

St.prp. nr. 1

(2004–2005)

FOR BUDSJETTERMINEN 2005

Utgiftskapitler: 1300–1380

Inntektskapitler: 4300–4380, 5618–5620 og 5622

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

s. 95 2004–2005 **St.prp. nr. 1** Samferdselsdepartementet

Status og utfordringer

Statens vegvesen er i rute med konkurranseutsettingen av drifts og vedlikeholds kontrakter og nye utbyggingskontrakter. Vegvesenets nye organisasjon med regioninndeling, utflytting og landsdekkende enheter er gjennomført. Økt effektivitet i organisasjonen oppnås med større samordning og bedre utnyttelse av vegvesenets samlede kompetanse. Omorganiseringen innebærer en mer desentralisert organisasjon med større fleksibilitet i forhold til publikum, kommuner og beslutningsnivå. De forventede effektiviseringsgevinster av omorganiseringen er betydelige og er de samme som tidligere lagt til grunn, jf. bl.a. St.prp. nr. 1 (2003–2004) og St.prp. nr. 60 (2001–2002).

Beregningene av effektiviseringsgevinster som følge av omorganiseringen ble foretatt i 2001. Det har imidlertid skjedd en del endringer innenfor Statens vegvesens arbeids og ansvarsområder fra 2001 og fram til i dag.

Regjeringen har i St.meld. nr. 24 (2003–2004) gitt Statens vegvesen et økt ansvar på flere områder.

Dette gjelder først og fremst innen trafikkikkerhet, sykkelbruk, samfunnsøkonomi og næringslivstransport. Videre er etaten gitt et økt ansvar innen kollektivtransport gjennom St.meld. nr. 26 (2002–2002) Bedre kollektivtransport. I St.meld. nr. 24 (2003–2004) fremgår det også at Statens vegvesen i større grad bør være en pådriver for forpliktende helhetsløsninger i byer og tettsteder.

Det blir flere og mer kompliserte bompengesaker, inkl. saker med alternativ bruk av ferjetilskudd.

Arbeid med kvalitetssikring av trafikk og inntektsgrunnlag har økt vesentlig, også knyttet til **andre tiltak som ønskes finansiert over vegbudsjettet** (for eksempel **Fornebubane** og **bybane i Bergen**). Det er kommet og kommer nye EU krav på miljøsidan, og innen trafikant og kjøretøyområdene. Dette krever implementering i det norske regelverket, og vil ha betydning for de oppgaver Statens vegvesen utfører. Videre forutsetter St.meld. nr. 24 (2003–2004) en relativ stor og personellkrevende innsatsøkning knyttet til trafikant og kjøretøyområdene, for å styrke trafikkikkerhetsarbeidet. Krav til sikkerhet, kvalitet og

kvalitetssikring blir viktigere. Det er et stort behov for en gjennomgang av normaler og lignende for å gjøre disse bedre og klarere.

Etableringen av Vegvesenets internettbaserte tjenester er forsinket, samtidig som bruken ikke er så omfattende som forutsatt. Dermed er effektivitetsgevinstene på dette feltet lavere enn forventet. Statens vegvesen forbedrer kontinuerlig sine tjenester og vil legge ut nye internettbaserte tjenester framover i tråd med intensjonene i enorge og eeuropa.

Det pågår flere vurderinger parallelt som på ulike måter har betydning for Vegvesenets bemanning, men som ikke er ferdig utredet når det gjelder de konkrete konsekvensene for bemanningens størrelse og kompetansebehov.

De viktigste vurderingene, som det er lagt konkrete framdriftsplaner for, er framtidige strategier knyttet til byggherrevirksomheten og effektivisering og omstilling innenfor trafikant og kjøretøyområdene (trafikkstasjoner).

Effektiviseringsarbeidene i Statens vegvesen vil fortsette også i 2005. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (2001–2002) ble det lagt til grunn en bemanning på i størrelsesorden 4 000 årsverk i ny organisasjon pr. 01.01.2006. Etter en ny gjennomgang er dette tallet nå justert til 4 250 fra 2006. Pr. 01.01.2003 etter utskillelsen av Mesta var antall årsverk 5 250.

s. 117 2004–2005 St.prp. nr. 1 Samferdselsdepartementet

Banebetjening av Fornebu

Prosjektet er tidligere omtalt bl.a. i St.meld. nr. 24 (2003–2004), s. 185 og i St.prp. nr. 1 (2003–2004), s. 97. Akershus fylkeskommune har vedtatt en løsning med automatbane fra Fornebu til Lysaker.

Baneløsningen er omforent med Oslo kommune. I Akershus fylkeskommunes regi er det gjennomført en ekstern kvalitetssikring av alternative løsninger for kollektivbetjening av Fornebu. Det er også gjennomført en ekstern kvalitetssikring av kostnadene for et lokalt automatbanealternativ. Kostnadene for infrastrukturen tilknyttet automatbanen er foreløpig beregnet til 880 mill. kr (tilsvarende styringsramme).

Inkl. usikkerhet er kostnadsoverslaget beregnet til 970 mill. kr (tilsvarende kostnadsramme).

Akershus fylkeskommune og Bærum kommune vil gjenoppta arbeidet med reguleringsplaner for prosjektet. Den delen av arbeidet som berører Lysaker stasjon, vil bli koordinert med Jernbaneverket.

Avklarte reguleringsplaner vil gi grunnlag for å fastsette et endelig kostnadsoverslag, og er nødvendig for at prosjektet skal kunne få statlig bevilgning. Med nåværende kostnadsoverslag vil kostnadene for infrastrukturen kunne bli dekket av statlige bidrag over samferdselsbudsjettet og bidrag fra berørte grunneiere (staten v/Moderniseringsdepartementet v/Statsbygg og Oslo kommune) med henholdsvis 6/11 og 5/11 av kostnadene. Akershus fylkeskommune vil legge fram et forslag til finansieringsplan basert på denne fordelingen.

Staten v/Moderniseringsdepartementet v/ Statsbygg og Oslo kommune er enige om en fordeling som vil dekke grunneierbidraget på 5/11. Samferdselsdepartementet legger opp til et statlig bidrag på inntil 600 mill. kr begrenset til et gitt kronebeløp over ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler, jf. også St.meld. nr. 24 (2003–2004). Etter ovennevnte finansieringsmodell vil Samferdselsdepartementet bidra med 6/11 av infrastrukturkostnadene. Det statlige bidraget vil i utgangspunktet være basert på en endelig styringsramme for prosjektet, og begrenset oppad til 6/11 av endelig kostnadsramme, men likevel slik at det ikke overstiger 600 mill. kr.

Akershus fylkeskommune påtar seg det totale driftsansvaret for automatbanen, noe som også har vært en forutsetning for statlig bevilgning. Driftsansvaret for banen omfatter både

infrastruktur, materiell og tilskudd til drift. Det er planlagt oppstart av prosjektet i 2007. Saken vil bli lagt fram for Stortinget når det foreligger godkjente reguleringsplaner med et endelig kostnadsoverslag samt finansieringsplan for prosjektet.

s. 141 2004–2005 St.prp. nr. 1 Samferdselsdepartementet

Lysaker stasjon/Nytt dobbeltspor Lysaker Sandvika

Samferdselsdepartementet går inn for at Lysaker stasjon bygges om til fire spor mot plattform og med bedre funksjonalitet som knutepunkt med andre transportmidler. Departementet går videre inn for bygging av nytt dobbeltspor mellom Lysaker og Sandvika.

Departementet legger til grunn at Jernbaneverket benytter om lag 140 mill. kr i 2005 til klargjøring av disse prosjektene for oppstart. Utbygging av Lysaker stasjon er viktig for betjening av Lysakerområdet og kollektivreisende til/fra Fornebu. Bærum kommune har satt krav om en felles reguleringsplan fra tiltakshaverne (Jernbaneverket, Statens vegvesen, Akershus fylkeskommune, Thon Eiendom og NCC) for stasjonsområdet ved Lysaker.

Forslag til felles reguleringsplan ble oversendt Bærum og Oslo kommune i januar 2004, og forslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn i april 2004. Godkjenning av reguleringsplanen forventes høsten 2004.

Ombyggingen av Lysaker stasjon skal samordnes med øvrige aktører slik at den fremstår som en effektiv kollektivterminal for både tog, buss og den valgte banebetjeningen av Fornebu. Dette innebærer at det må inngås utbyggingsavtaler mellom tiltakshaverne. Forhandlinger om disse avtalene forventes slutført i 2004. Prosjektets foreløpige kostnadsoverslag på Jernbaneverkets andel, i forhold til gjeldende parsellgrenser, er 713 mill. kr (inkl. mva.). Lysaker stasjon må tilrettelegges for utbygging av en baneløsning til Fornebu. Prosjektet skal kvalitetssikres i henhold til retningslinjene for statlige investeringsprosjekter over 500 mill. kr. før prosjektet tas opp til bevilgning

Nytt dobbeltspor Lysaker Sandvika er en delparsell i dobbeltsporutbyggingen Skøyen Asker, og omfatter tilknytning av et nytt dobbeltspor til det eksisterende ved Lysaker stasjon og ved Sandvika stasjon, samt 5,5 km tunnel mellom disse stedene. Prosjektet prioriteres tidsmessig etter Lysaker stasjon. Prosjektets foreløpige kostnadsoverslag utgjør 2 450 mill. kr (mva.). Detalj og reguleringsplanlegging for fullført i 2005. Prosjektet skal kvalitetssikres i henhold til retningslinjene for statlige investeringsprosjekter over 500 mill. kr, endelig bevilgning.