportfunksjon i forhold til det øvrige togtilbudet.

Statens kjøp av nærtrafikk- og intercitytjenester er hovedsakelig begrunnet ut fra miljø- og arealmessige fordeler ved avlastning av vegnettet rundt de store byene og i de mest folkerike strøkene i det sentrale Østlandsområdet. Statlig kjøp av persontransporttjenester med region- og lokaltog er i hovedsak begrunnet ut fra distriktshensyn og transportstandard.

I tråd med signalene gitt i kollektivmeldingen, legger Samferdselsdepartementet opp til å kanalisere ressursene mot de områder av landet hvor jernbanen har sine relative fortrinn. Dette innebærer at mye av innsatsen rettes inn mot hovedstrekningene Oslo – Stavanger, Oslo – Bergen, Oslo – Trondheim og Trondheim – Bodø, Intercitytriangelet Lillehammer – Skien – Halden og nærtrafikknettet rundt Oslo, Stavanger, Trondheim og Bergen.

I henhold til hovedavtalen har Samferdselsdepartementet og NSB forhandlet fram en ny rammeavtale om statlig kjøp av persontransporttjenester for perioden 2003–2006. Denne avtalen har en økonomisk ramme på totalt 5 545 mill. 2003-kr. I avtalebeløpet er det tatt høyde for skole- og studentrabatten og resultatavhengige tilskudd/bonusutbetalinger i hele fireårsperioden. I avtalen er det tatt

forbehold om Stortingets godkjenning av beløpet for statlig kjøp gjennom behandlingen av statsbudsjettet for de enkelte år i avtaleperioden. I rammeavtalen er det lagt opp til at dagens togproduksjon videreføres og det er tatt høyde for merkostnader ved innfasing av nytt intercity- og lokaltogsett. Det avtalte rammebeløpet legges til grunn ved forslag til bevilgninger ved de årlige statsbudsjetter i avtaleperioden. Departementet kan imidlertid justere produksjonen etter omforente frafallskalkyler. Ved de årlige budsjettbehandlingene i rammeavtaleperioden legges det opp til å priskorrigere det totale avtalebeløpet med 2,5 pst. pr. år.

Rammeavtalen vil gi NSB større forutsigbarhet i forhold til sin planlegging og drift av virksomheten, slik at selskapet på en bedre måte kan ivareta risikoen som er knyttet til driften av denne togproduksjonen. På samme tid vil avtalen være med på å forenkle de årlige kjøpsavtaleforhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB, som de senere år har vært svært ressurskrevende for begge parter. Det vises for øvrig til nærmere omtale av konkurranse om sporet under Andre saker. Det vises i denne sammenheng også til at departementet for tiden er i dialog med Telemark fylkeskommune om ev. overføring av kjøpsansvaret for togtilbudet på Bratsbergbanen fra staten til fylkeskommunen. Departementet vil ev. komme nærmere tilbake til dette.

Som ledd i oppfølgingen av kollektivmeldingen, legges det i rammeavtalen opp til å gi NSB større frihet til å tilpasse togproduksjonen til konkurrerende trafikk. Samferdselsdepartementet legger opp til å håndtere produksjonsjusteringer i løpet av rammeavtaleperioden gjennom produksjonsklausuler som gir NSB frihet til å foreta endringer i stoppmønster og antall togavganger når passasjergrunnlaget svikter og antall reisende over en gitt periode går betydelig ned. På denne måten gis NSB større frihet til å tilpasse togproduksjonen til de områder hvor toget har sitt relative fortrinn i forhold til andre transportmidler. En slik klausul kan også medvirke til at transportbrukere sammen med lokale myndigheter i sterkere grad stimuleres til å bruke toget.

Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
01	Driftsutgifter	18 498	20 900	21 200
	Sum kap. 1354	18 498	20 900	21 200

Post 01 Driftsutgifter

Hovedaktivitetene i 2002 har i stor grad vært knyttet opp til regelverksutvikling og godkjenningsprosesser for nytt rullende materiell. Oppfølging av Groth-kommisjonens rapport etter jernbaneulykken ved Åsta har dessuten fortsatt prioritet.

Den pågående liberaliseringen av tilgang til jernbanenettet vil skape økt arbeidsmengde for Jernbanetilsynet i form av økt antall søknader om virksomhetstillatelser og godkjenning/tillatelser knyttet til togmateriell og kjørevei/skinnegangen. Flere aktører innenfor persontrafikk og godstransport vil føre til økt pågang med søknader om tillatelser og godkjenning. Dette vil også føre til at antallet tilsynsobjekter vil øke.

Internasjonalt arbeid og standardiseringsarbeid er et stadig mer ressurskrevende område for Jernbanetilsynet. Dette både på grunn av internasjonale forpliktelser gjennom EØS-avtalen og liberaliseringen knyttet til tilgang til jernbanenettet som berører den grenseoverskridende godstrafikken mellom landene i Europa.

Samferdselsdepartementet legger opp til at myndighetsoppgaver i henhold til EU-direktiv 2001/14/EF art. 30 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet, innkreving av avgifter for bruk av jernbaneinfrastruktur og sikkerhetssertifikat legges til Statens jernbanetilsyn. Direktivet skal være implementert i norsk rett 15.03.2003. De nye myndighetsoppgavene omfatter klager fra operatører på fordeling av infrastrukturkapasitet, på infrastrukturforvalters nettveiledning m.v., og vil kreve oppbygging av ny kompetanse i tilsynet.

I henhold til EØS-avtalen vil det videre fra våren 2003 være en myndighetsoppgave å opprette registre over infrastruktur og rullende materiell.

Samferdselsdepartementet legger opp til at slike registre etableres i regi av Statens jernbanetilsyn.

Ved inngangen til 2003 skal det etter planene være 18 personer ansatt i Statens jernbanetilsyn. Det foreslås bevilget 21,2 mill. kr, en svak økning målt mot saldert budsjett 2002.

Andre saker

NSB BA – Konsernresultat for 2001

NSB-konsernet var i 2001 opptatt av å styrke selskapet på alle områder etter det svært vanskelige året 2000, bl.a. på grunn av Åsta-ulykken. Både trafikksikkerhet, punktlighet, regularitet og økonomi måtte forbedres. Det var avgjørende å gjenreise tilliten til selskapet etter ulykkesåret 2000 både hos publikum og blant de ansatte.

Resultatregnskap for 2001 og balanse pr. 31.12.2001 for konsernet NSB BA ble fastsatt i ordinær generalforsamling 27.06.2002. NSB-konsernets driftsresultat for 2001 viste et overskudd på 108 mill. kr, som er en forbedring på 412 mill. kr sammenlignet med året før. Konsernets årsresultat etter skatt for 2001 viste et underskudd på 33 mill. kr, som er en forbedring på 292 mill. kr fra 2000. Driftsresultatet for konsernets persontogtrafikk viser et overskudd på 56 mill. kr, inkl. statlig kjøp av persontransporttjenester med tog, etter fradrag for Flytogets underskudd på 55 mill. kr. Egenkapitalandelen i selskapet etter årsoppgjøret var på 46,1 pst. pr. 31.12.2001. Egenkapitalavkastningen etter skatt var i 2001 negativ med -1 pst.

Flytoget AS

Ved behandlingen av St.prp. nr. 52/Innst. S. nr. 237 (1999–2000) Om NSB Gardermobanen AS og oppfølgingen av NOU 1999: 28 Gardermoprosjektet. Evaluering av planlegging og gjennomføring, vedtok Stortinget at togselskapet Flytoget AS fortsatt skulle være et datterselskap 100 pst. eid av NSB BA, men med en stor grad av frihet og selvstendighet i forhold til NSB-konsernets styre, men at ordningen skulle evalueres etter to år.

Ved behandlingen av St.meld. nr. 48/Innst. S. nr. 328 (2000–2001) Om NSB BAs virksomhet 2001–2003, opprettholdt Stortinget sitt tidligere vedtak ved å vedta følgende romertallsvedtak I: Flytoget AS skal fortsatt organiseres som et datterselskap 100 % eid av NSB BA med en stor grad av frihet og selvstendighet i tråd med det som er skissert i Innst. S. nr. 237 (1999–2000), samt Innst. S. nr. 328 (2000–2001). Stortinget ber Regjeringen legge fram en sak for Stortinget våren 2002 slik at Stortinget i tråd med Stortingets vedtak 15. juni 2000, kan ta stilling til selskapets framtidige organisasjonsform.

Regjeringen vil i høst legge fram en proposisjon der Flytoget AS vil bli foreslått utskilt fra NSB konsernet og etablert som et eget selskap direkte under Samferdselsdepartementet.

Utbygging av GSM-R

Det vises til tidligere omtale av saken i St.prp. nr. 66/Innst. S. nr. 274 (2001–2002). Samferdselsdepartementet sammen med Justisdepartementet, har bedt Jernbaneverket om å ta initiativ til en gjennomgang av potensielle gevinster ved samordning av en GSM-R utbygging med TETRA-prosjektet. Jernbaneverket og TETRA-prosjektet skal i løpet av høsten avgi en oppsummeringsrapport om disse effektene sammen med en analyse av hvilke premisser som ligger til grunn for å kunne realisere disse gevinstene.

Det er i første omgang behov for økt transmisjonskapasitet langs Nordlandsbanen. En slik utbygging vil også legge forholdene til rette for en utbygging av fjernstyring. Utbyggingen av transmisjonskapasiteten ble startet opp sommeren 2002 med et investeringsbehov på om lag 50 mill. kr, hvorav BaneTele AS skal dekke 6 mill. kr til eget formål.

Samferdselsdepartementet har akseptert at Jernbaneverket etter samråd med Jernbanetilsynet, delvis dekker inn denne investeringen gjennom redusert framdrift av utbyggingen av nødstopp på ikke-fjernstyrte strekninger. Jernbaneverket har utarbeidet en endringsanalyse som belyser de sikkerhetsmessige virkningene av å omprioritere fra nødstopp til GSM-R. Denne viser at sikkerheten blir bedre ved en GSM-R-utbygging enn ved en utbygging av nødstopp. Finansieringen av tiltakene som gjennomføres i 2002, framkommer av tabellen.

	(i mill.kr)
Redusert tildeling til støytiltak	22
Redusert framdrift av nødstopptiltak	10
Øvrige prosjekter	12
BaneTele AS	6
Sum inndekning	50

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en egen sak om utbygging av GSM-R.

Jernbaneverkets interesser i aksjeselskaper

BaneTele AS

BaneTele AS er et aksjeselskap som er 100 pst. eid av staten ved Jernbaneverket og har som hovedoppgave å ivareta sikker og effektiv tele- og datakommunikasjon for norsk jernbane, og samtidig konkurrere i det åpne markedet for bredbåndstjenester. Konsernet består av BaneTele AS og datterselskapet BaneTele Nett AS. I BaneTele Nett AS har BaneTele AS lagt den virksomhet som ble kjøpt opp av konkursboet etter Enitel høsten 2001.

BaneTele vil rendyrke rollen som bredbåndstransportør, og posisjonen i det jernbanerelaterte markedet og i energisektoren skal forbedres. Fokus skal være på operatørmarkedet, bedriftsmarkedet, forvaltningen og utdanningsvesenet. Det skal videre satses på å konvertere tjenester og trafikk til IP (Internett Protokoll) slik at eksisterende nettverk utnyttes maksimalt.

Sum driftsinntekter i 2001 i Bane Tele AS utgjorde 59,9 (208,6) mill. kr (konserntall i parentes). Ordinært resultat var et underskudd på 34,8 (35,3) mill. kr. Resultat av ekstraordinære poster ble 38,5 (38,5) mill. kr. Totalt ga dette et årsresultat etter ekstraordinære poster på 3,7 (3,2) mill. kr i 2001. Ved utgangen av 2001 hadde selskapet en totalkapital på 863,8 (944,5) mill. kr, med en egenkapital på 246,9 (247,9) mill. kr. Det er vedtatt ikke å utbetale utbytte for 2001.

Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket om å foreta en vurdering av kapitalsituasjonen i selskapet. Denne gjennomgangen skal inkludere vurderinger av ulike strategier for eierskapet i selskapet, herunder del-/helprivatisering av virksomheten. En slik vurdering skal også omfatte vurderinger av hvordan jernbanenes interesser best kan ivaretas uavhengig av eierskapet i BaneTele AS. Det vises for øvrig til St.meld. nr. 22/Innst. S. nr. 264 (2001–2002) Et mindre og bedre statlig eierskap.

Trans European Freight Freeways Network (TERFN)

Det er i EU åpnet for at internasjonal godstransport som utføres av jernbaneforetak som har lisens og som oppfyller sikkerhetskravene, skal få tilgang til det transeuropeiske jernbanenettet for gods (TERFN) to år etter ikrafttredelsen av direktivet, og på hele nettet syv år etter ikrafttredelsen. Ved innføring av direktivet i det norske regelverket, legger Samferdselsdepartementet opp til at de definerte TERFN-strekningene på det nasjonale jernbanenettet åpnes for internasjonale godstransporter i tråd med utviklingen i EU.

For å få en bedre kapasitetsutnyttelse av jernbaneinfrastrukturen og stimulere til økt konkurranse, legger Samferdselsdepartementet videre opp til å åpne jernbanenettet for godkjente jernbaneforetak som ønsker å utføre innenlands godstransporter på strekninger der det er ledig kapasitet på jernbanenettet. I dag er det kun på de deler av jernbanenettet der NSB AS har innstilt sin trafikk, at slike foretak får trafikkere jernbanenettet.

Forskning og utvikling

I 2003 vil det bli lagt vekt på å videreføre FoU-arbeidet innenfor miljø, planleggingsmetodikk, sikkerhet, teknisk utvikling, analyser og prognosearbeid. I forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan kreves det økt ressursinnsats i arbeidet med de nasjonale og regionale transportmodellene. I tillegg videreføres arbeidet med den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Transportetatene samarbeider dessuten om sikkerhetsrelaterte forsknings- og utviklingsoppgaver og med samordning av beregning av miljøkostnader og metoder for bruk i nytte-/kostnadsanalyser.

Av Jernbaneverkets FoU-prosjekter rettet mot støy, strukturlyd og vibrasjon inngår skinnestegsisolasjon, støysvake sporveksler, ballastmatter og støyreduksjon fra bruer og konstruksjoner. I 2003 bidrar Jernbaneverket til finansieringen av tre dr.ing-arbeider ved NTNU i Trondheim. I tillegg er det igangsatt et omfattende arbeid i forbindelse med implementering av EU-direktiver.

Anbud og konkurranse om sporet

I tråd med signalene gitt i kollektivmeldingen, legger Regjeringen opp til en gradvis innføring av konkurranse på det norske jernbanenettet som et ledd i utviklingen av et mer kostnadseffektivt togtilbud til de reisende. Når det gjelder innføring av konkurranse for persontransport på jernbanen, blir anbudskonkurranse om et nærmere definert togtilbud på avgrensede deler av jernbanenettet vurdert som mest hensiktsmessig.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å åpne jernbanenettet for konkurranse om offentlig kjøpt persontrafikk ved å legge enkelte strekninger ut på anbud i 2004. Det er en forutsetning fra departementets side at åpningen for flere aktører gjennomføres slik at hensynet til sikkerheten og til gode og forutsigbare transporttilbud for de reisende kan ivaretas på en tilfredsstillende måte. Samferdselsdepartementet nedsatte i april 2002 en arbeidsgruppe bestående av representanter fra departementet, Jernbaneverket og Statens jernbanetilsyn for å utrede nærmere tekniske, juridiske

og organisatoriske rammebetingelser som må være tilstede for å nå målet om et effektivt fungerende konkurransemarked på det norske jernbanenettet.

En viktig begrunnelse for å liberalisere tilgangen til jernbanenettet i Norge er ønsket om å slippe til andre aktører i konkurranse med NSB for på sikt å oppnå kostnadseffektivisering og et forbedret tilbud til brukerne. Siktemålet er ikke konkurranse i seg selv, men å oppnå økt bruk av kollektivtransport.

Samferdselsdepartementets utgangspunkt er å legge til rette for konkurranse om flest mulig elementer i tilbudet. I den grad konkurransen begrenser seg til «managementkostnader», dvs. lønn og organiseringen av den løpende driften, er det begrensede muligheter for å ta ut de ønskede effektiviseringsgevinster. Det langsiktige målet er derfor konkurranse om alle elementer som er nødvendig for å kunne drive trafikkvirksomhet på jernbanen i Norge. Videre tas det sikte på å innarbeide bonusordninger som gir togoperatørene insentiver til å nå overordnede samfunnsmessige målsetninger.

Samferdselsdepartementet søker å legge til rette for å minske risikoen for togoperatørene ved å åpne opp for tilstrekkelig lange kontraktsperioder. Dette vil gi lang nok avskrivningstid på materiell til å gjøre det mer interessant å anskaffe eget rullende materiell. Dersom det ikke er hensiktsmessig å legge opp til effektiv konkurranse om standard og kvalitet på materiell på grunn av at dette blir for kostnadsdrivende, kan en mulig løsning være å overføre eksisterende togmateriell fra NSB til en ny operatør i form av leasingavtaler e.l. Samtidig bør et mer langsiktig mål om mer omfattende konkurranse opprettholdes. Kontraktsperioden bør variere bl.a. avhengig av materielløsning, noe som kan medføre ujevn rullering i anbudsutleggelse. Praktisk tilpassede løsninger bør løpende vurderes ut fra markedets behov. Samferdselsdepartementet vil vurdere å åpne opp for alternative kontraktsperioder avhengig av hvilken materielløsning som velges.

Samferdselsdepartementet legger i første omgang opp til å lyse ut anbud på et begrenset antall strekninger i en kombinasjon mellom regiontogstrekninger og nærtrafikkstrekninger (baner tilknyttet et større bysenter). I valg av strekninger har Samferdselsdepartementet lagt til grunn at anbudskonkurranse kan gi et mer kostnadseffektivt og bedre tilbud for de reisende og derigjennom økt antall passasjerer. Videre er det et poeng på kort sikt at strekningene er forholdsvis enkle å anbudsutlyse og har en viss avstand og uavhengighet i forhold til stamnettet. Det er et poeng at banestrekningene skal egne seg godt for et nytt selskap som ønsker å vinne erfaring før det ev. tar på seg større oppgaver. Med utgangspunkt i disse kriteriene, legger Samferdselsdepartementet opp til å lyse togtilbudet på Gjøvikbanen, og Vossebanen (lokaltrafikken mellom Bergen og Voss) ut på anbud i løpet av høsten 2002 med sikte på trafikkstart i 2004.

Det legges opp til at nye anbud knyttes til ruteterminskiftet sommeren 2004, da dette i praksis vil være hovedterminskiftet for persontogene.

I løpet av høsten 2002 vil Samferdselsdepartementet videreføre arbeidet med anbudsutsetting. I dette arbeidet vil det på kort sikt være behov for å finne praktiske overgangsordninger bl.a. når det gjelder håndtering av togmateriell, verksted/vedlikehold, stasjoner/terminaler og billett-/takstsamarbeid m.m. Videre må det tas stilling til den konkrete utformingen av anbudsdokumentene og hvilke insitamenter som bør inngå i disse. Anbudskonkurranse vil også kreve at juridiske problemstillinger vurderes nærmere og forskrifter til jernbaneloven endres.

Jernbanenettets omfang og standard

Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket om å arbeide videre med å utrede jernbanenettets omfang og standard, jf. omtale i kollektivmeldingen. Arbeidet vil inngå som en del av grunnlagsmaterialet ved utarbeidelsen av Nasjonal Transportplan 2006–2015.

Eierskap til stasjoner

NSB AS eier de fleste av stasjonsbygningene som ble bygd før det organisatoriske skillet mellom NSB og Jernbaneverket i 1996, mens Jernbaneverket gjennom betaling, leier de offentlige arealer ute og inne i stasjonsbygningene. Som omtalt i St.meld. nr. 46 (1999–2000)/Innst. S. nr. 119 (2000–2001) Nasjonal transportplan 2002–2011, kap. 9.1.2.3, pågår det drøftelser mellom Jernbaneverket og NSB om hvordan eierskapet til stasjonsbygningene og arealene rundt skal organiseres i framtiden.

Jernbaneverket og NSB inngikk i desember 2001 en intensjonsavtale som danner rammen omkring drøftelsene. Basert på erfaringene etter delingen i 1996 har partene valgt å ha alle forhold, herunder verdsetting, kart for den enkelte stasjon etc. ferdig avklart før endelig avtale underskrives.

Jernbaneverket og NSB forventer å kunne underskrive en avtale om eierskap til stasjoner desember 2002. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake saken når den er nærmere avklart.

Programkategori 21.60 Samferdselsberedskap

Oversikt over budsjettforslaget

Utgifter under programkategori 21.60 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
1360	Samferdselsberedskap	35 960	43 000	56 200	30,7
	Sum kategori 21.60	35 960	43 000	56 200	30,7

Med bevilgningene til beredskapsformål, har Samferdselsdepartementet bl.a. som mål å opprettholde tilstrekkelig øvede beredskapsorganer og redusere infrastrukturens sårbarhet. Dette søkes oppnådd bl.a. ved å avholde kurs og øvelser for Transportberedskapsorganisasjonen, Luftfartsverket og havneberedskapspersonell.

Budsjettforslaget for 2003 er på 56,2 mill. kr, en økning på 30,7 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2002. Økningen henger sammen med kompensasjon til Telenor ASA i forbindelse med utfasing av gjeldende ordning med spesielle samfunnspålagte oppgaver (SSO) vedr. Totalforsvaret.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1360 Samferdselsberedskap

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
01	Driftsutgifter	3 894	4 900	3 000
30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., *kan overføres*	4 358	12 900	3 700
70	Beredskapslagring, *kan overføres*	1 758	2 000	1 400
71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret	25 950	23 200	48 100
	Sum kap. 1360	35 960	43 000	56 200

Post 01 Driftsutgifter

Bevilgningen dekker utgifter til kurs og øvelser for personell i Transportberedskapsorganisasjonen, havneberedskapen og flyplassberedskapen. For øvrig er det satt av midler bl.a. til å finansiere risiko- og sårbarhets analyser i Statens vegvesen og oppdatering av beredskapsplaner og krisehåndteringsplaner i Luftfartsverket. Samferdselsdepartementets andel av finansieringen av prosjektet «Beskyttelse av samfunnet 4/Sårbarhetsreduse-

rende tiltak innen transport» dekkes også av bevilgningen. Prosjektet, som gjennomføres av Forsvarets forskningsinstitutt, skal bl.a. støtte departementet med analyser for å finne fram til kostnadseffektive beskyttelsestiltak innen transport. Prosjektet ble igangsatt 01.04.2001 og skal etter planen avsluttes 31.03.2003.

Departementet foreslår at det bevilges 3 mill. kr over post 01.

Post 30 Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv.

Vegdirektoratet har hatt en langsiktig plan om å anskaffe i alt fire mobile ferjekaier for beredskapslagring i Nordland/Troms og i Møre og Romsdal. Ferjekai nr. 4 er satt i produksjon, og vil bli ferdigstilt i 2003. For 2003 er det behov for 1,15 mill. kr for å få ferdigstilt den siste ferjekaien. Den nasjonale beredskapen i etterkant av terrorangrepene i USA 11.09.2001 viste et klart behov for nytt gradert samband både i Samferdselsdepartementet og i underliggende etater/virksomheter. For 2003 foreslås det satt av 2,55 mill. kr til anskaffelse av gradert samband.

Departementet foreslår at det bevilges 3,7 mill. kr over post 30.

Post 70 Beredskapslagring

Midler bevilget over denne posten dekker utgifter til lagring av reservedeler til busser, laste- og varebiler. Departementet foreslår at det bevilges 1,4 mill. kr.

Post 71 Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret

Med bakgrunn i St.meld. nr. 47 (2000–2001) Telesikkerhet og -beredskap i et telemarked med fri konkurranse, er det besluttet at ordningen med spesielle samfunnspålagte oppgaver (SSO) til Totalforsvaret som staten i dag har med Telenor ASA, skal fases ut over flere år og erstattes av en ny SSO-ordning som skal gjelde for alle samfunnsviktige teleoperatører. Med basis i foreløpige samtaler med Telenor og de regler for kompensasjon av merkostnader som SSO-ordningen hittil har bygget på, foreslås det bevilget 48,1 mill. kr til delvis utfasing av ordningen.

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 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
1370	Kjøp av posttjenester	540 000	372 000	305 000	-18,0
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	176 546	169 300	177 700	5,0
	Sum kategori 22.10	716 546	541 300	482 700	-10,8

Inntekter under programkategori 22.10 fordelt på kapitler

(i 1 000 kr)

Kap.	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003	Pst. endr. 02/03
4380	Post-og teletilsynet (jf. kap. 1380)	156 729	159 300	167 700	5,3
5612	Renter av lån til Posten Norge AS	34 607	28 000		-100,0
5618	Innskuddskapital i Posten Norge AS		300 000	54 000	-82,0
	Sum kategori 22.10	191 336	487 300	221 700	-54,5

Regjeringen ser det som viktig å legge til rette for grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet over hele landet. Samferdselsdepartementet bidrar til dette bl.a. ved å kjøpe posttjenester som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Post- og teletilsynet ivaretar viktige tilsynsfunksjoner innen både post- og telemarkedet. Dette går både på å kontrollere kvalitet på tjenestene og på å sikre konkurranse i de delene av markedet der det er åpnet for konkurranse.

Det er budsjettert med 305 mill. kr til kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester, en nedgang på 67 mill. kr eller 18 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2002. Nedgangen skyldes at Postens omfattende omstilling av ekspedisjonsnettet har gitt resultater, slik at behovet for statlig kjøp har gått ned. Styret for Posten har foreløpig ikke foreslått portoøkninger for 2003, jf. nærmere omtale under Mål og prioriteringer.

Budsjettforslaget for Post- og teletilsynet innebærer en reell økning sammenlignet med saldert budsjett 2002. Dette skyldes at tilsynet er tillagt nye arbeidsoppgaver innenfor området telesikkerhet og -beredskap.

Hovedutfordringer og tilstandsvurdering

Det er et hovedmål for Regjeringen å fremme effektiv og virksom konkurranse på post- og telemarkedene samt å sikre husstander og bedrifter

tilgang til grunnleggende post- og teletjenester av høy kvalitet til rimelig pris. Virksom konkurranse i post- og telemarkedet er et sentralt virkemiddel for å oppnå samfunnsmessige mål. Det er viktig å legge vekt på konkurransefremmende tiltak der dette må kunne forventes å være mer måleffektivt i forhold til bruk av andre regulatoriske virkemidler.

Posten vil i løpet av 2002 sluttføre omleggingen av ekspedisjonsnettet. Selskapet har etablert en egen enhet som følger opp omleggingen og at de nye Post i Butikk fungerer etter intensjonen. Det vil fortsatt pågå omstillinger innen andre deler av Postens virksomhet i 2003.

Post- og teletilsynet skal som forvaltningsorgan og reguleringsmyndighet bidra til å påse at overordnede mål nås både innen post- og telesektoren. Dette skjer bl.a. ved å:

- føre tilsyn med markedene og kontroll med at lover, forskrifter og konsesjonsvilkår etterleves
- forestå radiofrekvens- og nummerforvaltning
- forestå klagebehandling og mekling
- forestå markedskontroll av radio- og teleutstyr
- ha ansvar for post- og telestandardisering
- forvalte autorisasjonsordninger

Når det gjelder konkurransesituasjonen på telemarkedet, har Telenor ASA fortsatt en sterk stilling på økonomisk viktige områder som fast- og mobiltelefoni. I transportnettmarkedet er flere tilbydere allerede etablert og i aksessnettmarkedet antas det at åpningen av tilgang til det faste aksessnettet fortsatt vil bidra til å øke konkurransen ytterligere. Oppfølging av krav til og vilkår for tilgang til nett og tjenester, herunder prisspørsmål, er sentrale problemstillinger for Post- og teletilsynet. På telesiden vil også oppfølgning av tildelte og planlagte utlysninger av nye mobilkonsesjoner være en innsatskrevende arbeidsoppgave for Post- og teletilsynet.

Rapportering

Målinger gjennomført av PricewaterhouseCoopers viste at 86,3 pst. av den prioriterte posten (A-post) i 2001 forelå hos adressaten dagen etter innlevering. Konsesjonskrav for denne type sendinger er 85 pst. Posten har i tråd med kravene fastsatt i konsesjonen lagt fram for Post- og teletilsynet en årsrapport om oppfyllelse av samfunnspålagte oppgaver i 2001. Tilsynet har rapportert videre til Samferdselsdepartementet om utviklingen i kvaliteten på posttjenester. Tilsynet har konkludert med at Posten for 2001 har tilbudt de leveringspliktige tjenestene det er stilt krav om i konsesjonen. I tillegg har tilsynet gitt uttrykk for at tilgjengeligheten til ekspedisjonssteder er bedret som en følge av økt antall ekspedisjonssteder og lengre åpningstider. Post- og teletilsynets vurdering av ekspedisjonsnettet viser at den pågående omleggingen av ekspedisjonsnettet er i tråd med konsesjonskravene om service og kvalitet og at Posten opprettholder konsesjonskravene etter endringene i ekspedisjonsnettet. I 2001 fikk for øvrig 1 173 husstander utdelt brevpost mindre enn 6 dager i uken. Dette er 63 husstander færre enn det som var tilfelle i 2000. Tilsynet vil følge nøye med i utviklingen når det gjelder oppfyllelse av konsesjonskrav for formidling av prioritert brevpost.

Staten kjøper posttjenester av Posten for å sikre tilfredsstillende posttjenester også i de deler av landet der det ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt å opprettholde tjenestene eller tilby tjenestene til ønsket servicenivå. Statens kjøp av leveringspliktige posttjenester utgjorde ca. 4,3 pst. av Postens driftsinntekter i 2001.

I følge Posten gir selskapets erfaringsmateriale fra 2001 ikke indikasjoner på at framsendingskvaliteten var bedre i sentrale enn i spredtbygde strøk av landet. I den grad det har vært forskjeller mellom sentrale og spredtbygde strøk, var kvaliteten ifølge Posten noe lavere i sentrale områder. Dette samsvarer også med resultatene fra 1. halvår 2000, jf. St.meld. 26 (2000–2001) Om virksomheten til Posten Norge BA, kap. 8.

Generelt ble framsendingstiden for prioritert brevpost forbedret fra 2000 til 2001. Når det gjelder sendinger internt i sorteringsområder, viser dokumentasjonen fra Posten at det særlig ble oppnådd forbedringer i Nordland og Møre og Romsdal. Lavest var kvaliteten på slike sendinger i Oslo og Akershus.

Framsendingskvaliteten for prioritert brevpost sendt mellom sorteringsområder var i 2001 fremdeles noe lavere enn for brev sendt innen sorteringsområder. Ifølge Posten gjaldt dette særlig sendinger mellom Oslo –Hordaland/Sogn og Fjordane, Oslo –Trøndelag, Oslo – Rogaland og Oslo – Tromsø. Disse strekningene er ifølge Posten spesielt sårbare for forsinkelser i flytrafikken. Tiltak Posten satte i verk for å bedre framsendingstiden fra 2000 til 2001 bidro ifølge Posten til en vesentlig forbedring også på disse strekningene.

Dokumentasjonen fra Posten viser videre at framsendingskvaliteten for prioriterte brevpost sendt internt i sorteringsområder, og internt i kommuner (gjennomsnittstall), lå noe høyere enn det nasjonale gjennomsnittet. Dette var også tilfelle i 2000. Framsendingskvalitet for prioritert brevpost internt i de største bykommunene (Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim) var i 2001 noe lavere enn gjennomsnittet for kommuneintern prioritert brevpost.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering gir opplysingene fra Posten en indikasjon på at leveringspålitelighet i henholdsvis sentrale områder og spredtbygde strøk ikke skiller seg i vesentlig grad fra hverandre. Hensikten med bruk av statlige midler til kjøp av posttjenester kan således se ut til å være oppnådd.

St.meld. nr. 32 (2001–2002) Om situasjonen i den norske mobilmarknaden, ble lagt fram 15.05.2002 og inneholder bl.a. en nærmere oversikt over markeds- og konkurransesituasjonen i mobilmarkedet samt virkemidler for å styrke konkurransen.

I det norske mobilmarkedet er det tildelt konsesjoner for NMT-450, GSM-900, DCS 1800 og UMTS. Konsesjon for NMT-450 innehas av Telenor Mobil og utløper høsten 2004. Egenskaper ved NMT-450 frekvensene gjør at dette mobilnettet har best geografisk dekning.

Det er i Norge i dag etablert to digitale mobiltelefonsystemer: GSM 900 og DCS 1800. Disse systemene omtales gjerne som andregenerasjons mobilsystem. Telenor ASA og NetCom GSM as har konsesjon for disse systemene. I tillegg ble det høsten 2001 tildelt konsesjoner gjennom auksjon for GSM 900 og DCS 1800 til henholdsvis BaneTele AS og Teletopia AS.

Høsten 2000 ble det tildelt fire konsesjoner for UMTS, dvs. såkalt tredjegenerasjons mobilsystem, til henholdsvis Broadband Mobile ASA, NetCom GSM as, Tele2 Norge AS og Telenor ASA. Det nye systemet vil kunne tilby en vesentlig høyere overføringshastighet enn dagens systemer. Det åpner også for en rekke nye tjenester, bl.a. multimedietjenester der tekst, tale og video kan kombineres. Selskapet Broadband Mobile gikk konkurs i august 2001, og dets konsesjon er trukket tilbake. I St.meld. nr. 32 (2001–2002) har Regjeringen foreslått å utlyse den ledige konsesjonen så raskt som mulig, og at tildelingen skal skje ved auksjon med et minimumsvederlag på 200 mill. kr til staten. Vilkårene for utlysningen skal være de samme som de minimumsvilkår som ble lagt til grunn ved forrige tildeling, men det åpnes for at ev. dekningsvilkår utover minstekravene kan skje ved nettverksdeling med de øvrige UMTS-konsesjonshaverne.

Omlegging fra analog til digital frekvensbruk i kringkastingsbånd krever koordinering med eksisterende og framtidige brukere nasjonalt og i naboland. Post- og teletilsynet har planlagt tre frekvensblokker til digitalt bakkenett for kringkasting og har koordinert frekvensene med naboland. Nettet vil også kunne brukes til teletjenester. Samferdselsdepartementet og Kultur- og kirkedepartementet har lyst ut konsesjon for utbygging og drift av digitalt bakkenett med søknadsfrist 01.10.2002.

Navnepolitikken for domenenavn under .no ble liberalisert i februar 2001. Samferdselsdepartementet fremla våren 2002 rapport fra en interdepartemental arbeidsgruppe som hadde utredet de forvaltningsmessige sidene av domenenavnpolitikken, samt forholdet mellom Norid og myndighetene. Utvalget har vurdert forvaltningsmodellen og tvisteløsningsordningen for norsk domeneadministrasjon, samt utskillelse av Norid som et eget aksjeselskap under Uninett AS. De anbefalte modellene vil bli foreslått iverksatt i løpet av høsten 2002.

Post- og teletilsynet har hittil i 2002 foretatt de første tiltak for å ivareta de nye oppgavene med telesikkerhet og -beredskap. Arbeidet i 2002 har vært av organisatorisk karakter med rekruttering av nye medarbeidere og etablering av plandokument for videre arbeid. I tillegg er det igangsatt forberedende arbeid for innføring av tjenesteprioritet og økt robusthet i mobilnettene. Dette arbeidet er gitt prioritet ut fra den store utbredelsen mobiltelefonen har oppnådd, og at tidligere beredskapsarbeid i hovedsak har vært fokusert på fastnettet.

Post- og teletilsynet har i 2001 arbeidet med å legge til rette konkurranse i markedet for opplysningstjenester. Fra april 2002 er det åpnet for full konkurranse om tilbud av nummeropplysningstjenester, og det er foreløpig registrert åtte firesifrede nummer i bruk til slike tjenester for i alt fem tilbydere inkludert Telenor ASA.

For å sikre kontinuitet i bruk av NMT-450 frekvensene tas det sikte på å utlyse ny konsesjon i dette frekvensområdet i 2002. Det er på europeisk nivå fastsatt kanalplaner for bredbånds radioaksesystemer i frekvensområdene 28 og 32 GHz. Post- og teletilsynet tar sikte på å lyse ut frekvenser i disse frekvensområdene i 2002, etter først å ha gjennomført en høring i markedet.

Post- og teletilsynet vurderer tiltak for å sikre forlenget funksjonstid for den 8-sifrede nasjonale nummerplanen. En rapport med forslag til tiltak for å forlenge funksjonstiden for den 8-sifrede nummerplanen for mobile tjenester er utarbeidet. Tilsvarende arbeid er startet for effektivisering av nummerbruken i fastnettet og vil bli sluttført i 2002. Det er ennå uvisst om eventuelle tiltak vil bli iverksatt allerede fra 2003.

Post- og teletilsynet vil i 2002 implementere nye rutiner for fast forvalg samt nye rutiner for nummerportabilitet.

Mål og prioriteringer

Posten Norge AS' leveringspliktige tjenester, dvs. formidling av brevpost (prioritert og uprioritert) inntil 2 kg, aviser og blad i abonnement inntil 2 kg

og lettgods inntil 20 kg, i tillegg til grunnleggende banktjenester, skal være tilgjengelige for befolkningen i hele landet gjennom et landsdekkende postnett. For å oppnå målene har Posten enerett på å tilby formidling av brevsendinger innenfor gitte begrensninger. I tillegg betaler staten ved Samferdselsdepartementet Posten for å utføre tjenester som er bedriftsøkonomisk ulønnsomme. Posten er pålagt å sørge for effektiv formidling av landsdekkende postsendinger (leveringspliktige tjenester) i Norge til rimelige priser og til god kvalitet.

I henhold til endringer i forskrift om formidling av landsdekkende postsendinger, vedtatt av Samferdselsdepartementet 25.05.1999, skal departementet godkjenne Postens portotakster for prioriterte brev innenlands innenfor enerettsområdet. Styret for Posten har foreløpig ikke lagt opp til å foreslå portoøkninger i 2003. Dersom portoøkning innenfor enerettsområdet blir aktuelt, vil Stortinget bli orientert om dette.

Samferdselsdepartementet og Post- og teletilsynet er i ferd med å foreta en fullstendig gjennomgang av den nasjonale telereguleringen. Departementet har sendt ut på bred høring forslag til ny lov om elektronisk kommunikasjon med høringsfrist 19.09.2002. Det tar sikte på å legge fram forslaget for Stortinget tidlig i 2003. Lovforslaget tar sikte på å styrke konkurransen i telemarkedene til beste for forbrukerne. Departementet vil legge til rette for et teknologinøytralt regelverk som tar høyde for konvergensutviklingen, dvs. sammensmeltningen av teknologier for telekommunikasjon, media og IT. Loven vil etter planen tre i kraft i juli 2003.

For å øke konkurransen i telemarkedet, vil departementet arbeide med prisreguleringsspørsmål og øvrige vilkår for lokal aksess, videresalg, tilgangsspørsmål, nummerportabilitet for fast og mobiltelefoni og fast forvalg, samt tilretteleggelse for utvikling av ny teknologi og alternativ infrastruktur, bl.a. UMTS (tredjegenerasjons mobilnett). Nye problemstillinger reiser seg også knyttet til priser og vilkår for både nasjonal og internasjonal bruk av andre operatørers mobilnett (roaming).

I 2003 vil Post- og teletilsynet foreta en ytterligere styrking av arbeidskapasiteten innenfor feltet telesikkerhet og -beredskap. Dette vil skje gjennom en kombinasjon av rekruttering av faste medarbeidere og innkjøp av tjenester. Arbeid med økt tilgjengelighet i mobilnettene bli prioritert. Ut fra den sterke stilling Telenor ASA fortsatt har i det norske telemarkedet, er det behov for å videreføre ordningen med spesielle samfunnspålagte oppgaver (SSO) også i 2003.

Nærmere om budsjettforslaget

Kap. 1370 Kjøp av posttjenester

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	540 000	372 000	305 000
	Sum kap. 1370	540 000	372 000	305 000

Post 70 Betaling for ulønnsomme posttjenester

Samferdselsdepartementet og Posten vurderer å inngå en avtale om statlig kjøp av posttjenester for 2003. Formålet med en slik avtale er å regulere vilkårene for det statlige kjøpet, og gi en konkret spesifikasjon av de leveringspliktige tjenestene som staten kjøper. Det er lagt til grunn følgende fordeling av det forslåtte beløp for 2003:

(i 1000 kr)

Betegnelse	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
Lørdagsomdeling for 15 % av husstandene	81 000	80 000
4 omdelingsdager for 5 % av husstandene (inkl. lørdagsomdeling)	143 000	145 000
Beholde dagens ekspedisjonsnett i landposttjenesten	25 000	26 000
Rekommandert/verdisendinger ved alle poststeder	18 000	25 000
Posttjenester på Svalbard til samme pris som på fastlandet	11 000	11 000
Gratis framsending av blindeskriftsendinger	15 000	18 000
Ekspedisjonsnettet	79 000	0
Sum post 70	372 000	305 000

Postens revisorbekreftede beregninger av behov for statlig kjøp for 2003 viser at selskapet ikke vil oppnå noe enerettsoverskudd. Dette er lagt til grunn ved fastsetting av behov for statlig kjøp av posttjenester. Det var heller ikke lagt til grunn noe enerettsoverskudd for 2002, jf. kommentar i St.prp. 1 (2001–2002), under Andre saker.

Kap. 5612 Renter av lån til Posten Norge AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
81	Renter av ansvarlig lån	34 607	28 000	
	Sum kap. 5612	34 607	28 000	

Post 81 Renter av ansvarlig lån

Statens ansvarlige lån til Posten Norge BA på 400 mill. kr, ble konvertert til egenkapital i Posten Norge AS med virkning fra 01.07.2002. Følgelig vil det ikke være noe forslag for 2003.

Kap. 5618 Innskuddskapital i Posten Norge AS

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
80	Utbytte		300 000	54 000
	Sum kap. 5618		300 000	54 000

Post 80 Utbytte

Det har vært lagt til grunn at det skal utbetales et utbytte på 30 pst. av selskapets overskudd etter skatt. Forslaget til utbytte for 2003 (for driftsåret 2002) er basert på gjeldende utbyttepolitikk for Posten Norge AS. Ved omdanning av Posten Norge BA til et aksjeselskap, jf. St.prp. nr. 62 (2001–2002) Om omdanning av NSB BA og Posten Norge BA til aksjeselskaper/Innst. S. nr. 224 (2001–2002), ble det lagt til grunn at utbyttepolitikken videreføres i tråd med behandlingen i St.meld. nr. 26/Innst. S. nr. 275 (2000–2001). Endelig utbytte vil bli fastsatt av selskapets generalforsamling.

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

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
01	Driftsutgifter	149 141	145 100	152 600
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres*	27 405	24 200	25 100
	Sum kap. 1380	176 546	169 300	177 700

Post 01 Driftsutgifter

Økningen i budsjetterte driftsutgifter i forhold til 2002 skyldes i hovedsak satsningen på arbeid med telesikkerhet og -beredskap (6,2 mill. kr) og den internasjonale teleunion (ITU) (1 mill. kr). Posten omfatter foruten lønn mv. også midler til tilsynets internasjonale engasjementer, konsulenttjenester, kompetanseheving av etatens ansatte m.m. I tillegg er det avsatt midler til innkjøp og vedlikehold av instrumenter og utstyr, kjøp av laboratorietjenester, lokalleie og støtte til deltakelse i eksterne prosjekter.

Lønn og lønnsrelaterte kostnader utgjør anslagsvis 75 mill. kr av de samlede driftsutgiftene. Personalressursene pr. august 2002 tilsvarer 174 årsverk inkludert korttidsengasjementer. Tilsynet har utarbeidet en plan for fornyelse og effektivisering av virksomheten, som bl.a. betyr at antall ansatte kan reduseres med 20 pst. innen 2004, jf. nærmere omtale under Andre saker.

ITU er av stor betydning for internasjonal teleutvikling innenfor standardisering. Norge og Post- og teletilsynet har økt prioriteten for innsatsen i ITU, spesielt på bistandssektoren og da i samarbeid med andre norske myndigheter. Tilsynet har innvilget å støtte bistandssektoren ved å dekke kostnader for en likestillingsekspert i BDT, som er bistandsenheten i ITU. Denne kostnaden vil beløpe seg til 1 mill. kr i år 2003.

Comlab er utskilt som eget aksjeselskap i felles eierskap med Nemko og Post- og teletilsynet vil kjøpe laboratorie- og rådgivningstjenester av dette «joint-venture» selskapet. Totalsummen i år 2003 på tjenestekjøp hos Nemko-Comlab AS beløper seg til 13 mill. kr. Beløpet vil trappes ned de påfølgende år med ca. 2 mill. kr årlig, jf. omtale i St.prp. nr. 50 (2001–2002) Om løyvingsendringar mv. for 2002 på Samferdselsdepartementets område.

Kostnader i forbindelse med administrasjon av 5-sifret nummer vil være ca. 1 mill. kr også i år 2003. Inntekter utover 1 mill. kr overføres ved årsslutt til kap. 5583 Særskilte avgifter mv. i telesektoren.

Midler til drift av Statens teleforvaltningsråd er inkludert i budsjettforslaget.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Bevilgningen omfatter midler til utbedring av instrumentparken og demontering av gamle peileanlegg samt nødvendige IT-investeringer. I tillegg er det planlagt å anskaffe et dataverktøy for kartstøtte i forbindelse med oppgavene innen telesikkerhet og –beredskap for 2 mill. kr.

Tilsynet vurderer nytten av dagens dataverktøy for frekvensplanlegging og lisensiering. Dagens system krever oppgradering eller utskifting for å ta høyde for nye metoder i frekvensplanleggingen og EUs krav til åpenhet. For å gi kundene den nødvendige tilgang til informasjon, kan det være hensiktsmessig å utvikle grensesnitt mot internett. En omlegging vil være svært kostnadskrevende på kort sikt.

Budsjettet omfatter 10 mill. kr til å ivareta ansvaret for Radiostøykontrollen som tilsynet overtok fra Telenor 01.06.1999. Beløpet skal etter forutsetningene ikke dekkes inn av tilsvarende inntekter, jf. St.prp. nr. 45 (1998–99) Om endring av løyvingar m.v. for 1999 på Samferdselsdepartementets område/Innst. S. nr. 180 (1998–99).

Post 51 Til reguleringsfondet

Til reguleringsfondet vil i statsregnskapet fremstå med et beløp tilsvarende et ev. inntektsoverskudd i 2002 minus ubrukt bevilgning som skal overføres til 2003, jf. merknad til post 51 under kap. 4380. Fondets størrelse pr. 01.01.2001 var på 14,6 mill. kr, mens det pr. 01.01.2002 var på 16,1 mill. kr. Fondet ble dermed økt med 1,5 mill. kr i 2001.

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

(i 1 000 kr)

Post	Betegnelse	Regnskap 2001	Saldert budsjett 2002	Forslag 2003
01	Diverse avgifter og gebyrer	153 150	159 300	167 700
02	Inntekt iflg. Fullmakt	494		
03	Diverse inntekter	1 642		
16	Refusjon av fødselspenger/adopsjonspenger	1 196		
18	Refusjon av sykepenger	1 805		
51	Fra reguleringsfondet	-1 558		
	Sum kap. 4380	156 729	159 300	167 700

Post 01 Diverse avgifter og gebyrer

Post- og teletilsynets utgifter, bortsett fra refusjonen på 10 mill. kr til Radiostøykontrollen, er forutsatt dekket ved tilsvarende gebyr- og avgiftsinntekter. Inntektene skal også dekke utgifter til Statens teleforvaltningsråd. De enkelte avgiftene fordeler seg i hovedsak på følgende inntektsarter:

- teleoperatørgebyrer
- postoperatørgebyrer
- frekvenskonsesjonsgebyrer
- avgifter for laboratorietester
- autorisasjonsgebyrer
- kabel-TV gebyrer

Post 51 Fra reguleringsfondet

Posten vil fremstå i statsregnskapet med det beløpet som er trukket fra reguleringsfondet, som en overføring av merinntekter fra tidligere år. Reguleringsfondet er et hjelpemiddel for å kompensere for tilfeldige utgifts- og inntektsvariasjoner slik at kravet om full kostnadsdekning kan tilfredsstilles uten store gebyrendringer i det enkelte år, jf. merknad til post 51 under kap. 1380.

Andre saker

Fornyelse og effektivisering av Post- og teletilsynet

Post- og teletilsynet har utviklet en forpliktende plan for fornyelse og effektivisering i perioden 2001–2004. Markedsmessige og teknologiske endringer i omgivelsene bidrar til at tilsynsarbeidet på post- og telesektorene i større grad må gi oppmerksomhet til etterspørselssiden (sluttbrukerne) og til informasjonsarbeidet både overfor markedsaktørene og forbrukerne. Det internasjonale arbeidet, særlig i EU/EØS-organer, blir enda viktigere og må organiseres med større tilsynsfaglig fokus. Arbeidsformene internt skal utnytte IKT ytterligere, og vil i enda større grad iverksette døgnåpen forvaltning gjennom elektronisk kommunikasjon og saksbehandling (registreringer, søknader, informasjon).

Som et ledd i dette arbeidet, ble det 15.08.2002 lansert en ny internettjeneste fra tilsynet: «Telepriser.no». Telepriser.no er en applikasjon for sluttbrukere i personmarkedet for teletjenester. Brukerne skal få en brukervennlig og kvalitetssikret informasjonskilde for å kunne foreta sammenligning av telepriser innen fast- og mobiltelefoni samt

internett. I tillegg til priskalkulatoren skal telepriser også inneholde forbrukerinformasjon knyttet til fasttelefoni, mobiltelefoni og internett.

Som en følge av effektiviseringspotensialer i arbeidsmåter og endring i oppgaveporteføljen, kan antallet ansatte i tilsynet reduseres med 20 pst. (av opprinnelig 190 i mai 2001) innen 2004. Dette skal gjennomføres ved hjelp av ansettelsesstopp, naturlig avgang, oppmuntret frivillig fratreden, tjenesteutsetting og virksomhetsoverdragelse. Pr. august 2002 har tilsynet 167 hel- og deltidsansatte og 11 engasjementer/vikarer.

Post- og teletilsynets laboratorievirksomhet, Comlab, ble pr. 01.06.2002 skilt ut som eget aksjeselskap, jf. St.prp.nr. 50 (2001–2002). Det nye selskapet er opprettet i samarbeid mellom Post- og teletilsynet og Nemko AS, som hver eier 50 prosent. Comlab er et laboratorium som også tilbyr rådgiving, testing og målinger i forbindelse med produktutvikling for virksomheter innenfor radio- og telekommunikasjon. Selskapet Nemko Comlab AS ble operativt 01.06.2002. Tilsynet vil kjøpe tjenester av selskapet i forbindelse med teknisk markedskontroll. Opprettelsen har redusert antall stillinger i tilsynet med 15 og redusert utgiftene med 2 mill. kr i 2003.

Telenors personsøkertjeneste

Telenor Mobil AS varslet høsten 2001 telemyndighetene om at selskapet har sagt opp frekvenstillatelsen som benyttes til offentlig personsøkertjeneste med virkning fra og med 01.09.2003. Bakgrunnen er at det har vært sterk nedgang både mht. antallet abonnenter og antallet anrop til tjenesten. Ved bortfall av tjenesten mener Telenor at kundene i det vesentlige vil kunne få dekket sine behov ved SMS- og andre mobiltjenester.

Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner

Høsten 2002 er det innført landsomfattende rabattsystemer for ungdom og studenter i den lokale kollektivtransporten, jf. St.prp. nr. 1 (2001–2002) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (2001–2002). Se også omtale i St.meld. nr. 26 (2001–2002) Bedre kollektivtransport og St.prp. nr. 60 (2001–2002). Kompensasjon for ordningene er lagt inn i inntektssystemet til fylkeskommunene.

Ungdomskort

Det er lagt til grunn at alle landets fylkeskommuner etter dette skal ha et tilbud om ungdomskort, som er et månedskort (gir rett til et ubegrenset antall reiser) som omfatter aldersgruppen 16–19 år og transportmidler med fylkeskommunale tilskudd.

Fylkeskommunene fastsetter prisnivå og de kan gjøre avtaler slik at ordningen også omfatter kommersielle aktører og transportmidler med statlige tilskudd. Fylkeskommunene kan også etter godkjenning fra Utdannings- og forskningsdepartementet tilby elever i den videregående skole kjøp av ungdomskortet i stedet for fri skoleskyss.

Den statlige kompensasjonen til fylkeskommunene er 11 mill. kr for perioden 01.08 – 31.12.2002. For 2003 er det lagt inn en kompensasjon på 27 mill. kr.

Skole- og studentrabatt

Ordningen med skole- og studentrabatt omfatter kjøp av månedskort og periodekort eller lignende. Ordningen har en aldersgrense på 30 år og omfatter transportmidler med offentlige tilskudd, dvs. lokal kollektivtrafikk med støtte fra fylkeskommunene, samt NSB og riksvegferjedriften. Skole- og studentrabatten skal gi 40 pst. rabatt i forhold til ordinær pris på periodekortet.

Den statlige kompensasjonen til fylkeskommunene inklusive Oslo kommune er på 43 mill. kr i 2002 hvorav 7,5 mill. kr hadde sammenheng med at det ikke var naturlig å trekke fylkeskommuner som hadde fått for mye ved den første fordelingsrunden. For 2003 er det lagt inn en kompensasjon på 88 mill. kr.

Utvikling og resultater

I den følgende tabellen gis en oversikt over fylkeskommunenes utgifter i 2001 til samferdselsformål. Opplysningene bygger på regnskapstall fra rapporteringssystemet KOSTRA. I oppfølgingen av St.meld. nr. 23 (1992–1993) Om forholdet mellom staten og kommunane, igangsatte det daværende Kommunaldepartementet et utviklingsprosjekt knyttet til rapportering og utveksling av data mellom kommunesektoren og staten (KOSTRA-prosjektet). Siktemålet med KOSTRA er å forbedre datagrunnlaget om ressursbruk og produserte tjenester i kommunal sektor. Kommunal- og regionaldepartementet har i flere påfølgende kommune(økonomi)proposisjoner orientert om KOSTRA-prosjektet. På grunn av endringer i kildegrunnlaget, vil ikke tallene være helt sammenlignbare med tidligere år.

(i 1 000 kr)

Fylkeskommune	Rutedrift[1)]	Fylkesveg[2)]	Sum
Østfold	103 909	45 677	149 586
Akershus	413 486	88 519	502 005
Oslo	631 424	46	631 470
Hedmark	107 443	97 258	204 701
Oppland	116 946	149 503	266 449
Buskerud	132 775	54 650	187 425
Vestfold	84 976	44 906	129 882
Telemark	90 469	68 668	159 137
Aust-Agder	60 599	52 973	113 572
Vest-Agder	143 732	59 204	202 936
Rogaland	283 178	114 901	398 079
Hordaland	351 548	146 708	498 256
Sogn og Fjordane	119 214	79 138	198 352
Møre og Romsdal	247 246	121 752	368 998
Sør-Trøndelag	165 591	106 876	272 467
Nord-Trøndelag	60 530	91 605	152 135
Nordland	392 225	190 822	583 047
Troms	177 591	123 624	301 215
Finnmark	146 445	29 188	175 633
Sum	3 829 327	1 666 018	5 495 345

1) Omfatter kjøp av tjenester som erstatter kommunal tjenesteproduksjon for funksjonene 730 Bilruter, 731 Fylkesvegferjer, 732 Båtruter, 733 Transport for funksjonshemmede og 734 Sporveger og forstadsbaner.

2) Omfatter brutto driftsutgifter for funksjonene 720 Fylkesveger – nyanlegg, drift og vedlikehold og 721 Fylkesveger – miljø- og trafikksikkerhetstiltak.

Ifølge opplysninger fra rapporteringssystemet KOSTRA var det i 2001 ca. 119 000 brukere av den fylkeskommunalt administrerte transportordningen for funksjonshemmede.

Sentrale data på fylkesvegnettet

	Fylkesveger km		Andel av det off. vegnett i pst.		Andel fast dekke i pst.		Andel tillatt 10 t aksellast i pst.	
Fylkeskommune	1.1.87	1.1.02	1.1.87	1.1.02	1.1.87	1.1.02	1.1.87	1.1.02
Østfold	996	993	29	28	62	74	15	43
Akershus	1 063	1 118	27	25	82	89	45	63
Oslo[1)]	0	0						
Hedmark	2 526	2 533	39	39	49	59	13	49
Oppland	1 988	2 056	37	37	61	77	15	52
Buskerud	1 165	1 165	30	29	97	98	20	72
Vestfold	666	679	27	26	100	100	20	72
Telemark	1 116	1 103	27	27	83	89	31	44
Aust-Agder	953	992	34	34	67	82	7	73
Vest-Agder	1 266	1 288	33	33	47	63	4	61
Rogaland	1 732	1 797	31	31	89	96	35	63
Hordaland	1 746	1 786	28	28	100	100	16	60
Sogn og Fjordane	1 323	1 441	28	28	97	100	32	68
Møre og Romsdal	1 825	1 770	28	28	49	71	9	33
Sør-Trøndelag	1 793	1 753	34	34	36	58	6	40
Nord-Trøndelag	1 816	1 771	33	33	25	42	9	46
Nordland	2 588	2 577	29	29	37	69	1	37
Troms	1 767	1 777	33	33	50	73	1	32
Finnmark	680	622	15	15	69	100	71	93
Sum	27 009	27 221	30	30	65	77	16	52

[1)] Oslo har ikke fylkesveger. Ved tilskuddsberegningen i inntektssystemet er det for 2002 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 01.01.2002 økte andelen av fylkesvegnettet med fast dekke fra 65 pst. til 77 pst., og andelen av fylkesvegnettet med tillatt 10 tonn aksellast økte fra 16 pst. til 52 pst. Det vises for øvrig til programkategori 21.30 Vegformål.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

1. I St.prp. nr. 1 om statsbudsjettet for år 2003 føres opp de summene som er nevnt i et framlagt forslag:

a.	Sum utgifter under kap. 1300-1380	kr	19 126 400 000
b.	Sum inntekter under kap. 4300-4380, 5618-5619 og 5671	kr	1 977 200 000

Forslag til vedtak om bevilgning for budsjetterminen 2003, kapitlene 1300-1380, 4300-4380, 5618-5619 og 5671

I

Utgifter:

Kap.	Post		Kr	Kr	Kr
		Administrasjon m.m.			
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)			
	01	Driftsutgifter		92 100 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner		12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.		16 700 000	121 700 000
1301		Forskning og utvikling mv.			
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.		15 000 000	
	50	Samferdselsforskning, *kan overføres*		104 800 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., *kan overføres*		4 500 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, *kan overføres*		10 400 000	134 700 000
		Sum Administrasjon m.m.			256 400 000
		Luftfartsformål			
1310		Flytransport			
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, *kan nyttes under kap. 1311, post 71*		401 100 000	401 100 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser			
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser		250 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, *kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70*		12 500 000	262 500 000

Kap.	Post		Kr	Kr	Kr
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)			
	01	Driftsutgifter		120 000 000	120 000 000
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)			
	01	Driftsutgifter		23 000 000	23 000 000
		Sum Luftfartsformål			806 600 000
		Vegformål			
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)			
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., *kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72*		5 502 200 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, *kan overføres*		-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, *kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72*		4 568 400 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, *kan overføres*		121 800 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika		20 000 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, *kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30*		1 091 300 000	11 193 700 000
1322		Svinesundsforbindelsen AS			
	91	Lån		250 000 000	250 000 000
		Sum Vegformål			11 443 700 000
		Særskilte transporttiltak			
1330		Særskilte transporttiltak			
	70	Tilskudd til Hurtigruten		183 200 000	
	72	Særskilt tilskudd til kollektivtransport		10 000 000	
	73	Tilskudd til lengre reiser, *overslagsbevilgning*		42 000 000	235 200 000
		Sum Særskilte transporttiltak			235 200 000

Kap.	Post		Kr	Kr	Kr
		Jernbaneformål			
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)			
	23	Drift og vedlikehold, *kan overføres, kan nyttes under post 30*		3 001 600 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, *kan overføres*		90 700 000	
	30	Investeringer i linjen, *kan overføres, kan nyttes under post 23*		1 346 100 000	4 438 400 000
1351		Overføringer til NSB AS			
	70	Betaling for persontransporttjenester		1 386 000 000	1 386 000 000
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)			
	01	Driftsutgifter		21 200 000	21 200 000
		Sum Jernbaneformål			5 845 600 000
		Samferdselsberedskap			
1360		Samferdselsberedskap			
	01	Driftsutgifter		3 000 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., *kan overføres*		3 700 000	
	70	Beredskapslagring, *kan overføres*		1 400 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret		48 100 000	56 200 000
		Sum Samferdselsberedskap			56 200 000
		Post og telekommunikasjoner			
1370		Kjøp av posttjenester			
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester		305 000 000	305 000 000
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)			
	01	Driftsutgifter		152 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres*		25 100 000	177 700 000
		Sum Post og telekommunikasjoner			482 700 000
		Sum departementets utgifter			19 126 400 000

Inntekter:

Kap.	Post		Kr	Kr	Kr
		Samferdselsdepartementet			
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)			
	01	Refusjon fra Utenriksdepartementet		1 900 000	1 900 000
4312		Oslo Lufthavn AS			
	90	Avdrag på lån		389 000 000	389 000 000
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)			
	01	Gebyrinntekter		84 600 000	84 600 000
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)			
	01	Salgsinntekter m.m.		17 000 000	
	02	Diverse gebyrer		284 100 000	301 100 000
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)			
	01	Kjørevegsavgift		40 000 000	
	02	Salg av utstyr og tjenester mv.		177 900 000	
	06	Videresalg av elektrisitet til togdrift		162 000 000	
	07	Betaling for bruk av Gardermobanen		90 700 000	
	37	Anleggsbidrag		29 300 000	499 900 000
4380		Post-og teletilsynet (jf. kap. 1380)			
	01	Diverse avgifter og gebyrer		167 700 000	167 700 000
		Sum Samferdselsdepartementet			1 444 200 000
		Renter og utbytte m.v.			
5618		Innskuddskapital i Posten Norge AS			
	80	Utbytte		54 000 000	54 000 000
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS			
	80	Renter		463 000 000	463 000 000
5671		Renter og utbytte fra BaneTele AS			
	81	Utbytte		16 000 000	16 000 000
		Sum Renter og utbytte m.v.			533 000 000
		Sum departementets inntekter			1 977 200 000

Vegformål

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

II
Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 01 og 02

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

III
Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget ferjedrift, likevel slik at totalrammen for nytt og gammelt ansvar ikke overstiger 1 205 mill. kroner.

IV
Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

V
Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

Jernbaneformål

Fullmakter til å overskride gitte bevilgninger

VI
Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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

VII
Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

VIII
Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan inngå avtale om forskuttering av 50 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofotbanen mot tilbakebetaling, uten renter, i 2004.

IX
Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

Andre fullmakter

X
Opprettelse av aksjeselskap

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

Post og telekommunikasjoner

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover gitte bevilgninger

XI
Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

Andre fullmakter

XII
Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 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 2002 var underlagt Samferdselsdepartementet. Med heleid statlig foretak forstås her selskap eid av staten ved Samferdselsdepartementet eller staten ved de forvaltningsorganer/- bedrifter som ligger under departementet.

Med de forutsetninger som her er nevnt, gis det opplysninger om daglig leders ansettelsesvilkår i NSB AS, Posten Norge AS, Oslo Lufthavn AS og BaneTele AS.

NSB AS – konsernsjef Einar Enger

Årslønn	1 750 000 kr
Lønn i oppsigelsestiden	6 måneders lønn i oppsigelsestiden + 18 måneders etterlønn. Sistnevnte avkortes mot annen inntekt.
Spesielle vilkår	Fri bil. 5 ekstra feriedager pr. år så lenge Enger er eneforsørger for barn under 18 år.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 62 år med rett til å fratre ved fylte 60 år.

Posten Norge AS – konsernsjef Kaare Frydenberg

Årslønn	2 000 000 kr
Lønn i oppsigelsestiden	6 måneders lønn i oppsigelsestiden.
Spesielle vilkår	Fri bil. Bonus på inntil 25 pst. av årslønn forutsatt at budsjettert resultat og avtalte mål oppnås.
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 65 år med rett til å fratre ved fylte 60 år.

Oslo Lufthavn AS – adm.dir. Ingar Nicolai Nilsen

Årslønn	795 000 kr
Lønn i oppsigelsestiden	6 måneder
Spesielle vilkår	Fri bil
Pensjon	Ordinær pensjonsordning i Statens pensjonskasse.

BaneTele AS – adm.dir. Trygve Tamburstuen

Årslønn	1 200 000 kr
Lønn i oppsigelsestiden	24 måneders etterlønn dersom styret sier opp tilsettingsforholdet.
Spesielle vilkår	Fri bil
Pensjon	66 pst. av lønn ved fratreden, pensjonsalder 62 år.