

16

Vurderinger ved endring av planrammene

Etter oppdrag fra Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet har Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen gjort vurderinger av en økning og reduksjon av planrammen på 20 prosent. Investeringsprosjekter som antas å være igangsatt ved inngangen til planperioden 2006-2015 er regnet som bundne.

16.1 Jernbaneverket

20 prosent av planrammen til Jernbaneverket for perioden 2006-2015 er 8 700 mill. kr.

Tabell 16.1 Prioritering ved endring av planrammene til Jernbaneverket

	Planramme 2006 - 2015 mill. kr	Økning 20% 2006 - 2015 mill. kr	Reduksjon 20% 2006 - 2015 mill. kr ¹⁾
Drift	18 510	17 910	18 510
Vedlikehold	11 490	12 490	11 490
Investeringer	13 500	21 800	4 800
Sum	43 500	52 200	34 800

¹⁾ Forutsatt uendret omfang av jernbanenettet.

Prioriteringer ved økning av planrammen med 20 prosent

Ved en økning av planrammen med 20 prosent vil Jernbaneverket prioritere:

- Økning av vedlikeholdet
- Økte investeringer, herunder
- Fastholde investeringsprofilen som er trukket opp innenfor planrammen
- Øke tempoet for gjennomføringen av store prosjekter som ikke er fullfinansiert
- Starte nye prosjekter som ligger i investeringsprofilen, men som det ikke er rom for innenfor dagens ramme

Investeringsnivået øker vesentlig

Utbygging av jernbanens kjøreveg og knutepunkter i Oslo-området forseres. Investeringene i nytt dobbeltspor på strekningen Oslo - Kolbotn økes med 400 mill. kr, fra 1,2 mrd. kr til 1,6 mrd. kr.

Utbygging av dobbeltspor i det indre Intercity-området på Østlandet forseres. Dobbeltsporprosjekt på delstrekningen Sandbukta - Moss - Såstad på Østfoldbanens vestre linje startes med en bevilgning på 550 mill. kr. Ny dobbeltsporstrekning mellom Haug og Onsøy påbegynnes og fullføres i perioden (924 mill. kr).

På Vestfoldbanen vil utbygging til dobbeltspor på strekningen Holm - Holmestrand - Nykirke startes og fullføres i planperioden (1,9 mrd. kr). Arbeidet med ny enkeltsporet bane mellom Farriseidet og Porsgrunn startes med en bevilgning på 550 mill. kr.

På Dovrebanen vil byggingen av dobbeltsporparceller i ny trasé mellom Eidsvoll og Hamar forseres med 1,2 mrd. kr i perioden. På Gjøvikbanen foreslås kryssingsspor kapasiteten mellom Grefsen og Roa bygget ut samt styrking av strømforsyningskapasiteten (100 mill. kr). Dessuten vil Ringeriksbanen kunne påbegynnes.

Bygging av nye kryssingsspor og forlengelse av eksisterende kan forseres. Disse prosjektene er knyttet til effektiviseringen av godsframføring på hovedstrekningene, men vil ha nytte-effekt også for persontrafikken.

Investeringene innenfor programpakker for sikkerhet, miljø, kapasitetsøkende tiltak, godstrafikk og stasjoner/knutepunkter kan økes med 1,9 mrd. kr.

Prioriteringer ved reduksjon av planrammen med 20 prosent

En reduksjon av planrammen med 20 prosent vil ha store konsekvenser for mulighetene for å utvikle og modernisere jernbanenettet. Under forutsetning av at en slik omfattende reduksjon ikke medfører betydelig sanering av jernbanenettets omfang, legges det i dette alternativet til grunn uendret innsats knyttet til drift og vedlikehold. Hele reduksjonen foreslås derfor gjort på investeringer.

Investeringsnivået reduseres kraftig

En reduksjon av investeringsnivået i perioden fra 13,5 mrd. kr ned til 4,8 mrd. kr i perioden vil innebære at det i hovedsak kun blir rom for utbygging av nytt dobbeltspor på strekningen Lysaker - Sandvika, utbygging av Ski stasjon/kollektivknutepunkt og fullføring av fjernstyring Mosjøen - Bodø. Alle andre prosjekter og tiltak utsettes til etter 2015: Dette betyr blant annet at:

- I Oslo-området må bygging av nytt dobbeltspor på strekningen Oslo - Ski utsettes, med unntak av Ski kollektivknutepunkt.
- I Bergensområdet må utbygging til to spor mellom Bergen stasjon og Fløen utsettes.
- På Nord-Jæren må utbygging til to spor mellom Stavanger og Sandnes og etablering av Ganddal godsterminal utsettes.
- I korridor 3 må Vestfoldbanens dobbeltsporprosjekt Barkåker - Tønsberg utsettes.
- I korridor 6 må Nordlandsbanens linjeforkortelse, Gevingåsen tunnel, utsettes.

- Programpakken for sikkerhet, miljø, kapasitetsøkende tiltak, spesielle tiltak for godstrafikken og utvikling av stasjoner og knutepunkter reduseres med 1,55 mrd. kr.

Dersom rammen reduseres med 20 prosent, må det imidlertid vurderes om deler av jernbanenettet fortsatt kan opprettholdes og trafikkeres.

16.2 Kystverket

Kystverket har gjort marginalvurderinger innenfor planrammen for fiskerihavner, inkludert tilskudd, farleder, navigasjonsinstallasjoner og investeringsdelen av trafikkovervåking, samt transportplanlegging/kystforvaltning, inkludert administrasjon¹. For planperioden 2006-2015 vil dette si en planramme på 5,66 mrd. kr og 20 prosent av dette utgjør om lag 1,13 mrd. kr.

Prioriteringer ved økning av planrammen med 20 prosent

Økt satsing på investeringer og noe økt satsing på drift

Ved en økning av rammen, foreslås investeringsandelen økt fra 20 til 23 prosent. Selv en utvidelse av den økonomiske planrammen med 20 prosent er ikke tilstrekkelig til å oppfylle anslåtte behov på de fleste nåværende virksomhetsområder.

Midler til farledsutbedringer økes med 400 mill. kr. Dermed kan tempoet i farledsutbyggingen økes.

Satsingen på navigasjonsinstallasjoner økes med

Tabell 16.2 Prioritering ved endringer av planrammen til Kystverket

	Planramme mill. 2003-kr		Økning 20 prosent mill. 2003-kr		Reduksjon 20 prosent mill. 2003-kr	
	Investering	Drift	Investering	Drift	Investering	Drift
Fiskerihavner (inkl. tilskudd)	700	0	700	0	0	0
Farleder	700	0	1 100	0	520	0
Navigasjonsinstallasjoner	200	2 600	300	2 900	0	2 600
Oljevernberedskap	150	650	150	750	150	650
Lostjenester	150	3 550	150	3 550	150	3 550
Trafikkovervåking	200	600	300	650	200	600
Adm. ledelse og planlegging	0	900	0	980	0	850
Sum	2 100	8 300	2 700	8 830	1 020	8 250

¹ I følge Retningslinjer fra departementene skal marginalvurderinger for Kystverket gjøres innenfor ± 20 prosent av rammen for «kystadministrasjon, havnetjenesten og fyrtenesten, samt post 45 under trafikksentraler».

400 mill. kr, fordelt med 100 mill. til investering og 300 mill. til drift, vedlikehold og fornyelse. Dette vil bringe vedlikeholdet opp på et nivå som tilsvarer anslått behov. I tillegg vil det bli rom for noen investeringer, for eksempel til oppmerking av nye hurtigbåtleder, andre leder med stor passasjertrafikk eller leder med stor trafikk av skip med farlig last.

Beredskapen mot akutt forurensning økes med 100 mill. kr, spesielt for å styrke innsatsen i Nord-Norge.

Trafikkovervåking økes med 150 mill. kr til utvidelse av dekningsområdet for Fedje trafikksentral, oppgradering av Brevik (flere radarer) og gjennomføring av tiltak i forbindelse med økning av skipstrafikk fra og til Nordvest-Russland. Bygging og drift av en trafikkovervåkingsentral i Nord-Norge og økt slepebåtkapasitet forutsettes finansiert utenom planrammen.

Plan og forvaltning økes med 80 mill. kr for å bygge opp plankompetanse og kapasitet i løpet av planperioden.

Prioriteringer ved reduksjon av planrammen med 20 prosent

Virksomheten knyttet til fiskerihavner opphører

Ved en reduksjon av planrammen med 20 prosent må i første rekke all virksomhet knyttet til fiskerihavner opphøre fra og med 2006. Dette innebærer et kutt på 700 mill. kr i forhold til prioriteringene innenfor planramme. Påbegynte anleggsprosjekter i fiskerihavner kan ikke fullføres etter 2005 og planlegging og prosjektering av de havneanlegg dette

gjelder, jf. kapittel 3, bør stanses snarest. Det vil ikke være noen tilskuddsmidler til kommunale fiskerihavner etter 2005. Kommunene bør eventuelt varsles om dette i god tid. Spørsmålet om framtidig ansvarsforhold og finansiering med videre må utredes nærmere.

Reduksjon i farledstiltak, navigasjonsinstallasjoner og transportplanlegging

Alle øvrige virksomhetsområder er prioritert innen planrammen på eller under det minimum av ressurser som trengs for å opprettholde et forsvarlig sikkerhetsnivå. Hvis det likevel må kuttes, vil det sannsynligvis gjøre minst skade å redusere farledstiltak med 180 mill. kr, navigasjonsinstallasjoner med 200 mill. kr og plan og forvaltning med 50 mill. kr. Dermed vil nivået på farledstiltak reduseres til samme aktivitetsnivå som i 2003.

Investeringsandelen vil med denne fordelingen synke fra om lag 20 prosent til 11 prosent.

16.3 Statens vegvesen

20 prosent av planrammen til Statens vegvesen for perioden 2006-2015 utgjør 22,9 mrd. kr.

Prioriteringer ved økning av planrammen med 20 prosent

Ved en økning av planrammen med 20 prosent vil Statens vegvesen prioritere følgende:

1. Økt satsing på trafikkisikkerhet innen trafikktilsyn, drift og vedlikehold
2. En vesentlig økt satsing på investeringer både på stamvegnettet og øvrig riksvegnett
3. Økt satsing på drift av vegnettet

Tabell 16.3 Prioritering ved endringer av planrammen til Statens vegvesen

	Planramme 2006-2015 mill. kr	Økning 20 prosent 2006-2015 mill. kr	Reduksjon 20 prosent 2006-2015 mill. kr
Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	58 900	62 900	58 900
Post 29 Offentlig privat samarbeid (OPS)	4 000	4 000	4 000
Post 30 Riksveginvesteringer	39 100	58 000	17 700
Post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift	12 500	12 500	11 000
Sum	114 500	137 400	91 600

Økt satsing på trafikktilsyn, drift og vedlikehold rettet mot bedret trafiksikkerhet

Det foreslås en økning av midlene til trafikktilsyn, drift og vedlikehold med tilsammen 2 mrd. kr rettet mot oppfølging av strategien for å halvere antallet drepte eller hardt skadde. Midlene vil i hovedsak bli brukt til økt ressursinnsats til kontroller og til mindre fysiske tiltak som kan gjennomføres umiddelbart i etterkant av trafiksikkerhetsrevisjoner/risikovurderinger.

Investeringsnivået økes kraftig

Det foreslås en økning av rammen til investeringer med 18,9 mrd. kr dersom planrammen økes med 20 prosent. Statens vegvesen mener at investeringer i stamvegnettet bør gis høy prioritet ved en økning av rammen til post 30, totalt med om lag 10 mrd. kr i perioden. Prosjekter og tiltak på E 6, E 18, E 39 og forbindelsene mellom Oslo - Bergen (E 16 og Rv 7 / 52) prioriteres høyt. Økningen vil gi rom for å forsere den planlagte utbyggingen av høytrafikkerte stamvegstreknings til sammenhengende firefelts veg og av mer lavtrafikkerte strekninger til en tilfredsstillende minstestandard. Det vil også være rom for sterkere statlig oppfølging av en rekke planlagte bompengeprojekter og -pakker. I tillegg ser Statens vegvesen det som viktig å utbedre flaskehals og standardbrudd på hele stamvegnettet. Det er også behov for å øke satsingen på trafiksikkerhetstiltak og andre mindre investeringstiltak, som bygging av gang- og sykkelveger, miljø- og rassikringstiltak. Prioritering av større prosjekter ved en økning av stamvegrammen er nærmere beskrevet i korridoromtalene i kapittel 13.

Statens vegvesen ser det også som viktig å øke satsingen på øvrige riksveger, totalt med om lag 8 mrd. kr i perioden. Økningen vil gi rom for sterkere satsing både på trafiksikkerhetstiltak, tiltak for å ta igjen deler av etterslepet i vegkapitalen og kollektivtrafikktiltak, samt bygging av gang- og sykkelveger og miljø- og rassikringstiltak. I tillegg vil det være rom for å prioritere enkelte større prosjekter, inklusive nye bompengeprojekter og -

pakker. Fylkeskommunen skal ha avgjørende innflytelse på prioriteringene innenfor de rammer som gis av Stortinget.

Dersom totalrammen økes med 20 prosent, går Statens vegvesen inn for å styrke satsingen på tunnelsikring. Tiltak for å ta igjen etterslepet på dette området bør prioriteres.

Økt satsing på driften av vegnettet

Midler avsatt til drift og vedlikehold innenfor planrammen er basert på foreløpige vurderinger, jf. kapittel 12.3. Samtidig blir kundenes forventninger til nivået på drift og vedlikehold av vegnettet stadig høyere. Statens vegvesen foreslår derfor at det settes av 2 mrd. kr ekstra for å sikre en driftsstandard som tilfredsstillende kundenes behov.

Prioriteringer ved reduksjon av planrammen med 20 prosent

Trafiksikkerhet, bevaring av vegkapitalen og drift av vegnettet er hovedsatsingsområdene til Statens vegvesen perioden 2006-2015. Etaten mener disse områdene må skjermes, selv med en reduksjon i planrammen på hele 20 prosent. Det er avgjørende å prioritere vedlikehold høyt for å få stanset ytterligere forfall i infrastrukturen. Et utilstrekkelig vedlikehold vil gi store negative konsekvenser for framkommeligheten og sikkerheten på vegnettet. Nivået på driften bør opprettholdes for å ivareta framkommeligheten og sikkerheten. Dette vil innebære en dramatisk reduksjon av investeringsnivået.

Investeringsrammen reduseres kraftig

En reduksjon av rammen til post 30 med til sammen 21,4 mrd. kr i perioden 2006-2015 vil medføre en årlig ramme på 1,77 mrd. kr. Dette innebærer en reduksjon på om lag 3,6 mrd. kr per år sammenlignet med handlingsprogrammet for perioden 2002-2005. Endringen vil være dramatisk.

Ved en slik reduksjon må investeringsrammen i sin helhet gå til mindre investeringstiltak. Det vil ikke være mulig å følge opp inngåtte bompengeaftaler som Oslopakke 2, Østfoldpakken, Drammens-

pakken, Listerpakken, Nord-Jærenpakken eller Bergensprogrammet. Det vil heller ikke være mulig å følge opp forutsatte bindinger ved inngangen til planperioden på en rasjonell måte. Med en så lav ramme vil det ikke være tilrådelig å starte nye prosjekter i 2004 og 2005.

Ferjedriften bør ikke settes ut på anbud

Dersom planrammen til Statens vegvesen kuttes med 20 prosent vil tilskudd til ferjedriften reduseres med 1,5 mrd. kr i perioden 2006-2015. Dette medfører at det ikke legges opp til en økning av standarden på ferjedriften som anbefalt innenfor de gitte økonomiske planrammene. Dette tilsvarer en reduksjon i tilskuddsbehovet for perioden på 500 mill. kr. I tillegg foreslår Statens vegvesen en nedprioritering av nybyggingsaktiviteten og konkurranseutsettingen av riksvegferjedriften som tilsvarer en reduksjon i kapitalutgiftene, og dermed tilskuddsbehovet, på 1 mrd. kr.