

# 3 Hovedprioriteringer innenfor de økonomiske planrammene

Det er et overordnet mål for transportetatene å tilby et effektivt og funksjonelt transportsystem med god framkommelighet, høy sikkerhet og godt miljø. I følge retningslinjene for arbeidet med Nasjonal transportplan 2006–2015 fra departementene, skal transportetatene legge stor vekt på sikkerhet, næringslivets transportbehov og ha økt fokus på sjøtransport. Etatene er også bedt om å legge vekt på tiltak som kan bidra til å overføre godstransport fra veg til sjø og bane, og til å styrke kollektivtransportens konkurransevne.

Vi klarer ikke godt nok å oppfylle målene med egne tiltak, virkemidler og de økonomiske rammer som er gitt. I kapittel 3 presenterer vi våre hovedprioriteringer innenfor gitte rammer. I de etterfølgende kapitlene gis en nærmere omtale av strategier, og konkrete prioriteringer og forslag til virkemidler innen ulike mål- og virksomhetsområder, transportkorridorer og byområder. Disse omtalene omfatter også andre type virkemidler og finansieringsformer i samferdselssektoren. På enkelte områder har vi gitt en utvidet omtale av hva som skal til av økte rammer, omprioriteringer og ulike virkemidler for å nå bestemte mål.

## 3.1 Fordeling av planrammer i planperioden

De økonomiske planrammene for arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015 er lik vedtatt budsjett for 2003 ganger ti.

**Tabell 3.1** Transportetatenes planrammer, mill. kr per år

Statens vegvesen	11 450
Jernbaneverket	4 350
Kystverket <sup>1)</sup>	1 040

<sup>1)</sup> Inklusive brukerfinansiering på 480 mill kr

Avinors økonomiske ramme fastlegges ikke i Nasjonal transportplan, men i selskapets årlige drifts- og investeringsbudsjett. Dette vedtas av Avinors styre, og dermed omtales heller ikke selskapets prioriteringer i planforslaget. Se for øvrig kapittel 4.3.

Alle transportetatene prioriterer drift og vedlikehold av infrastrukturen framfor investeringer. Samtlige har et etterslep i vedlikeholdet av infrastruktur. Hvis det øker ytterligere, vil dette få alvorlige konsekvenser for sikkerhet og framkommelighet. Samtidig kan det føre til dramatisk økte kostnader for vedlikehold og reinvesteringer. Kystverket og Statens vegvesen ønsker å øke vedlikeholds nivået. Jernbaneverket ser ikke mulighet til å øke nivået innen den økonomiske planrammen, men vil opprettholde dagens høye innsats. Dette betyr at andelen av transportetatenes totale planrammer som går til drift og vedlikehold heves og at planrammen til investeringer reduseres tilsvarende. Se også kapittel 12 om transportetatenes definisjon av drift og vedlikehold.

Planrammen for investeringer minker kraftig sammenlignet med gjeldende handlingsprogram. Vi foreslår å konsentrere innsatsen til de områder der behovene er størst. Jernbaneverket konsentrerer først og fremst innsatsen til Osloregionen, Stavangerregionen og banenettet innenfor trianglet Fredrikstad, Hamar og Sandefjord. Kystverket nedprioriterer investeringer i fiskerihavner og dreier innsatsen mot tiltak i stamnettet på sjøen. Statens vegvesen foreslår at en større andel av investeringsrammen går til stamvegnettet enn tidligere, men på grunn av begrensede midler reduseres likevel planrammen til stamvegene. Stamveg-innsatsen foreslås for en stor del konsentrert til

strekninger der problemene for sikkerheten og næringslivets transport er størst, det vil si E 6, E 18, E 39 og forbindelsene mellom Oslo og Bergen (E 16 og Rv 7/Rv 52). Innen sjøtransporten prioriteres utvikling av farleder på bekostning av fiskerihavner.

I tillegg til prioritering av framkommelighet, herunder drift og vedlikehold og investeringer der utfordringene er størst, prioriterer alle etatene sikkerhet høyst.

Vi har ikke kommet fram til et faglig grunnlag for å kunne foreslå omfordeling av den økonomiske planrammen mellom etatene. Dette har også sammenheng med at en omfordeling av midler mellom etatene vil innebære en politisk vurdering av hvordan ulike samferdselspolitiske mål skal veies opp mot hverandre. En analyse av vridninger av innsatsen for å nå bedre resultat innen framkommelighet, sikkerhet, miljø er omtalt i kapittel 18. En investeringsprofil basert på en maksimering av samfunnsøkonomisk lønnsomhet presenteres også her.

### 3.2 Fordeling av Jernbaneverkets planrammer

Jernbaneverket foreslår følgende fordeling av den økonomiske rammen.

Tabell 3.2 Jernbaneverkets planramme, mill. kr per år

	Handlingsprogram	Forslag
	2002 - 2005 <sup>1)</sup>	2006 - 2015
Drift og vedlikehold	2975	3000
Investeringer	1 910	1 350
<b>Sum</b>	<b>4 885</b>	<b>4 350</b>

<sup>1)</sup> Opprinnelig vedtatt handlingsprogram

Innenfor planrammen foreslår Jernbaneverket en fordelingsprofil hvor bevilgningene til drift og vedlikehold har tilnærmet samme nivå som i handlingsprogrammet for 2002-2005. Den relativt tunge

vektleggingen av drift og vedlikehold, som utgjør 69 prosent av planrammen, er valgt for i størst mulig grad å ta vare på verdien av investert kapital i jernbanenettet, og holde nettet i en slik stand at det kan trafikkeres med nødvendig sikkerhet. Den relativt lavere andelen av midler til investeringer, 31 prosent av planrammen, er utilstrekkelig til å gjennomføre en modernisering med det omfang og tempo som etter Jernbaneverkets oppfatning er nødvendig.

#### Drift og vedlikehold

Innenfor planrammen foreslås 3 000 mill. kr per år til drift og vedlikehold, fordelt med 1 850 mill. kr til drift og 1 150 mill. kr til vedlikehold. Ressursene til drift og vedlikehold holdes uendret gjennom tiårsperioden.

#### Investeringer i linjen

Den foreslåtte investeringsprofilen for jernbane i planperioden 2006-2015 er en videreføring av profilen for perioden 2002-2005, med tyngdepunktet av utviklingsinnsatsen der jernbanen kan spille en rolle i forhold til miljø, arealknapphet, sikkerhet og effektivitet.

I prioriteringene innen jernbaneinfrastrukturen er hoveddelen av investeringsbudsjettet knyttet til kapasitetsøkning og kvalitetsforbedring av jernbanens kjørevei, kollektivknutepunkter og intermodale godsterminaler. De største satsingsområdene for infrastrukturtiltakene er:

- Nærtrafikk i Oslo-regionen og Stavangerområdet
- Regiontrafikk på Østlandet (Intercity-nettet) og i Trøndelag
- Godstrafikk mellom landsdelene og til/fra utlandet

Innenfor planrammen til investeringer på 13,5 mrd. kr utgjør investeringer knyttet til persontrafikk 8,9 mrd. kr (66 prosent). 2,2 mrd. kr (16 prosent) settes av til investeringer knyttet til gods. De resterende 18 prosent av investeringene, 2,4 mrd. kr, er fordelt på særskilte programpakker for sikkerhet,

miljø, kapasitetsøkende tiltak og stasjonsutvikling. Inndelingen i investeringer for persontrafikk, gods-trafikk og øvrige tiltak representerer ikke skarpe skillelinjer. Tiltak som primært er begrunnet ut fra persontrafikksatsing kan naturligvis ha positiv effekt for godstrafikken og omvendt.

### 3.3 Fordeling av Kystverkets planrammer

Kystverkets statlige planramme per år er 560 mill. kr. I tillegg regnes det med årlige inntekter fra avgifter og gebyrer på 480 mill. kr, totalt 1 040 mill. kr.

Med investering menes bruk av midler til anlegg, installasjoner og utstyr, inkludert planlegging og prosjektering av slike tiltak. Driftsbegrepet omfatter vedlikehold og fornyelse av deler/komponenter i eksisterende anlegg og installasjoner, inkludert planlegging av dette.

Om lag 20 prosent av planrammen foreslås til investeringer og 80 prosent til drift, vedlikehold og fornyelse. Dette er en vesentlig dreining fra investering til drift i forhold til vedtatt budsjett for 2003, hvor den tilsvarende fordelingen er om lag 28 og 72 prosent. Investeringsandelen i tidligere budsjetter har vært enda større.

Økt satsing på farledstiltak og navigasjonsinstallasjoner settes inn på forbedringer i stamnettet. I tillegg bør en vesentlig del av nåværende rammer på disse områdene omdisponeres fra mindre viktige leder til stamnettet. Trafikkovervåkingen gjelder allerede i dag i første rekke trafikk i stamnettet. Det er foreløpig ikke grunnlag for tallmessige angivelser av fordelingen. Dette vil bli vurdert i forbindelse med handlingsprogrammet.

Kystverket mener den foreslåtte fordelingen vil bidra mest til økt sikkerhet. Fordelingen vil imidlertid medføre problemer på noen områder:

- Tildelinger til fiskerihavner begrenses til bundne prosjekter. Ansvar og konsekvenser må utredes nærmere.
- Farledsutbyggingen økes med gjennomsnittlig nærmere 20 mill. kr per år (37 prosent) sammenlignet med vedtatt budsjett 2003.
- Rammen for navigasjonsinstallasjoner økes med vel <sup>30</sup>80 mill. kr i gjennomsnitt per år sammenlignet med 2003 (vel <sup>12</sup>40 prosent). Dette dekker det meste av behovet for midler til fornyelse, vedlikehold og drift. Investeringer i nye installasjoner bør i hovedsak brukes til oppmerking av nye hurtigbåtleder, og heving av standarden på stamnettet.

Tabell 3.3 Kystverkets planramme inklusive brukerbetaling, mill. kr per år.

	Handlingsprogram 2002 – 2005			Forslag 2006 – 2015		
	Investering	Drift	Sum	Investering	Drift	Sum
Fiskerihavner (inkl. tilskudd)	180		180	70		70
Farleder	64		64	70		70
Navigasjonsinstallasjoner	38	233	271	20	260	280
Beredskap mot akutt forurensning <sup>1)</sup>				15	65	80
Lostjenester	15	350	365	15	355	370
Trafikkovervåking	5	54	59	20	60	80
Administrasjon, ledelse, planlegging		95	95		90	90
Sum	302	732	1 034	210	830	1 040

<sup>1)</sup> I tabellen ser det ut som om Kystverkets planramme har økt med 6 mill. kr per år. Beredskap mot akutt forurensning er imidlertid et nytt virksomhetsområde som er budsjettert med 70 mill. kr i 2003. Reelt sett er derfor Kystverkets planramme blitt redusert med 64 mill. kr per år i forhold til handlingsprogrammet.

- Beredskap mot akutt forurensing økes med 10 mill. kr per år i forhold til 2003. Erfaring tilsier at det sannsynligvis ikke er tilstrekkelig i forhold til signaler om økt beredskap mot akutt forurensing i Nord-Norge.
- Utgifter til lostjenesten vil være avhengig av trafikkutviklingen. Ytterligere anskaffelser av nye losbåter må eventuelt dekkes ved rasjonalisering av driften.
- Trafikkovervåking foreslås tildelt noe økte ressurser i forhold til 2003, blant annet begrunnet med oppgradering av utstyr i trafikk-sentraler og drift av et nytt system for automatisk identifikasjon (AIS). Etablering og drift av en trafikk-sentral i Nord-Norge forutsettes finansiert utenfor planrammen. Det samme gjelder dekning av kostnader til styrket slepebåt-kapasitet i Nord-Norge.
- Transportplanlegging (plan og forvaltning) er i forslaget gitt en liten økning (5 mill. kr per år), begrunnet med at det fortsatt er behov for økning av kapasitet og kompetanse på overordnet strategisk planlegging og metodeutvikling blant annet i transportplansammenheng. Omfattende utviklingsprosjekter vil også kreve økte ressurser til ekstern bistand. Dette vil bidra til en langsiktig forbedring av sikkerheten og sjøtrafikkens rammebetingelser.
- Fortsatt sterk økning i cruisetrafikk i norske farvann vil kreve styrket innsats til losvirksomhet og gir sesongvis sterke variasjoner.

### **Prioritering av sikkerhet, begrensede virkninger**

Kystverkets hovedprioritering er å styrke sikkerheten for sjøtransport i norske farvann og havner. Tiltak for økt sikkerhet vil i de fleste tilfeller samtidig føre til bedre framkommelighet og mindre risiko for miljøskader. Dermed vil prioriteringene også bidra til å redusere kostnader og forbedre transportkvaliteten i sjøtransporten, både som selvstendig transportform og som ledd i intermodale transport- og logistikkjeder. Dette vil i prinsippet øke sjøtransportens konkurranseevne og bidra til å oppnå politiske mål om å overføre transport fra veg til sjø.

Slike positive virkninger vil imidlertid i praksis være ganske marginale, både fordi infrastrukturforbedringer isolert betyr lite for konkurranseforholdet mellom land og sjø og fordi Kystverkets økonomiske planramme er for liten til å kunne foreta vesentlige omprioriteringer. Kystverket forvalter i dag heller ikke andre virkemidler eller ressurser som i vesentlig grad kan bidra til å overføre transport fra land til sjø.

### **Konsentrasjon om de viktigste tiltakene**

All omdisponering av planrammen rettes inn mot tiltak som kan forbedre sikkerheten. Utfordringene på dette området vil bli stadig større, særlig på grunn av den forventede økning av skipstrafikk med farlig og forurensende last langs kysten fra og til Nord-vest-Russland, og økt prioritering av sikkerhet for passasjertrafikk (hurtigbåter, ferjer, cruisetrafikk og lignende).

De største behovene for økning av innsatsen ut fra sikkerhetshensyn, er på områdene farledsutbygging og vedlikehold og fornyelse av navigasjonsinstallasjoner. Dessuten skal investeringer i hurtigbåtleider videreføres. Andre virksomhetsområder av vesentlig betydning for sikkerheten i norske farvann er utbygging og drift av sjøtrafikk-tjenester (trafikk-sentraler, AIS, bølgevarsling mv.), lostjenester og beredskap mot akutt forurensning. Disse tjenestene bør også styrkes. Mulighetene for en vesentlig styrking er imidlertid sterkt begrensede. Økning av kompetanse og kapasitet på overordnet transportplanlegging er et strategisk viktig tiltak, som bør prioriteres.

En annen konsekvens av de prinsipper som er lagt til grunn i planarbeidet vil være at investeringsbeløp så langt som mulig omdisponeres til fornyelse, vedlikehold og drift. For Kystverket gjelder dette særlig navigasjonsinstallasjoner, ut over satsingen på hurtigbåtleider. Investeringer er imidlertid fortsatt nødvendig, spesielt i forbindelse med farledstiltak (for eksempel utdypning) og tilhørende oppmerking. Trafikkovervåking krever



også et visst minimum av investeringer til oppgradering av utstyr.

### 3.4 Fordeling av Statens vegvesens planrammer

Statens vegvesen foreslår følgende fordeling av den økonomiske planrammen:

#### Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.

Rammen foreslås økt sammenlignet med vedtatt handlingsprogram for perioden 2002-2005. Dette skyldes følgende:

- Økte driftkostnader som følge av trafikkvekst, nye veganlegg og tunneler og oppgradering av tunneler.
- Styrking av vedlikeholdet for å stanse etterslepet i vegkapitalen.
- Økt innsats for å redusere antallet drepte eller hardt skadde. Dette er nødvendig for å følge opp målet om økt sikkerhet.
- Økt satsing på forskning og utvikling.

Dette gir til sammen en økning på 775 mill. kr per år de fire første årene og 925 mill. kr de siste seks årene i planperioden. 500 mill. kr av disse er forutsatt finansiert ved effektivisering av etaten som følge av omorganisering og konkurranseutsetting

av drift og vedlikehold. De resterende 275 og 425 mill. kr er en økning av rammen i forhold til dagens nivå.

Statens vegvesen mener det er viktig å prioritere vedlikehold høyt for å få stanset ytterligere forfall i infrastrukturen. Utilstrekkelig vedlikehold vil gi store negative konsekvenser for framkommeligheten og sikkerheten på vegnettet. For nærmere omtale og prioriteringer vises det til kapittel 12.3. Etaten prioriterer trafikksikkerhet høyt og foreslår at det settes av mer midler til dette formålet i perioden 2006-2015. Dette omtales nærmere i kapittel 6.

Den økte rammen til trafikktilsyn, drift og vedlikehold gir med de gitte planrammene reduserte rammer til riksveginvesteringer.

#### Offentlig Privat Samarbeid (OPS)

I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 Nasjonal transportplan 2002-2011 gikk Stortinget inn for at det skal gjennomføres tre prøveprosjekter for OPS. Det er inngått kontrakt for det første prosjektet, E 39 Bårdshaug–Klett i Sør-Trøndelag, og utbyggingen av delstrekningen Øysand–Thamshavn starter i 2003.

For prosjektet E 39 Lyngdal–Flekkefjord i Vest-Agder legges det opp til kontraktsinngåelse våren

2004, med påfølgende start på utbygging av delstrekningen Handeland–Feda. Det er ikke tatt endelig stilling til omfanget av det tredje prøveprosjektet, E 18 mellom Grimstad og Kristiansand. Det er heller ikke tatt stilling til om strekningen skal bygges som to- eller firefelts veg. Foreløpig legges det opp til anleggsstart i 2005.

Dermed er det fortsatt knyttet stor usikkerhet til størrelsen på de framtidige utbetalingene til utbyggingsselskapene. Foreløpig er det lagt til grunn om lag 400 mill. kr per år i perioden 2006-2015 til å dekke investerings- og kapitalkostnader, samt drift og vedlikehold for de tre prosjektene som er vedtatt gjennomført.

### Riksveginvesteringer

Statens vegvesens forslag til fordeling av investeringsrammen mellom stamveger, øvrige riksveger og ikke rute-/fylkesfordelte midler, vises i tabell 3.5.

Det er forutsatt at effektivisering som følge av omorganisering og ytterligere konkurranseutsetting av investeringsprosjekter vil redusere de årlige kostnadene med 300 mill. kr per år. Dette er innarbeidet i forslaget.

Dersom forutsatte midler til Offentlig privat samarbeid regnes med, er den totale investeringsrammen for de første fire årene i planperioden 2006–2015 redusert med vel 1 000 mill. kr per år i forhold til rammene i handlingsprogrammet for 2002–2005. I forhold til budsjettet for 2003 er reduksjonen 460 mill. kr. Planrammen for de siste seks årene foreslås redusert med ytterligere 150 mill. kr per år. Et effektivt stamvegnett i hele landet og mot utlandet er viktig både for næringslivets transporter og for landets bosetting. Mens stamvegnettet utgjør om lag 30 prosent av det samlede riksvegnettet, foregår om lag 50 prosent av trafikkarbeidet her. De største trafiksikkerhets- og framkommelighetsproblemene er også på stamvegnettet. Statens

**Tabell 3.4 Statens vegvesens planramme, mill. kr per år.**

	Handlingsprogram 2002 – 2005	Forslag 2006 – 2009	Forslag 2010 – 2015
Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	5 525	5 800	5 950
Of fentlig privat samarbeid (OPS)	0	400	400
Riksveginvesteringer <sup>1)</sup>	5 400 <del>5 398</del>	4 000	3 850
Tilskudd til riksvegferjedrift	1 180 <del>1 091</del>	1 250	1 250
<b>Sum</b>	<b>12 105</b> <del>11 906</del>	<b>11 450</b>	<b>11 450</b>

<sup>1)</sup> Inkludert kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift.

**Tabell 3.5 Planrammen til veginvesteringer, mill. kr per år.**

Post 30 Riksveginvesteringer	Handlingsprogram 2002 – 2005 <sup>1)</sup>	Forslag 2006 – 2009	Forslag 2010 – 2015
Stamveger	2 930	2 330	2 180
Øvrige riksveger	2 090	1 300	1 300
Ikke rute-/fylkesfor delte midler <sup>2)</sup>	280	370	370
Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift (post 33)	100		
<b>Sum</b>	<b>5 400</b>	<b>4 000<sup>3)</sup></b>	<b>3 850<sup>3)</sup></b>

<sup>1)</sup> For sammenligningens skyld er tallene er justert for endret stamvegnett og mindre investeringstiltak på stamvegnettet, jf. at dette skal dekkes innenfor stamvegrammen fra og med 2006. <sup>2)</sup> Omfatter midler til opprusting av eksisterende tunneler, tiltak på nasjonale turistveger, kostnader i Vegdirektoratet, forskning og utvikling, til disposisjon for Samferdselsdepartementet. <sup>3)</sup> Rammen er eksklusive midler til ny post 29 Offentlig privat samarbeid (OPS) på 400 mill. kr. per år som omfatter både investerings- og kapitalkostnader, drift og vedlikehold.

vegvesen går derfor inn for å øke satsingen på stamvegnettet og redusere satsingen på øvrige riksveger i perioden 2006-2015. På grunn av redusert totalramme til investeringsformål blir satsingen på stamvegene likevel lavere enn i handlingsprogrammet for perioden 2002-2005. Selv om hele rammen til OPS regnes med, blir satsingen i første fireårsperiode 200 mill. kr lavere per år enn i inneværende planperiode. Satsingen på øvrige riksveger blir nærmere 800 mill. kr lavere per år.

Bundne midler til refusjoner og fullføring av prosjekter som er startet opp ved inngangen til planperioden utgjør om lag 6 500 mill. kr av de statlige midlene, fordelt med om lag 4 500 mill. kr på stamvegnettet og om lag 2 000 mill. kr på øvrige riksveger. Dette og viktigheten av å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter innebærer at frihetsgraden til å prioritere nye prosjekter i den første fireårsperioden er minimal. I tillegg ligger det mange føringer for prioriteringene selv om prosjektene ikke er fysisk startet opp, blant annet statlige forpliktelser knyttet til oppfølgingen av vedtatte bompengepakker. Dette reduserer handlefriheten ytterligere.

Statens vegvesen vurderer det som urealistisk å oppnå fullgod standard på hele stamvegnettet i et overskuelig tidsperspektiv. Den langsiktige strategien er derfor å utvikle denne delen av vegnettet slik at det som et minimum får en brukbar standard. På høytrafikkerte strekninger legges det i hovedsak opp til å bygge ut til fullgod standard, og av hensyn til trafiksikkerheten bør de mest høytrafikkerte stamvegene bygges ut til firefelts veg. På mer lavtrafikkerte strekninger baseres utbyggingen i større grad på utbedring av eksisterende veg for å oppnå tilfredsstillende bredde og bæreevne, i tillegg til å bedre av trafiksikkerheten. Dette er nærmere omtalt i kapittel 13.1.3.

Statens vegvesen mener det må være et mål å bygge ut stamvegnettet til en brukbar standard i løpet av 30 år. Dette er ikke realistisk innenfor dagens

investeringsrammer, selv med en bompengefinansiering på dagens nivå. Statens vegvesen mener derfor at utbyggingen av stamvegnettet må skje ved økt brukerfinansiering. For å sikre et mer systematisk og rettferdig opplegg enn i dag, bør det legges opp til sterkere statlig initiativ og styring med brukerfinansieringen på stamvegnettet. Dette er nærmere omtalt i kapittel 11.

På det øvrige riksvegnettet er Statens vegvesens langsiktige strategi å oppnå en akseptabel minstandard på det eksisterende vegnettet, framfor bygging av nye veglenker, store innkortinger eller ferjeavløsningsprosjekter. Innenfor rammen til øvrige riksveger prioriteres tiltak for økt sikkerhet og miljøvennlig transport i de største byene. I tillegg prioriteres utbedring av eksisterende vegnett, blant annet for å ta igjen deler av etterslepet i vegkapitalen. Dette, sammen med lave investeringsrammer og vesentlige bindinger, gjør det vanskelig å opprettholde dagens nivå på andre områder som for eksempel bygging av gang- og sykkelveger og miljø- og servicetiltak. Den endelige fordelingen mellom strekningsvise investeringer og ulike mindre investeringstiltak blir først avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammene, der fylkeskommunen skal ha avgjørende innflytelse på prioriteringene innenfor de rammer som gis av Stortinget.

Den ikke rute-/fylkesfordelte rammen omfatter blant annet midler til å videreføre opplegget med nasjonale turistveger<sup>1</sup>. Det legges totalt opp til å utvikle 18 utvalgte strekninger til nasjonale turistveger i løpet av perioden 2002-2011. Dette omtales i kapittel 15.3. Videre legges det opp til en økt satsing opprusting av eksisterende tunneler. Samtlige tunneler som mangler basisutstyr i forhold til brannsikkerhet, forutsettes å bli utrustet med dette i løpet av perioden 2002-2011. I tillegg er det satt av midler til nødvendig utskifting av gammelt tunnelutstyr. Det er imidlertid ikke tatt høyde for å følge opp eventuelt nytt EU-direktiv om tunnelsikkerhet.

<sup>1</sup> I samsvar med forutsetningene i St.meld. nr. 46.

Prioriteringene innenfor foreslåtte rammer til stamveger er nærmere omtalt i kapittel 13. Fordeling av planrammen til øvrige riksveger omtales nærmere i kapittel 15.

### **Tilskudd til riksvegferjedrift**

Tilskuddet til ferjedriften foreslås økt med 50 mill. kr per år sammenlignet med budsjettet for 2003 for å bedre ferjetilbudet. Rammen er også økt noe for å gjennomføre en raskere konkurranseutsetting innenfor ferjedriften, i tråd med Stortingets ønske. Dette gjør det nødvendig med en raskere fornyelse av ferjemateriellet enn det som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2002-2011. Statens vegvesen har per i dag ikke full oversikt over hvilke behov for investeringer i ferjekaier dette vil utløse, og dette må vurderes nærmere i arbeidet med handlingsprogrammet. Det må i den forbindelse vurderes om det skal øremerkes midler til dette formålet.

Videre er det satt av midler til å oppfylle krav gitt i EU-direktiv 98/18 om bygging og besiktigelse av eksisterende passasjerskip i innenriks fart, og til reduksjon av NO<sub>x</sub>-utslippene fra ferjer. Se nærmere omtale av ferjedriften i kapittel 12.4.