

Budsjett-innst. S. nr. 13

(2001-2002)

Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet for 2002 vedkomande rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet

St.prp. nr. 1 (2001-2002) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002)

Til Stortinget

INNLEDNING

Komiteen fremjer i denne innstillinga forslag om løyvingar på statsbudsjettet for 2002 under dei kapittel og postar som er fordelt til komiteen på rammeområde 18.

1. OVERSIKT OVER BUDSJETTFORSLAGA

1.1 Rammeområde 18. Kapittel og postar under Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet Forslag til løyvingar i rammeområde 18

(90-poster behandles av finanskomiteen utenfor rammesystemet)

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 4
Utgifter i kroner				
<i>Fiskeridepartementet</i>				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)	147 000 000	0
	1	Driftsutgifter	90 000 000	0
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i>	2 500 000	0
	70	Tilskudd Redningsselskapet	54 500 000	0
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)	0	1 073 480 000
	1	Driftsutgifter	0	693 580 000
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 24</i>	0	239 850 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	0	62 550 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	0	23 000 000
	70	Tilskudd til Redningsselskapet	0	54 500 000
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)	227 300 000	0
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under</i> <i>postene 24, 33, 45 og 60</i>	159 300 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24,</i> <i>30, 45 og 60</i>	35 000 000	0
	45	Vedlikehold av fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under postene 24, 30, 33 og 60</i>	10 000 000	0
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under postene 24, 30, 33 og 45</i>	23 000 000	0

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 4
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)	242 330 000	0
	1	Driftsutgifter	191 780 000	0
	30	Nyanlegg, <i>kan overføres</i>	25 250 000	0
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 300 000	0
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)	373 450 000	0
	1	Driftsutgifter	359 300 000	0
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	14 150 000	0
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)	63 400 000	0
	1	Driftsutgifter	28 400 000	0
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	35 000 000	0
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)	29 100 000	29 100 000
	1	Driftsutgifter	27 100 000	27 100 000
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	2 000 000	2 000 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>				
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	115 200 000	115 100 000
	1	Driftsutgifter	88 200 000	88 100 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	12 900 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	14 100 000	14 100 000
1301		Forskning og utvikling mv.	123 100 000	123 100 000
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ..	21 600 000	21 600 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	84 000 000	84 000 000
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	7 500 000	7 500 000
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjons- hemmede, <i>kan overføres</i>	10 000 000	10 000 000
1310		Flytransport	412 400 000	403 400 000
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	412 400 000	403 400 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	107 100 000	107 100 000
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	97 000 000	97 000 000
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	10 100 000	10 100 000
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	116 300 000	116 300 000
	1	Driftsutgifter	116 300 000	116 300 000
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart	20 200 000	20 200 000
	1	Driftsutgifter	20 200 000	20 200 000
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	10 906 400 000	11 056 400 000
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 312 000 000	5 312 000 000
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	-110 000 000
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	4 404 600 000	4 554 600 000
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> ..	146 600 000	146 600 000
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	102 900 000	102 900 000
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 050 300 000	1 050 300 000
1330		Særskilte transporttiltak	205 800 000	180 800 000
	70	Tilskudd til Hurtigruten	180 800 000	180 800 000
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	25 000 000	0

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 4
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 256 700 000	4 256 700 000
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 30</i>	2 864 900 000	2 864 900 000
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	88 500 000	88 500 000
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 23</i>	1 303 300 000	1 303 300 000
1351		Overføringer til NSB BA	1 293 000 000	1 298 000 000
	70	Betaling for persontransporttjenester	1 293 000 000	1 298 000 000
1354		Statens jernbanetilsyn	20 900 000	20 900 000
	1	Driftsutgifter	20 900 000	20 900 000
1360		Samferdselsberedskap	43 000 000	43 000 000
	1	Driftsutgifter	4 900 000	4 900 000
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	12 900 000	12 900 000
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 000 000	2 000 000
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	23 200 000	23 200 000
1370		Kjøp av posttjenester	372 000 000	372 000 000
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	372 000 000	372 000 000
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	169 300 000	169 300 000
	1	Driftsutgifter	145 100 000	145 100 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	24 200 000	24 200 000

Statens forretningsdrift

2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	598 400 000	598 400 000
	24	Driftsresultat:	0	0
		1 Driftsinntekter	-2 430 700 000	-2 430 700 000
		2 Inntekter regionale flyplasser	-221 000 000	-221 000 000
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 785 700 000	1 785 700 000
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	231 600 000	231 600 000
		6 Avskrivninger	360 000 000	360 000 000
		7 Renter av statens kapital	36 000 000	36 000 000
		8 Til investeringsformål	238 400 000	238 400 000
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	598 400 000	598 400 000
		Sum utgifter rammeområde 18	19 842 380 000	19 983 280 000

Inntekter i kroner

Inntekter under departementene

4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)	55 000	0
	1	Salg av fyr- og merkelister	45 000	0
	7	Refusjoner	10 000	0
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)	0	470 675 000
	1	Gebyrinntekter	0	470 330 000
	2	Andre inntekter.	0	345 000
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)	10 000	0
	7	10 000	0
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)	73 740 000	0
	2	Alminnelig kystgebyr	73 480 000	0
	7	Refusjoner	10 000	0
	42	Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	250 000	0
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)	373 470 000	0
	1	Losgebyr	373 450 000	0
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	0
	7	Refusjoner	10 000	0

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 4
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)	23 400 000	0
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	6 250 000	0
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 280 000	0
	4	Sikkerhetsgebyr trafikkentral Oslofjorden	11 870 000	0
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)	3 000 000	3 000 000
	7	Refusjoner	3 000 000	3 000 000
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	1 800 000	1 800 000
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800 000	1 800 000
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	41 000 000	41 000 000
	1	Gebyrinntekter	41 000 000	41 000 000
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	271 400 000	271 400 000
	1	Salgsinntekter m.m.	16 400 000	16 400 000
	2	Diverse gebyrer	255 000 000	255 000 000
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	469 400 000	469 400 000
	1	Kjørevegsavgift.	61 800 000	61 800 000
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	133 900 000	133 900 000
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	155 900 000	155 900 000
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	88 500 000	88 500 000
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	29 300 000
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	159 300 000	159 300 000
	1	Diverse avgifter og gebyrer	159 300 000	159 300 000

Avskrivninger, avsetninger til investeringsformål og inntekter av statens forretningsdrift i samband med nybygg, anlegg mv.

5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	238 400 000	238 400 000
	35	Til investeringsformål	238 400 000	238 400 000

Renter og utbytte mv.

5612		Renter av lån til Posten Norge BA	28 000 000	28 000 000
	81	Renter av ansvarlig lån	28 000 000	28 000 000
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	466 000 000	466 000 000
	80	Renter	466 000 000	466 000 000
		Sum inntekter rammeområde 18	2 148 975 000	2 148 975 000
		Netto rammeområde 18	17 693 405 000	17 834 305 000

1.2 Oversikt over endringsforslag

Tabellen viser budsjettforslaga frå regjeringa Stoltenberg, St.prp. nr. 1 (2001-2002), og regjeringa Bondevik II, St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) for rammeområde 18. Tabellen inneheld berre dei postane der forslaget frå regjeringa Bondevik II avvik frå forslaget til regjeringa Stoltenberg. Tala i parentes viser kor store avvika er. Alle tal i heile tusen kroner.

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 4
Utgifter rammeområde 18 (i tusen kroner)				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)	147 000	0
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter		693 580
			0	(+693 580)
	30	Maritim infrastruktur		239 850
			0	(+239 850)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold		62 550
			0	(+62 550)

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 4
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg		23 000
			0	(+23 000)
	70	Tilskudd til Redningsselskapet		54 500
			0	(+54 500)
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)	227 300	0
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)	242 330	0
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)	373 450	0
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)	63 400	0
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap 4300)		
	1	Driftsutgifter		88 100
			88 200	(-100)
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter		403 400
			412 400	(-9 000)
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	30	Riksveginvesteringer		4 554 600
			4 404 600	(+150 000)
1330		Særskilte transporttiltak		
	71	Tilskudd til ekspressbusser		0
			25 000	(-25 000)
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester		1 298 000
			1 293 000	(+5 000)
		Sum utgifter rammeområde 18	19 842 380	19 983 280 (+140 900)
Inntekter rammeområde 18 (i tusen kroner)				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)	55	0
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter		470 330
			0	(+470 330)
	2	Andre inntekter		345
			0	(+345)
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)	10	10
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)	73 740	0
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)	373 470	0
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)	23 400	0
		Sum inntekter rammeområde 18	2 148 975	2 148 975 (0)
		Sum netto rammeområde 18	17 693 405	17 834 305 (+140 900)

1.3 Budsjett-innst. S. I (2001-2002)

Sammenligning mellom budsjettforslaget fra regjeringen Bondevik II og det justerte budsjettforslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, jf. Budsjett-innst. S. I (2001-2002). Kun poster der det er avvikende forslag mellom Regjeringens forslag og tilrådingen vises i etterfølgende tabell.

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr.1 med Tillegg nr. 4	H, KrF og V - justert
Utgifter rammeområde 18 (i tusen kroner)				
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	24	Statens vegvesens produksjon	-110 000	-160 000 (-50 000)
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	102 900	52 900 (-50 000)
1330		Særskilte transporttiltak		
	71	Tilskudd til ekspressbusser	0	25 000 (+25 000)
Sum utgifter rammeområde 18			19 983 280	19 908 280 (-75 000)
Inntekter rammeområde 18 (i tusen kroner)				
Sum inntekter rammeområde 18			2 148 975	2 148 975 (0)
Sum netto rammeområde 18			17 834 305	17 759 305 (-75 000)

1.4 Stortingets vedtak om rammesum

Ved vedtak i Stortinget 28. november 2001 er netto utgiftsramme for rammeområde 18 fastsett til kr 17 759 305 000, jf. Budsjett-innst. S. I (2001-2002). Ramma er meddelt komiteen i brev frå Stortingets presidentskap datert 28. november 2001. Dei framsette løyvingforslaga i innstillinga byggjer på denne ramma, jf. Stortingets forretningsorden § 19.

2. KOMITEEN SINE HOVUDPRIORITERINGAR FOR RAMMEOMRÅDE 18

2.1 Innleiing

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyen, Tomas Norvoll og Oddbjørg Ausdal Starrfelt, frå Høgre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans R. Kjæstad og leiaren Petter Løvik, frå Framstegspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen,

frå Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, frå Kristeleg Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl og frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til at rammeområde 18 omfattar inntekts- og utgiftskapittel under Samferdselsdepartementet og Kystforvaltninga i Fiskeridepartementet.

2.2 Oppsummering av fraksjonane sine løyvingforslag for rammeområde 18

I tabellen nedanfor er det laga ei oversikt over forslag til løyving innanfor rammeområde 18 på kapitel- og postnivå.

Etter Stortingets forretningsorden § 19 kan det i fagkomiteane ikkje utformast forslag til løyvingvedtak som avvik frå dei rammene Stortinget har vedteke.

Senterpartiet har ikkje justert sine primærstandpunkt etter Stortingets løyvingvedtak under rammeområde 18, og er difor ikkje inkludert i tabellen nedanfor. Det kan visast til kap. 3.2.6 der primærstandpunktta til Senterpartiet kjem fram.

Regjeringa sitt budsjettforslag og forslag til fordeling av tildelt ramme under rammeområde 18. Avvik i høve til regjeringa Bondevik II sitt forslag i parentes

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 4	H og KrF	Ap	FrP	SV
Utgifter rammeområde 18 (i tusen kroner)							
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)					
	1	Driftsutgifter	693 580	693 580 (0)	693 580 (0)	681 580 (-12 000)	693 580 (0)
	30	Maritim infrastruktur	239 850	239 850 (0)	239 850 (0)	284 850 (+45 000)	239 850 (0)

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 4	H og KrF	Ap	FrP	SV
	45	Større utstyranskaffelser og vedlikehold	62 550	62 550 (0)	62 550 (0)	60 550 (-2 000)	72 550 (+10 000)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	23 000	23 000 (0)	23 000 (0)	23 000 (0)	28 000 (+5 000)
	70	Tilskudd til Redningselskapet	54 500	54 500 (0)	54 500 (0)	59 500 (+5 000)	54 500 (0)
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)					
	1	Driftsutgifter	27 100	27 100 (0)	27 100 (0)	27 100 (0)	27 100 (0)
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C	2 000	2 000 (0)	2 000 (0)	2 000 (0)	2 000 (0)
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap 4300)					
	1	Driftsutgifter	88 100	88 100 (0)	83 100 (-5 000)	83 200 (-4 900)	78 200 (-9 900)
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900	12 900 (0)	12 900 (0)	12 900 (0)	12 900 (0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	14 100	14 100 (0)	14 100 (0)	14 100 (0)	16 100 (+2 000)
1301		Forskning og utvikling mv.					
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	21 600	21 600 (0)	21 600 (0)	11 600 (-10 000)	21 600 (0)
	50	Samferdselsforskning	84 000	84 000 (0)	84 000 (0)	54 000 (-30 000)	84 000 (0)
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.	7 500	7 500 (0)	7 500 (0)	5 000 (-2 500)	12 000 (+4 500)
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede	10 000	10 000 (0)	10 000 (0)	10 000 (0)	10 000 (0)
1310		Flytransport					
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter	403 400	403 400 (0)	403 400 (0)	403 400 (0)	412 400 (+9 000)
1311		Tilskudd til regionale flyplasser					
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	97 000	97 000 (0)	97 000 (0)	97 000 (0)	97 000 (0)
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	10 100	10 100 (0)	10 100 (0)	10 100 (0)	10 100 (0)
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)					
	1	Driftsutgifter	116 300	116 300 (0)	116 300 (0)	104 300 (-12 000)	116 300 (0)
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart					
	1	Driftsutgifter	20 200	20 200 (0)	20 200 (0)	20 200 (0)	20 200 (0)
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)					
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	5 312 000	5 312 000 (0)	5 293 000 (-19 000)	5 687 000 (+375 000)	5 288 000 (-24 000)
	24	Statens vegvesens produksjon	-110 000	-160 000 (-50 000)	-160 000 (-50 000)	-110 000 (0)	-160 000 (-50 000)
	30	Riksveginvesteringer	4 554 600	4 565 600 (+11 000)	4 574 600 (+20 000)	5 179 000 (+624 400)	4 362 600 (-192 000)
	31	Rassikring	146 600	146 600 (0)	156 600 (+10 000)	170 600 (+24 000)	201 600 (+55 000)

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 4	H og KrF	Ap	FrP	SV
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	102 900	52 900 (-50 000)	52 900 (-50 000)	52 900 (-50 000)	52 900 (-50 000)
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift	1 050 300	1 050 300 (0)	1 050 300 (0)	1 050 300 (0)	1 050 300 (0)
1330		Særskilte transporttiltak					
	70	Tilskudd til Hurtigruten	180 800	180 800 (0)	180 800 (0)	180 800 (0)	180 800 (0)
	71	Tilskudd til ekspressbusser	0	29 000 (+29 000)	29 000 (+29 000)	50 000 (+50 000)	29 000 (+25 000)
1350		Jernbaneanverket (jf. kap. 4350)					
	23	Drift og vedlikehold	2 864 900	2 864 900 (0)	2 864 900 (0)	2 714 900 (-150 000)	2 879 900 (+15 000)
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen	88 500	88 500 (0)	88 500 (0)	88 500 (0)	88 500 (0)
	30	Investeringer i linjen	1 303 300	1 288 300 (-15 000)	1 303 300 (0)	961 300 (-342 000)	1 429 700 (+126 400)
1351		Overføringer til NSB BA					
	70	Betaling for persontransporttjenester	1 298 000	1 298 000 (0)	1 298 000 (0)	777 000 (-521 000)	1 298 000 (0)
1354		Statens jernbanetilsyn					
	1	Driftsutgifter	20 900	20 900 (0)	20 900 (0)	18 900 (-2 000)	20 900 (0)
1360		Samferdselsberedskap					
	1	Driftsutgifter	4 900	4 900 (0)	4 900 (0)	4 900 (0)	4 900 (0)
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv.	12 900	12 900 (0)	12 900 (0)	12 900 (0)	12 900 (0)
	70	Beredskapslagring	2 000	2 000 (0)	2 000 (0)	2 000 (0)	2 000 (0)
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	23 200	23 200 (0)	23 200 (0)	23 200 (0)	23 200 (0)
1370		Kjøp av posttjenester					
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	372 000	372 000 (0)	372 000 (0)	322 000 (-50 000)	372 000 (0)
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)					
	1	Driftsutgifter	145 100	145 100 (0)	135 100 (-10 000)	135 100 (-10 000)	140 100 (-5 000)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	24 200	24 200 (0)	24 200 (0)	24 200 (0)	24 200 (0)
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)					
	24	Driftsresultat:	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)
	1	Driftsinntekter	-2 430 700	-2 430 700 (0)	-2 430 700 (0)	-2 430 700 (0)	-2 430 700 (0)
	2	Inntekter regionale flyplasser	-221 000	-221 000 (0)	-221 000 (0)	-221 000 (0)	-221 000 (0)
	4	Driftsutgifter	1 785 700	1 785 700 (0)	1 785 700 (0)	1 785 700 (0)	1 785 700 (0)
	5	Driftsutgifter regionale flyplasser	231 600	231 600 (0)	231 600 (0)	231 600 (0)	231 600 (0)
	6	Avskrivninger	360 000	360 000 (0)	360 000 (0)	360 000 (0)	360 000 (0)

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 4	H og KrF	Ap	FrP	SV
		7 Renter av statens kapital	36 000	36 000 (0)	36 000 (0)	36 000 (0)	36 000 (0)
		8 Til investeringsformål	238 400	238 400 (0)	238 400 (0)	238 400 (0)	238 400 (0)
	30	Flyplassanlegg	598 400	598 400 (0)	598 400 (0)	598 400 (0)	598 400 (0)
Sum utgifter rammeområde 18			19 983 280	19 908 280 (-75 000)	19 908 280 (-75 000)	19 908 280 (-75 000)	19 908 280 (-75 000)

Inntekter rammeområde 18 (i tusen kroner)

4062		Kystverket (jf. kap. 1062)					
	1	Gebyrinntekter	470 330	470 330 (0)	470 330 (0)	470 330 (0)	470 330 (0)
	2	Andre inntekter	345	345 (0)	345 (0)	345 (0)	345 (0)
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)					
	7	Refusjoner	3 000	3 000 (0)	3 000 (0)	3 000 (0)	3 000 (0)
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)					
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800	1 800 (0)	1 800 (0)	1 800 (0)	1 800 (0)
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)					
	1	Gebyrinntekter	41 000	41 000 (0)	41 000 (0)	41 000 (0)	41 000 (0)
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)					
	1	Salgsinntekter m.m.	16 400	16 400 (0)	16 400 (0)	16 400 (0)	16 400 (0)
	2	Diverse gebyrer	255 000	255 000 (0)	255 000 (0)	255 000 (0)	255 000 (0)
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)					
	1	Kjørevegsavgift	61 800	61 800 (0)	61 800 (0)	61 800 (0)	61 800 (0)
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	133 900	133 900 (0)	133 900 (0)	133 900 (0)	133 900 (0)
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	155 900	155 900 (0)	155 900 (0)	155 900 (0)	155 900 (0)
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	88 500	88 500 (0)	88 500 (0)	88 500 (0)	88 500 (0)
	37	Anleggsbidrag	29 300	29 300 (0)	29 300 (0)	29 300 (0)	29 300 (0)
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)					
	1	Diverse avgifter og gebyrer	159 300	159 300 (0)	159 300 (0)	159 300 (0)	159 300 (0)
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)					
	35	Til investeringsformål	238 400	238 400 (0)	238 400 (0)	238 400 (0)	238 400 (0)
5612		Renter av lån til Posten Norge BA					
	81	Renter av ansvarlig lån	28 000	28 000 (0)	28 000 (0)	28 000 (0)	28 000 (0)

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 4	H og KrF	Ap	FrP	SV
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS					
	80	Renter	466 000	466 000 (0)	466 000 (0)	466 000 (0)	466 000 (0)
		Sum inntekter rammeområde 18	2 148 975	2 148 975 (0)	2 148 975 (0)	2 148 975 (0)	2 148 975 (0)
		Sum netto rammeområde 18	17 834 305	17 759 305 (-75 000)	17 759 305 (-75 000)	17 759 305 (-75 000)	17 759 305 (-75 000)
		Avvik fra rammevedtak	75 000	0	0	0	0

Komiteen viser til at komiteen sine medlemmer frå Framstegspartiet i samsvar med merknader under pkt. 3.2.1 melder subsidiær støtte til forslaget frå Høgre og Kristeleg Folkeparti. Dette forslaget blir difor tilråding under kap. 8 i denne innstillinga.

3. GENERELT

3.1 Samandrag

3.1.1 Fiskeridepartementet - Kystforvaltning

Fiskeridepartementets kystforvaltning omfatter utbygging og vedlikehold av maritim infrastruktur som skal øke sikkerheten og framkommeligheten til sjøs. Videre favner området forvaltningsoppgaver i tilknytning til havner og farleder, samt overordnet transportplanlegging.

I St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001), er det lagt opp til en hovedsatsing på å styrke sikkerhet og framkommelighet for sjøtransporten. Etter Stortingets behandling av Nasjonal transportplan er det lagt til grunn en økonomisk planramme for perioden 2002-2005 på 962,5 mill. 2000-kroner pr. år på Kystverkets område. Forslag til budsjett for 2002 er i tråd med en jevn oppfølging av planrammen.

Budsjettforslaget innebærer en nominell økning under programkategori 16.60 Kystforvaltning på 31 mill. kroner eller 3 pst. i forhold til Saldert budsjett 2001.

Det legges vekt på å styrke plan- og forvaltningskompetansen i Kystverket, slik at etaten settes i bedre stand til å ivareta samfunns- og transportplanleggingen på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.

Organisering av Kystverket

Stortinget behandlet St.meld. nr. 13 (2000-2001) Om organisering av Kystverket 27. februar 2001, jf. Innst. S. nr. 127 (2000-2001).

Kystdirektoratet vil fra 1. januar 2002 være lokalisert i Ålesund. Det er 1. juli 2001 opprettet en rederienhet i Ålesund, og det er lagt til rette for etablering av en pro-

duksjonsenhet i Kabelvåg. Det er vedtatt en ny organisasjonsstruktur for Kystverket. På kort sikt gir ikke omorganiseringen færre ansatte i Kystverket, men internt er fordelingen noe endret ved at byggherrefunksjonen, transportplanlegging og kystforvaltning er styrket, delvis dekket inn gjennom rasjonalisering av administrative støttfunksjoner, spesielt på regnskapsiden. En rekke oppgaver som tidligere er utført i direktoratet vil bli lagt til distriktskontorene fra 1. januar 2002. Det er lagt til rette for en styrking av innsatsen til Kystdirektoratet i Ålesund på plan- og forvaltningsfunksjoner.

Regjeringen Bondevik II forutsatte i Sem-erklæringen full konkurranseutsetting av Vegvesenets, Jernbaneverkets og Kystverkets produksjonsavdelinger. På denne bakgrunn vil Fiskeridepartementet vurdere status og framtidig rolle for Kystverkets produksjonsenhet. I Sem-erklæringen er det også lagt til grunn at det skal foretas en vurdering av hvor forvaltningsansvaret for storbyhavnene bør ligge.

På denne bakgrunn mener Regjeringen det vil være mest hensiktsmessig å utsette omdanningen av Kystverket til forvaltningsbedrift.

For å ivareta behovet for budsjettmessig fleksibilitet og gi Kystverket mulighet til å legge opp til en intern styring basert på bedriftsøkonomiske prinsipper, foreslås det at bevilgningene under Kystverket samles på ett utgifts- og inntektskapittel. Det presiseres at denne sammenslåingen vil bli håndtert innenfor gjeldende lovverk. Inntekter og utgifter på de ulike ordningene under Kystverket vil årlig bli rapportert til Stortinget. Det legges videre opp til at Kystverket blir pilotvirksomhet for et forenklet system for konvertering av internregnskapet til kontantprinsippet på saldonivå. Regjeringen mener at disse endringene, sammen med foreslåtte merinntektsfullmakter, vil gi Kystverket et godt grunnlag for en rasjonell og effektiv styring og drift av sin virksomhet.

Regjeringen Bondevik II mener at endringene som nå legges til grunn for Kystverket fra 1. januar 2002 ivaretar hovedintensjonene som lå til grunn for forslaget om å omdanne Kystverket til forvaltningsbedrift,

jf. St.meld. nr. 13 (2000-2001) Om omorganisering av Kystverket og Innst. S. nr. 127 (2000-2001).

På post 1 Gebyrinntekter posteres alle gebyrinntektene fra nåværende kap. 4065 Fyrtjenesten, 4066 Los-tjenesten og 4067 Trafikksentraler. På post 2 Andre inntekter vil eventuelle andre inntekter fra eksterne posteres.

3.1.2 Samferdselsdepartementet

Regjeringen Stoltenberg foreslår i St.prp. nr. 1 (2000-2001) et samferdselsbudsjett for 2002 på snaut 18,8 mrd. kroner. Dette er om lag 1,2 mrd. kroner eller nesten 7 pst. høyere enn saldert budsjett 2001.

Foreslått samferdselsbudsjett innebærer en styrking av de fleste sektorer innenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde målt mot saldert budsjett 2001.

Tiltak rettet mot kollektivtrafikken er spesielt tilgodesett. Budsjettforslaget innebærer en særlig styrking av jernbaneformål. Regjeringen vil samtidig foreslå å innføre to obligatoriske og landsomfattende ordninger med ungdomsrabatt på kollektivreiser, henholdsvis ungdomskort og studentrabatt. I tillegg tar Samferdselsdepartementet sikte på å iverksette forsøk med alternativ organisering av forvaltningen av transportsektoren i de større byområdene med sikte på en mer effektiv ressursutnyttelse.

Samferdselsdepartementets hovedsatsing i budsjettforslaget for 2002 er økte bevilgninger til Statens vegvesen og Jernbaneverket i tråd med intensjonene i Nasjonal transportplan. Etatene har fastsatt handlingsprogrammer for egen sektor basert på økte planrammer fastsatt av Samferdselsdepartementet på bakgrunn av Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2002-2011. Det er lagt til grunn at budsjettforslaget skal sammenlignes mot handlingsprogrammene. For Regjeringen har det imidlertid vært nødvendig å vurdere aktivitetsnivået i samferdselssektoren i sammenheng med det samlede aktivitetsnivået i norsk økonomi, som fortsatt er høyt. Budsjettforslaget innebærer en betydelig realøkning av bevilgningene både til Statens vegvesen og Jernbaneverket. Regjeringen har imidlertid ikke funnet rom for å øke bevilgningene slik at budsjettet for 2002 tilsvarer 25 pst. av handlingsprogrammene for de neste fire år. Allikevel fastholder Regjeringen ambisjonene i handlingsprogrammene for fireårsperioden, og forutsetter en videre opptrapping i de neste årene.

3.1.2.1 Viktige oppfølgingsområder

St.prp. nr. 1 (2001-2002) er i tillegg til å være et budsjettokument 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 i stor grad blitt uttrykt i tilknytning til omtalen av forslag til bevilgninger. I den siste femårsperioden 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 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 2002.

Handlingsprogrammene til Nasjonal transportplan 2002-2005

Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Luftfartsverket har på bakgrunn av de politiske prioriteringer som følger av Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000)/ Innst. S. nr. 119 (2000-2001), fastsatt etatsvise handlingsprogram. Disse inneholder mer konkrete investeringsplaner for perioden 2002-2011, med hovedvekt på perioden 2002-2005. Handlingsprogrammene er utarbeidet med utgangspunkt i retningslinjer fra Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet.

I tråd med St.meld. nr. 31 (2000-2001) Kommune, fylke, stat - en bedre oppgavefordeling, er fylkeskommunenes prioriteringer innenfor fylkesfordelt ramme til veginvesteringer tillagt avgjørende vekt innenfor de føringer som følger av Nasjonal transportplan og Stortingets behandling av denne.

Det er fokusert sterkt på sikkerhet i Nasjonal transportplan 2002-2011. For å følge opp dette utarbeides en handlingsplan for trafikksikkerhet på veg, som bl.a. vil inneholde en nærmere konkretisering av virkemidlene i transportplanen. Det tas sikte på å ferdigstille handlingsplanen i løpet av 2001.

Samlede økonomiske ressurser som ble lagt til grunn i Nasjonal transportplan var i overkant av 87 mrd. 2000-kroner i perioden 2002-2005, herav om lag 66 mrd. kroner i statlige midler og om lag 21 mrd. kroner i bruker-/alternativ finansiering. På bakgrunn av Stortingets behandling av Nasjonal transportplan, ble den økonomiske rammen økt med 9 mrd. 2000-kroner i perioden 2002-2011 i de supplerende retningslinjene fra Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet.

I handlingsprogrammene er det videre lagt særlig vekt på sikkerhet samt å følge opp grenseverdiforskriften etter forurensingsloven. Det prioriteres å legge forholdene bedre til rette for næringslivet gjennom utvikling, drift og vedlikehold av transportinfrastrukturen.

Det er også lagt vekt på å styrke tilknytningen mellom transportformer og legge til rette for kombinerte og intermodale person- og godstransporter, der dette kan styrke samspillet mellom transportformene. Det er videre lagt opp til å styrke kollektivtransportens konkurransevne, spesielt i storbyene.

I handlingsprogrammet for 2002-2005 har Statens vegvesen bl.a. lagt opp til å øke satsingen på særskilte kollektivtrafikktiltak med om lag 100 pst. i forhold til perioden 1998-2001.

Alternativ finansiering av infrastruktur

Alternativ finansiering er i hovedsak tatt i bruk i vegsektoren. Den alt overveiende del av alternativ finansiering på vegsiden er bompenger.

For 2001 er det anslått at om lag 1,8 mrd. kroner vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. For 2002 ventes bidraget fra bompenger å bli om lag 1 670 mill. kroner og utgjøre snaut 30 pst. av de samlede riksveginvesteringene, dvs. summen av bompenger og statlige bevilgninger.

I en OPS-modell (Offentlig Privat Samarbeid) vil private selskaper finansiere utbyggingen med lån og egenkapital. Det skal foreløpig gjennomføres tre prøveprosjekter for OPS. I disse prosjektene er det lagt opp til at OPS-selskapet får en årlig godtgjøring fra det tidspunkt vegen er åpnet for trafikk. Denne godtgjøringen vil bli dekket delvis gjennom bompenginntekter og delvis gjennom statlige bevilgninger.

Styring av store investeringsprosjekter

Som tidligere år omtales bare prosjekter over en nærmere fastsatt kostnadsgrense. Det er imidlertid en forutsetning at saker av politisk og prinsipiell interesse under beløpsgrensene omtales for Stortinget.

I de siste årene er det satt i verk en rekke tiltak for å bedre både grunnlaget for kostnadsoverslagene og kostnadsstyringen av investeringsprosjekter. Det er lagt til grunn at det skal foretas ekstern kvalitetssikring av alle investeringer med et kostnadsoverslag over 500 mill. kroner.

Utøvelse av eierskap i selskaper

Statens eierrolle i Posten Norge BA og NSB BA ivaretas bl.a. ved at samferdselsministeren er generalfor-samling i selskapene. Statens eierdel i SAS AB er fore-slått overført til Nærings- og handelsdepartemenet i 2002.

Samferdselsdepartementet legger vekt på å følge en eierstyring som innebærer at styret og ledelsen i selskapene får handlingsrom innenfor de overordnede prinsipper og rammevilkår som er fastsatt for selskapene. Det er lagt opp til at selskapene har en forretningsmessig målsetting, med lønnsom drift som et hovedkriterium. De samfunnsmessige målsettingene blir i hovedsak ivaretatt gjennom lover, regler, konsek-sjoner og kjøp av tjenester.

Kjøp av samferdselstjenester

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 nærtrafikk-tjenester fra NSB BA i de største byområdene. Når det gjelder riksvegferjene, så er disse å betrakte som en integrert del av vegnettet.

Kostnadene ved flere av kjøpsordningene har økt langt utover vanlig prisstigning, uten at tilbudet tilsy-nelatende har blitt vesentlig forbedret. Samferdselsde-partementet ser behov for en nærmere gjennomgang av enkelte av kjøpsordningene med sikte på å få til en bedre samlet utnyttelse av ressursene i samferdselssek-toren.

Regulering og tilsyn

Statens rolle har endret seg fra styring av eneretts-virkomheter til regulering og styring av markedene. Utover den generelle lovgivningen, er de ulike samferdselsområdene regulert i egne lover og det er opprettet tilsynsorganer.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at tilsynsvirkomhetene drives riktig og effektivt, slik at aktørene i markedene ikke påføres unødvendige merkostnader på grunn av tilsynsvirkomhet. Departementet vil derfor nøye følge opp omfanget av og budsjettene for tilsynsorganene. Det er nedsatt en arbeidsgruppe under ledelse av Samferdselsdepartementet og med deltakelse fra berørte departementer og tilsynsorganer, som skal utrede fordeler og ulemper ved samordning eller sammenslåing av de ulike tilsyn på transportom-rådet.

3.1.2.2 Særskilte omtaler

Organisasjons- og strukturendringer

Som ledd i Regjeringens program for fornyelse av offentlig sektor, skal Samferdselsdepartementet sammen med andre berørte departementer, utrede muligheten for en samordning av tilsynsorganene innen luftfart, jernbane og sjøfart. Utredningsarbeidet skal være avsluttet innen årsskiftet 2001/2002.

Luftfartsverkets styre har vedtatt en ny organisasjonsstruktur der den vesentligste forskjellen i forhold til nåværende struktur, er bl.a. at antall regioner reduseres fra 11 til fem. Det er igangsatt nærmere utredninger av Luftfartsverkets framtidige tilknytningsform til staten.

En todeling av vegnettet skal utredes. Det tas sikte på å forelegge prinsipiell gjennomgang av todeling av vegnettet for Stortinget våren 2002.

Oppfølging av handlingsplan for funksjonshemmede

Handlingsplanen for funksjonshemmede er besluttet forlenget ett år, dvs. ut 2002.

Samferdselssektoren bør tilrettelegges slik at personer med funksjonshemming i størst mulig grad skal kunne benytte seg av ordinære transport-, post- og tele-tjenester. I dette arbeidet legger Samferdselsdepartementet vekt på at tiltak og tilrettelegging for funksjonshemmede skal være en integrert del av den generelle aktiviteten på samferdselssektoren. Fra 1. august 2001 er det i den sammenheng satt i gang en ettårig forsøksordning for funksjonshemmede studenter og arbeidstakere.

Forskning og utvikling

Departementets bevilgningsforslag innebærer en prioritering av langsiktig forskning og kunnskapsoppbygging, spesielt forskning knyttet til utnyttelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), herunder telekommunikasjonsforskning. Videre vil departementet prioritere forskning på trafiksikkerhet og videreutvikling av kunnskapsgrunnlaget for kommende revisjoner av Nasjonal transportplan.

Samferdsel og miljø

Regjeringen legger stor vekt på å begrense miljøulempene som transport påfører samfunnet. Samferdselssektorens miljøutfordringer er særlig knyttet til klimaendringer, luftforurensning og støy, vern og bruk av biologisk mangfold og kulturminner og kulturmiljøer. For å møte miljøutfordringene er det nødvendig med et omfattende sett av virkemidler. Kostnadseffektivitet og samordning vil stå sentralt i bruken av virkemidler.

Lokale myndigheter har en sentral rolle i utformingen av den lokale samferdsels- og miljøpolitikken. Sentrale myndigheters hovedoppgave er i første rekke å utforme 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.

Kollektivtransport

Med bl.a. bakgrunn i vedtak i forbindelse med Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000), jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001), gis det i proposisjonen en bred omtale av kollektivtransport.

Kollektivtransporten skal bidra til å realisere Regjeringens mål knyttet til framkommelighet, sikkerhet og miljø. Regjeringen vil foreslå følgende tiltak i områder der satsingen på kollektivtrafikk kan bidra til å realisere disse målene:

- Forsøk med organisering i større byområder med sikte på gjennomføring av praktiske tiltak fra 2003. Byområdene Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø inviteres til å delta i

utredning og eventuelt gjennomføring. Hovedformålet er å oppnå en bedre samordnet areal- og transportpolitikk i byområdene og bedre offentlig ressursutnyttelse på tvers av forvaltningsnivåene. I tillegg vil det bli vurdert utprøvet ulike former for resultatstyrt finansiering.

- Rabattsystemer for unge. Samferdselsdepartementet vil sikre at alle fylkeskommuner skal ha et tilbud om ungdomskort for aldersgruppen 16-19 år. Departementet vil også innføre 30 pst. rabatt for alle skoleelever og studenter på månedskort og lignende.
- Mer effektiv arbeidsdeling mellom trafikkslagene. Oppmykningen av ekspressbusspolitikken vil føre til at de reisende får et mer konkurransedyktig alternativ i forhold til bruk av privatbil.
- Tiltak for å bedre kollektivtilbudet i storbyene, jf. Oslopakke 2 med satsing på bl.a. jernbane. Departementet vil gjennom alternativ bruk av riksvegmidler fokusere både på framkommelighetstiltak og utvikling av knutepunkter.
- Resultatstyrt finansiering av kollektivtransporten vil kunne gi fylkeskommunene bedre muligheter for å stimulere til økt bruk av kollektivtransport. I forbindelse med statens kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA, vil Samferdselsdepartementet bl.a. utvikle en kvalitetskontrakt med incitamentsordninger med henblikk på mulig innføring i løpet av kommende rammeavtaleperiode (2002-2005).
- Vegprising forutsettes i hovedsak basert på lokale initiativ og beslutninger. Nettoinntektene fra vegprising skal fordeles mellom staten og kommunesektoren og øremerkes transportformål i det berørte området, herunder kollektivtilbud.

Samferdselsdepartementet legger opp til at ordningene med skole- og studentrabatt skal gjelde fra og med skoleåret 2002/2003, dvs. fra 1. august 2002. Fylkeskommunene vil bli kompensert for begge ordningene gjennom en økning i rammetilskuddet over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett.

3.2 Generelle merknader

3.2.1 Generelle merknader fra flertall i komiteen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til avtale mellom Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti om disponering av rammeområdene 18 i statsbudsjettet for 2002.

Flertallet er enig om å disponere rammeområdene 18 i samsvar med innstillingen i Budsjett-innst. S. I (2000-2001) med følgende endringer:

Betegnelse	Endringer (mill. kroner)
Kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer	+11
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 71 Tilskudd til ekspressbusser	+4
Kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen	-15

I tillegg til økningen i riksvegbevilgninger på 11 mill. kroner er det enighet om å omprioritere 13 mill. kroner innen stamveger og den fylkesvise fordelingen til øvrige riksveger.

Dette medfører følgende bevilgningsendringer:

E6 i Østfold, Patterød-Jonsten	+10 mill. kroner
Øvrige riksveger i Buskerud	-2 mill. kroner
Øvrige riksveger i Vest-Agder	-1 mill. kroner
Øvrige riksveger i Rogaland	-2 mill. kroner
Øvrige riksveger i Hordaland	-3 mill. kroner
Øvrige riksveger i Sogn og Fjordane	-2 mill. kroner
Øvrige riksveger i Sør-Trøndelag	-1 mill. kroner
Øvrige riksveger i Finnmark	-2 mill. kroner
Øvrige riksveger i Aust-Agder	+2 mill. kroner
Øvrige riksveger i Telemark	+2 mill. kroner
Øvrige riksveger i Nordland	+4 mill. kroner
Øvrige riksveger i Hedmark	+2 mill. kroner
Øvrige riksveger i Oppland (rv 33 Skreiaberget)	+4 mill. kroner

Flertallet fremmer i tillegg følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen endre forskriftene slik at forholdene legges til rette for ytterligere konkurranse innen persontransport på Jernbaneverkets skinneganger. Det forutsettes at hensynet til trafikksikkerhet og tilgjengelig sporkapasitet blir ivaretatt."

"Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre NSB BA til aksjeselskap."

"Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at riksvegferjedriften konkurransesettes."

"Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre Posten BA til aksjeselskap."

"Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre Luftfartsverket til aksjeselskap."

Flertallet vil videre peke på at det skal bli langt enklere å få konsesjon til å drive ekspressbuss. Saksbehandlingstiden for slike saker skal reduseres. Regjeringen bes komme tilbake til rammebetingelsene for ekspressbussene i den varslede meldingen om kollektivtransport.

3.2.2 Generelle merknader frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ser på samferdselspolitikk som svært viktig for så vel næringsdrivande som privatpersonar i eit land som Noreg.

Desse medlemene ser det som ønskeleg å få mest mogleg transport over frå veg til bane og båt, og ser det som heilt avgjerande å satsa på kollektiv transport, serleg i større byområde. Noreg er eit langstrakt land, og i store deler av landet bur folk ganske spreidd. Dette medfører, etter desse medlemene si vurde-

ring, at marknadskreftene åleine er svært utilstrekkelege for å sikra god framkomelegheit i heile landet for både folk og varer. Desse medlemene ser det som naudsynt med så vel offentleg støtte som offentleg styring for å sikra eit godt tranporttilbod i heile landet. Desse medlemene er negativ til ei privatisering av samferdselssektoren, og kan syna til Storbritannia som eit døme på at storstilt privatisering er utilstrekkeleg når ein ønskjer å ta samfunnsomsyn.

Desse medlemene stiller seg svært undrande til at fleirtalet, Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti, har vorte samde om å gjera NSB BA, Posten BA og Luftfartsverket om til aksjeselskap, samt leggja til rette for ytterlegare konkurranse innan persontrafikk på Jernbaneverkets skinneganger og konkurransesetja riksvegferjedrifta. Dette kjem i tillegg til framlegg i tilleggsproposisjonen om å gjera om Kystverket og Statens vegvesen sin produksjonsavdeling til aksjeselskap. Desse medlemene er usamd i konklusjonane, og er m.a. svært kritiske til at foretak med så omfattande samfunnsmessig ansvar skal kunna gå konkurs.

Desse medlemene ser det òg som sannsynleg at omorganiseringa til aksjeselskap bare er eit steg i retning av å privatisera det heile. Desse medlemene er nærast sjokkert over måten saka er handsama på, og ser det som fullstendig uakseptabelt at så store endringar ikkje har vore gjennom ein administrativ og politisk prosess før konklusjonane vert trekte.

Desse medlemene ser det som heilt uakseptabelt at dei tilsette ikkje har vore med i ein prosess der dette skal vurderast, då deira tilsetningstilhøve vil verta radikalt endra med ei slik omorganisering. Desse medlemene syner i den samanheng til saka om omorganisering av produksjonsdelen til Vegvesenet til ein divisjon. Dette er resultatet av ein langvarig prosess der tilsette på alle nivå har delteke. Saka er grundig omtala i så vel St.prp. nr. 1 (2001-2002) frå regjeringa Stoltenberg som tilleggsproposisjon nr. 4 (2001-2002) frå regjeringa Bondevik II. Dette står i sterk motsetnad

til fleirtalet sine forslag i denne innstillinga som berre er handsama i møte mellom dei ulike partia i dette fleirtalet.

Desse medlemmene føreset at kvar einiskild sak om omorganisering vert lagt fram for Stortinget til handsaming.

3.2.3 Generelle merknader fra Høyre og Kristelig Folkeparti

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker at Bondevik II fører en politikk som sikrer gode samferdselsløsninger over hele landet. Disse medlemmer understreker at man ser hele transportnettet med vegar, banenett, sjø- og lufttransport som ett helhetlig system.

Disse medlemmer vil prioritere investeringer i og oppdateringer av farleder, merker og fyr for å øke sikkerheten innen sjøtransporten. Investeringene må også legge til rette for at sjøtransporten kan øke sine markedsandeler, spesielt innen godstransporten. Disse medlemmer mener at ferjene er av avgjørende betydning for å opprettholde og øke aktiviteten i Kyst-Norge.

Disse medlemmer er tilfreds med at Regjeringen øker bevilgningene til riksveginvesteringer. Økte vegbevilgninger er viktig for å bedre framkommeligheten og sikkerheten, redusere transportkostnadene og redusere distriktenes avstandsulemper.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av å få mest mulig igjen for de midlene som bevilges til vegformål. Det er derfor gledelig at det foretas en rasjonalisering og omstrukturering av vegkontorene og at produksjonsavdelingen i Statens vegvesen skal omgjøres til aksjeselskap. Disse omorganiseringene vil føre til at man får mer veg for pengene som bevilges til vegformål.

Disse medlemmer vil vise til Sem-erklæringen hvor de tre partiene i Samarbeidsregjeringen varslet en sterk økning i satsingen på kollektivtransport i denne stortingsperioden. Både av hensyn til framkommelighet og miljø er det nødvendig å styrke kollektivtransporten. I første omgang vil bedre kapasitet og frekvens bli prioritert.

Disse medlemmer er positive til at regjeringen Bondevik II har funnet rom for å øke bevilgningene til kollektivtransport i forhold til regjeringen Stoltenbergs forslag. Økningen gjør det mulig å styrke ordningen med kollektivkort for ungdom og bedre studentrabatter. Disse medlemmer vil peke på viktigheten av at ungdom har et godt og rimelig kollektivtilbud. Den økte kollektivsatsingen bidrar også til en raskere ferdigstillelse av T-baneringen i Oslo.

Disse medlemmer vil vise til at det er foreslått en betydelig økning i investeringene til jernbanen i forhold til 2001-budsjettet. Dette er viktig for å få bygget

ut sporkapasiteten i de tettest befolkede områdene. Det er viktig å øke kapasiteten i de tettest befolkede områdene slik at jernbanen kan øke sin markedsandel blant de reisende.

Disse medlemmer vil vise til at luftfarten er inne i en meget vanskelig situasjon. Terrorfrykt og negative konjunkturer har ført til nedgang i flytrafikken. Det skaper økonomiske problemer for flyselskapene og Luftfartsverket. Nedgangen i antallet flybevegelser fører til betydelige inntektsreduksjoner for Luftfartsverket og undergraver Luftfartsverkets muligheter til å bygge ut og oppgradere sine flyplasser.

Luftfarten spiller en viktig rolle i det norske transportsystemet, særlig viktig er et god flytilbud for deler av distriktene som på grunn av lange avstander er helt avhengig av gode flyforbindelser. Det er derfor nødvendig å gi luftfarten bedre rammebetingelser og stimulere til økt flytrafikk. Det vil gjøre det mulig for Luftfartsverket å bygge ut og oppgradere sine flyplasser.

Disse medlemmer er meget tilfreds med regjeringen Bondevik II sine tiltak for å bedre tiltakene for luftfarten. Fjerningen av passasjeravgiften og justeringen av momsregimet vil gi flyselskapene en årlig avgiftslettelse i størrelsesorden 1 mrd kroner. Det vil komme passasjerer, flyselskap og Luftfartsverket til gode.

3.2.4 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har som hovedmålsetting i samferdselspolitikken å få et trygt, effektivt og samordnet transportsystem som bidrar til å sikre miljø, framkommelighet, bosetting, velferd og verdiskapning. For å oppnå en slik målsetting, vil disse medlemmer understreke betydningen av å se hele transportnettet med vegar, banenett, sjø- og lufttransport som ett helhetlig system.

Til grunn for disse medlemmers behandling av stasbudsjettet for 2002 ligger regjeringen Stoltenbergs St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, samt Stortingets behandling av denne. Disse medlemmer vil understreke at dette er den første nasjonale transportplan hvor langtidsplaner for alle transportsektorer er behandlet i sammenheng, og at dette har vært et viktig skritt i arbeidet for å samordne planleggingen for de ulike transportsektorer.

Disse medlemmer legger videre til grunn regjeringen Stoltenbergs forslag til statsbudsjett for 2002, samt de endringer Arbeiderpartiets medlemmer i finanskomiteen på grunn av Regjeringens endrede anslag har funnet det mulig å fremme i Innst. S. nr. I. (2001-2002). Disse medlemmer vil understreke at disse endringene ville ha muliggjort følgende satsinger i tillegg til regjeringen Stoltenbergs budsjettopplegg:

Kap.	Post	Formål	Mill. kroner
1320	30	Opprustning av T-banen i Oslo	45
		Forsert planlegging av bybane i Bergen	5
		Ekstra kollektivsatsing i Trondheim og Stavanger	10
		Forsert utbygging av E18 i Agder	30
		Forsert utbygging av E6/E18 i Østfold	40
		Forsert utbygging av rv 864 Internveg Berg, Senja	10
		Forsert planlegging, E18 Brakerøya-Frydenhaug	5
		Planlegging/oppstart, rv 38 Innfartsveg Kragerø	5
		Forsert utbygging av E6 Steinkjer	10
		Forsert utbygging av E39 Stigedalen	15
1320	31	Økt satsing på rassikring	10
1351	70	Utvidet skole- og studentrabatt til 50 pst.	5 (+10)*
TOTALT			200

* I tillegg vil 10 mill. kroner til dette formålet overføres over fylkeskommunenes rammer

Disse medlemmer ønsker dermed en ramme til transportformål som ligger om lag 1,5 mrd. kroner høyere enn hva som har vært bevilget de siste årene og om lag 75 mill. kroner mer enn regjeringspartienes forslag. Disse medlemmer understreker at regjeringen Stoltenberg og Arbeiderpartiet har lagt opp til en betydelig styrking av denne sektoren. Disse medlemmer vil likevel understreke at rammen til transportformål må økes ytterligere i løpet av perioden for å nå de målsettinger som ligger i handlingsprogrammene 2002-2005, samt de rammer Arbeiderpartiet gikk inn

for under stortingsbehandlingen av Nasjonal transportplan 2002-2011. Disse medlemmer vil likevel vise til at den økningen som er foreslått for budsjettet for 2002 er betydelig, og gjør det betydelig enklere å nå disse målsettingene i perioden.

Innenfor den rammen som er vedtatt av stortingsflertallet med stemmene fra Høyre, Venstre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet, vil disse medlemmer gjøre følgende omprioriteringer i forhold til regjeringspartienes innstilling fra finanskomiteen:

Kap.	post	Formål	Mill. kroner
<i>Økte bevilgninger</i>			
1320	30	Stamrute 1. Østfoldpakka	35
		Fylkesfordelt ramme Telemark (Innfartsveg Kragerø)	5
		Kollektivtiltak i Stavanger og Trondheim	10
1320	31	Rassikring, herunder rv 769 Hemmingsskaret i Nord-Trøndelag	10
1330	71	Tilskudd til ekspressbuser	4
Sum økte bevilgninger			64
<i>Inndekning</i>			
1320	30	E6 Steinkjer sentrum	30
1320	23	Statens vegvesen (administrasjon)	19
1300	01	Samferdselsdepartementet	5
1380	01	Post- og teletilsynet	10
Sum inndekning			64

Disse medlemmer viser til sine endringer i forhold til St.prp. nr.1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) i tabellen nedenfor.

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 4	Ap
Utgifter rammeområde 18 (i tusen kroner)				
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	88 100	83 100 (-5 000)

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 4	Ap
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	5 312 000	5 293 000 (-19 000)
	24	Statens vegvesens produksjon	-110 000	-160 000 (-50 000)
	30	Riksveginvesteringer	4 554 600	4 574 600 (+20 000)
	31	Rassikring	146 600	156 600 (+10 000)
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	102 900	52 900 (-50 000)
1330		Særskilte transporttiltak		
	71	Tilskudd til ekspressbusser	0	29 000 (+29 000)
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	145 100	135 100 (-10 000)
Sum utgifter rammeområde 18			19 983 280	19 908 280 (-75 000)
Inntekter rammeområde 18 (i tusen kroner)				
Sum inntekter rammeområde 18			2 148 975	2 148 975 (0)
Sum netto rammeområde 18			17 834 305	17 759 305 (-75 000)
Sum rammeområde 18 - rammevedtak			75 000	0

Disse medlemmer ser på god tilgjengelighet til transport som en forutsetning for et aktivt liv og deltakelse i fellesskap med andre mennesker, og dermed for menneskelig livskvalitet. Disse medlemmer mener derfor at transporttilbudet må være tilgjengelig for funksjonshemmede og for eldre som har vanskelig for å ta seg fram på egen hånd.

Videre vil disse medlemmer framheve betydningen av sikkerhet for alle transportsektorer. Ulykkestallene spesielt i vegtrafikken er uakseptabelt høye. Disse medlemmer er opptatt av at det satses på sikkerhet med et bredt spekter av tiltak innenfor alle transportformer. I trafikksikkerhetsarbeidet må det ligge til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlig skadde.

Disse medlemmer er opptatt av at transportutfordringer, trafikk- og miljøproblemer i distriktene er svært forskjellige fra de større byområdene, og vil legge opp politikken deretter. Transport må foregå på en mest mulig miljøvennlig måte, og et av hovedmålene i samferdselspolitikken må være å redusere CO₂-utslipp og andre forurensningsproblemer. Disse medlemmer vil derfor legge til rette for å satse på kollektivtransporten i storbyene, og for å få mer av godstransporten over fra veg til bane og sjø.

For disse medlemmer er samferdselspolitikken et viktig virkemiddel i distrikts- og næringspolitikken. Dagens og framtidens næringsliv må tilbys gode transportmuligheter for å kunne frakte varer til markedene. Hovedtransportkorridorene ut av landet og mellom landsdeler må prioriteres, og god framkommelighet for næringslivets transport må være viktig i samferdselsplanleggingen. I Distrikts-Norge må veg- og sjøtransport være tilpasset næringslivets behov, og det må tilrettelegges for gode transportløsninger for havbruks- og fiskerinæringen langs kysten.

Disse medlemmer viser til regjeringen Stoltenbergs arbeid for å fornye offentlig sektor, og understreker betydningen av en effektiv forvaltning hvor mest mulig av ressursene brukes til å gi gode tjenestetilbud. Ressursbruken til administrativ virksomhet må ikke være større enn det som er nødvendig for å gi et godt samferdselstilbud totalt sett.

På vegsiden må hensynet til trafikksikkerhet og framkommelighet være overordnede hensyn både i distriktene og i sentrale strøk. Disse medlemmer vil særlig understreke behovet for en satsing på vedlikehold og opprustning av det eksisterende vegnettet, herunder rassikring. Disse medlemmer viser til at regjeringen Stoltenberg i sine budsjettforslag har økt satsingen betydelig på driften og vedlikeholdet av veg-

nettet, og at denne regjeringens forslag til statsbudsjett for 2002 oppfyller planrammen for transportplanen. I tillegg er det i budsjettet funnet rom til oppstart av flere nye prosjekter på investeringsiden. Disse medlemmer er opptatt av at rasjonell framdrift sikres i igangsatte prosjekter, og vil prioritere veginvesteringer som bidrar til å løse helse-, miljø- og sikkerhetsproblemer, samt næringslivets utfordringer.

Disse medlemmer ser på jernbanen som en god og miljøvennlig måte å frakte personer og gods på, både for arbeidsreiser, reiser mellom landsdeler og til utlandet. Disse medlemmer viser til at det på jernbanesiden er lagt opp til en betydelig økning i investeringsnivået, og at beløpet som foreslås til offentlig kjøp av jernbanetjenester også er økt betydelig. Investeringer på jernbanesiden må brukes med sikte på å øke sikkerheten, kapasiteten, punktligheten og å redusere reisetiden, og innrettes slik at jernbanen kan ta en større andel av både person- og godstransport i deler av Norge. I de folkerike delene av landet skal jernbanen være et miljøvennlig alternativ.

Disse medlemmer er opptatt av sikkerhet og framkommelighet i norske farvann og havner, og har merket seg at Kystverkets planrammer fra Nasjonal transportplan foreslås oppfylt i budsjettforslaget. Disse medlemmer vil prioritere sikkerhet til sjøs høyt, og vil understreke betydningen av sikring av farleder. Sjøtransport er et miljøvennlig transportalternativ, og disse medlemmer vil derfor legge til rette for at en større andel av godstransporten kan foregå på sjøen.

Innenfor luftfarten er disse medlemmer opptatt av å videreføre et godt nasjonalt rutetilbud, og et godt utbygd nett av stamflyplasser og regionale flyplasser. Disse medlemmer mener det er et offentlig ansvar å sikre flytilbud i de deler av landet hvor dette ikke er kommersielt lønnsomt. Disse medlemmer har merket seg at flere flyselskaper har fått store økonomiske vanskeligheter som følge av en passasjeredgang etter terrorhandlingene i USA den 11. september 2001, og er opptatt av at lufthavnenes tjenestetilbud ikke blir vesentlig forringet på grunn av sviktende økonomi i Luftfartsverket. Disse medlemmer er derfor opptatt av at Luftfartsverket sikres en forsvarlig økonomi i 2002. Disse medlemmer har videre merket seg Regjeringens forslag om å overføre statens eierandeler i SAS fra Samferdselsdepartementet til Næringsdepartementet.

Det er et mål for disse medlemmer at befolkningen i alle deler av landet har gode og rimelige tilbud om post- og telekommunikasjoner, og mener det offentlige har et ansvar for å sikre dette.

3.2.5 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil i samferdselspolitikken arbeide for miljø, sikkerhet, transportøkonomi og framkommelighet. Transport av varer og passasjerer skal skje i fri konkurranse og med full markedsstyring.

Det er av den største betydning å satse på de mest hensiktsmessige transportmidlene i forhold til de transportoppgaver som skal løses. Dette vil gi en mer kostnadseffektiv bruk av offentlige ressurser innenfor samferdsel, og i tillegg føre til en mer rettferdig fordeling av kostnadene mellom de ulike transportformene. Det er også viktig at all produksjon av transporttjenester og samferdselsrelatert vare- og tjenesteproduksjon skilles fra offentlig myndighetsutøvelse, og overlates til private aktører.

Organisering

Disse medlemmer går inn for at det nåværende Samferdselsdepartementet omorganiseres til et transportdepartement med ansvar for all transport av passasjerer og gods til lands, til vanns og i luften. I tillegg skal dette departementet ha ansvaret for terminaler, herunder flyplasser og havner.

Samtidig bør det opprettes et "Statens transportdirektorat", ved at Vegdirektoratet, Kystdirektoratet, Luftfartsverket og Jernbaneverket slås sammen. Direktoratet skal ha ansvaret for infrastrukturen, så som veger, jernbaner og havner. Bygging og vedlikehold av disse skal skje etter anbudsmetoden i regi av Transportdirektoratet. De statlige lufthavnene skal organiseres i et eget statlig aksjeselskap, der det statlige eierskapet til enhver tid skal være under vurdering.

Videre vil disse medlemmer anbefale at alle bygge-, moderniserings-, og vedlikeholdsoppgaver konkurransesponeres ved at oppgavene settes ut på anbud.

I tillegg til Transportdepartementet og Transportdirektoratet vil disse medlemmer ha et "Statens transporttilsyn", som skal ha ansvaret for å påse at all transport skjer under tryggest mulige forhold. Tilsynets utgifter skal dekkes av brukerne.

Rammebetingelser

Disse medlemmer vil peke på at norske transportbedrifter må gis levelige rammevilkår for å sikre en effektiv og levedyktig transportnæring i Norge, slik at ikke store utenlandske transportører får fritt spill på vårt innenlandske transportmarked, og for å unngå at norske transportører "flagger ut" sine firmaer og biler til land hvor det er billigere å drive transport.

Disse medlemmer erkjenner at et godt utbygd samferdselstilbud er en av de viktigste faktorene for at samfunnet skal kunne fungere. Uten et godt utbygd infrastrukturnett vil det være umulig for bedrifter og enkeltpersoner å etablere seg og bo rundt omkring i landet.

Samferdselsnettet må ses i helhet, der bil-, bane-, båt- og lufttransport utfyller hverandre.

I et land som Norge med lange avstander og spredt bosetning, vil et godt utbygd vegnett med høy standard være avgjørende for at næringsliv skal kunne fungere på en effektiv måte. Derfor ønsker disse medlemmer å prioritere investeringer og vedlikehold av vegnettet høyest. Muligheten til bruk av bil, både til

arbeidsformål og rekreasjon, er positivt, og noe som bedrer den enkeltes livskvalitet. I konkurranse med jernbane har bilen overlegne konkurransefortrinn, det kan her nevnes hurtighet, fleksibilitet, og ikke minst, økonomi.

Selv om det er kostbart å fly, gjør de lange avstandene i Norge fly til en nødvendighet. Det må derfor legges til rette for konkurranse slik at flyprisene kan reduseres.

Norge har en lang kyst med mange og lange fjorder, derfor vil bruk av båt for å frakte både mennesker og varer være en effektiv løsning.

Vegnettet

Norge som et land med lange avstander og spredt bebyggelse burde, for å utligne ulempene med å ligge langt fra markedene, ha et bedre utbygd vegnett enn andre land. Dessverre er det motsatte tilfelle. Norge ligger langt etter de fleste europeiske land. Bevilgningen til vegformål har gjennom flere år gått reelt ned, samtidig har trafikkveksten vært sterk, og ulykkesfrekvensen negativ. Det er en klar sammenheng mellom økt trafikk og flere ulykker på den ene siden, og mindre penger til vegformål på den andre siden.

Disse medlemmer ønsker derfor å forsere utbyggingen av vegnettet i Norge samt forbedre vedlikeholdet. Dette vil føre til færre ulykker og et mer lønnsomt næringsliv. Spesielt vil dette virke positivt for næringsliv og befolkning i Distrikts-Norge.

Det er grunn til bekymring over at en stadig større del av investeringsmidlene innen vegsektoren bompengefinansieres. Den stadig økende bruk av bompenge, som i realiteten er en ekstra avgift for bilisten, går disse medlemmer på det sterkeste mot.

Disse medlemmer er bekymret over at store deler av provenyet fra bompengestasjonene i deler av landet går til å betale renter på lån til tidligere investeringer. Disse medlemmer vil komme tilbake til en strategi for å nedbetale lånene, slik Stortinget gjorde med gjelden til Gardermobanen AS, og på den måten øke takten i riksveginvesteringene.

Jernbane

Jernbane kan være en effektiv løsning i områder med stor befolkningstetthet og begrenset tilgang på areal. Disse medlemmer konstaterer at det er få slike områder i Norge. Derfor er det ønskelig i langt større utstrekning å satse på bygging og vedlikehold av vegnettet, framfor investeringer i jernbanenettet og kjøp av tjenester fra NSB. Det er et paradoks at busselskaper nektes å starte med lønnsomme ruter som går parallelt med jernbanen for å tvinge passasjerene til å reise med tog. På strekninger der buss ønsker å kjøre uten tilskudd, bør dette tillates, og hvis passasjerene velger buss foran tog, burde stasjonene nedlegges. Buss gir langt mer fleksible ruteløsninger for passasjerene til en langt lavere pris.

Lufthavner

Disse medlemmer ser det nødvendigvis ikke som statlig oppgave å eie lufthavner, og vil derfor søke

å begrense det statlige engasjement i de sivile lufthavner. Driften av flyplasser i Norge skal i utgangspunktet være selvfinansiert. Luftfartsverket som driver de fleste flypassene, pålegger flyselskapene forskjellige typer brukeravgifter for å finansiere driften. Disse avgiftene er blant de høyeste i verden. For å redusere disse brukeravgiftene ønsker disse medlemmer å innføre større grad av konkurranse for drift av flyplasser.

Båt

Norge er et langstrakt land med mange og lange fjorder. Båt som transportkilde er derfor en viktig del av norsk samferdsel. Disse medlemmer ønsker å sikre sjøtransport gode betingelser, som blant annet å fjerne drivstoffavgiftene som er blitt påført skipstrafikken. Norge bør få et skattesystem som legger til rette for at redere kan ansette norske sjøfolk, blant annet gjennom skatterefusjonsordningen.

Disse medlemmer setter sikkerhet på sjøen høyt, og foreslår derfor økte bevilgninger til farleder.

Ferjedrift er en naturlig del av det offentlige vegnettet og er følgelig et offentlig ansvar, men private ferjeselskaper bør stå for selve driften etter anbudsprinsippet.

Konkurranse

Konkurranse et middel for å få et best mulig produkt ut av minst mulig penger. Konkurranse egner seg meget godt innenfor området samferdsel, derfor ønsker disse medlemmer å bruke konkurranse i størst mulig utstrekning.

Kollektive transporttilbud skal utføres av private bedrifter etter markedsøkonomiske prinsipper, med reelle priser og med sunn konkurranse mellom transportselskapene. Der det ut fra samfunnsmessige årsaker er viktig å opprettholde markedsulønnsomme ruter, skal disse gjøres lønnsomme ved statstilskudd og legges ut på anbud.

Disse medlemmer ønsker å oppheve togmonopolet slik at det åpnes for fri konkurranse på jernbanenettet.

Disse medlemmer viser for øvrig til framforhandlet avtale mellom Fremskrittspartiet og regjeringspartiene, jf. avsnitt 3.2.1 i denne innstilling.

3.2.6 Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil ha en samferdselspolitikk som bidrar til å skape en mer miljøvennlig utvikling. Miljøproblemer som helseskadelig luftforurensning, inngrep i sårbar og verneverdig natur, og utslipp av farlige klimagasser kan ikke løses uten en omlegging av samferdselspolitikken i en mer miljøvennlig retning.

En omlegging av samferdselspolitikken i en miljøvennlig retning krever prioritering av de mest miljøvennlige transportformene. Dette betyr økt satsing på jernbane- og sjøtransport framfor veg- og flytrafikk.

Hva som vil være den mest miljøvennlige transportformen, avhenger av hvor i landet man befinner seg. I

tettbygde strøk er mulighetene for et godt utbygd kollektivtilbud langt bedre enn i distriktene. Gode kommunikasjoner er en forutsetning for levende distrikter, og samferdselspolitikken er derfor en viktig del av distriktspolitikken. Sosialistisk Venstrepartis alternative samferdselsbudsjett er derfor en satsing på miljø- og distriktpolitikk.

Disse medlemmer viser til at Sosialistisk Venstreparti i Budsjett-innst. S. I (2001-2002) foreslår at rammeområde 18 bevilges med 18 403 605 000 kroner, som er en økning i forhold til Regjeringens forslag på 569 300 000 kroner.

Disse medlemmer vil understreke at skal vi møte miljøutfordringene trenger vi en storstilt satsing på kollektivtrafikken, og vil derfor prioritere å sette av midler til en rekke tiltak som vil styrke kollektivtrafikken, både når det gjelder buss, T-bane og jernbane.

Disse medlemmer viser til at i Sosialistisk Venstreparti sitt alternative budsjett bevilges det 325 mill. kroner til kollektivtrafikken fordelt på følgende måte:

Fordeling	Mill. kroner
Oslo	150
Akershus	45
Trondheimsområdet	30
Bergensområdet	35
Til kollektivtransportsatsing i resten av landet etter søknad fra fylkene	65

Disse medlemmer foreslår å kutte bevilgninger til nye vegprosjekter som vil øke luftforurensningen i byene, eller komme i konflikt med hensynet til det biologiske mangfoldet eller verdifull dyrket matjord. Veignvesteringer som er redusert eller kuttet er blant annet ny E6 ved Melhus som vil gå inn i et vernet vassdrag, og E39 Hop Fjøsanger som vil øke luftforurensningen i Bergen og komme i konflikt med den planlagte bybanen. Disse medlemmer har også redusert bevilgningene til ny E18 gjennom Vestfold, og ønsker å investere i utbedringer av Vestfoldbanen og bygging av Eidangertunnelen i stedet.

Disse medlemmer viser til at i Sosialistisk Venstreparti sitt alternative budsjett økes bevilgningene til riksveginvesteringer med 63 mill. kroner (i forhold til Stoltenbergregjeringens budsjettforslag):

Prosjekter	Mill. kroner
E18 Brokelandsheia-Vinterkjær	-75
E18 Gutu-Helland	-40
E6 Assurtjern-Klemetsrud	-40
E6 Skjerdingsstad-Jaktøyen	-150
E39 Hop Fjøsanger	-50
Eiksundsambandet	-70
Særskilte tiltak for kollektivtrafikken	325
Tiltak for gang- og sykkelveg	60
Fylkesfordelt ramme Finnmark	20

Prosjekter	Mill. kroner
Fylkesfordelt ramme Troms	25
Fylkesfordelt ramme Nordland	30
Sogn og Fjordane	13
SUM	63

Disse medlemmer øker overføringene til rassikring og utbedring av veier i distriktene kraftig. Sosialistisk Venstreparti øker rammen for rassikring med 110 mill. kroner. Det er en nær dobling av innsatsen i forhold til Regjeringens forslag. Rassikringstiltak er en svært viktig del av samferdselsinvesteringene i Distrikts-Norge, hvor sikkerheten til befolkningen og framkommeligheten for transporten til næringslivet er sterkt berørt av rasfarlige vegstrekninger.

Disse medlemmer ønsker en mye kraftigere satsing på jernbane enn det Regjeringen legger opp til. Jernbane er en effektiv og miljøvennlig transportform, og investeringene til jernbanens infrastruktur har lenge vært forsømt.

Disse medlemmer har merket seg at investeringene til linjenettet under Jernbaneverket bare er satt til 1 303,3 millioner.

Disse medlemmer har også merket seg at dette innebærer en reduksjon i forhold til rammen i Nasjonal transportplan med nesten en tredjedel. Skulle flertallets ramme i Nasjonal transportplan bli fulgt, skulle det for neste år blitt bevilget ca. 600 mill. kroner mer til investeringer i linjenettet enn det Regjeringen foreslår. Nasjonal transportplan er det viktigste planredskapet Stortinget vedtar for samferdselssektoren, og det er bare et halvt år siden Stortinget behandlet Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer viser til at i Sosialistisk Venstreparti sitt alternativ bevilges det 380 mill. kroner mer til investeringer i linjen enn det regjeringen Stoltenberg foreslår.

Disse medlemmer vil at midlene skal fordele seg på følgende måte:

Prosjekter	Mill. kroner
Vestfoldbanen (Barkåker-Tønsberg)	108
Krengetogtiltak Kongsvinger-/Østfoldbanen	35
Eidangertunnelen	15
Ski stasjon	20
Jærbanen (Stavanger-Sandnes)	5
Arna-Bergen	5
Mossetunnel	5
Programområde: Trafikksikkerhet	70
Programområde: Kapasitetsøkende tiltak	40
Stasjoner og knutepunktutvikling	40
Leangen godsterminal	-40
Gjevingåsen tunnel	10
Ganddal godsterminal	67

Disse medlemmer viser også til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative budsjett bevilger 30 mill. kroner mer til drift og vedlikehold av skinnegangen, og det bevilges 10 mill. kroner til planlegging av prøve-drift på Alnabanen i Oslo.

Disse medlemmer vil peke på at ekspressbussene er et miljøvennlig, fleksibelt og rimelig kollektivtransporttilbud. Ekspressbussene har særlig stor betydning for distriktene hvor de ofte er det eneste kollektivtilbudet.

Disse medlemmer viser til at det alternative budsjettet til Sosialistisk Venstreparti blir det bevilget 25 mill. kroner mer til ekspressbussene, enn det som regjeringen Stoltenberg foreslår.

Disse medlemmer vil understreke at kostnadene med fly for befolkningen i Nord-Norge er spesielt høy. Det representerer en avstandsulempe som Sosialistisk Venstreparti mener må reduseres. I statsbudsjettet fremmer Sosialistisk Venstreparti et forslag om å utrede muligheten for å legge stamrutenettet i Nord-Norge, og mellom Nord- og Sør-Norge til offentlig kjøp, samt ved neste anbudsperiode for kjøp av flyrutetjenester på det regionale rutenettet, redusere flyprisene med 30 pst.

Disse medlemmer vil understreke behov for forskning og utvikling på alternativt drivstoff og brenselceller til bruk i bil, og vil vise til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative budsjett har satt av 7,5 mill. kroner til forskning på miljøvennlig transport.

3.2.7 Generelle merknader frå Senterpartiet

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet viser til at Senterpartiet i Budsjett-innst. S. I foreslår at rammeområde 18 blir løyvd med kr 18 743 305 00. Dette er ei auke i høve til St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) med kr 909 000 000.

Denne medlemen meiner at satsing på samferdsel er ein viktig føresetnad for busetjing, næringsutvikling og ressursutnytting både i distrikta og i byane. Denne medlemen ser utbygging av samferdselstilbodet som eit viktig verkemiddel til å ta heile landet i bruk.

Denne medlemen ser det som eit offentleg ansvar å sørge for at alle delar av landet har eit godt og moderne kommunikasjonstilbod. Dette krev ein variert og differensiert politikk på samferdselsområdet. I distrikta må spesielt standardheving og utbygging av vegnettet og farleier og hamneutbygging prioriterast, og i byar og bynære område må kollektivtiltak, herunder jernbane, prioriterast for å kunne løyse trafikk- og miljøproblem.

Denne medlemen vil vise til at mykje av råvareressursane er i distrikta og ein stor del av verdiskapinga i Noreg skjer nettopp i distrikta. For å utløse det store verdiskapingspotensialet som distrikta representerer, vil utbygging av det sekundære riksvegnettet vere avgjerande. Denne medlemen viser til at det i dag er mellom 2000 og 3000 som står utan arbeid i anleggsbransjen. Samtidig er det eit skrikande behov for å få

gjort noko med vegstandarden, og mange prosjekt står klar til å bli realiserte. Denne medlemen vil foreslå å auke løyvingane til vegsektoren med 794,9 mill. kroner ut over forslag til løyving i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002). Utbetring av flaskehalsar, ferjetilbod, trafikktryggleik, rassikring og gang- og sykkelveggar vil bli prioriterte. Fordelinga av den auka ramma med 794,9 mill. kroner til vegformål vert foreslått nytta slik:

- 150 mill. kroner til rassikring (kap. 1320 post 31)
- 100 mill. kroner til vedlikehald (kap. 1330 post 23)
- 324,9 mill. kroner til riksveginvesteringar (kap. 1320 post 30)
- 220 mill. kroner for å redusere ferjetakstane på riksvegferjer med 20 pst. (kap. 1320 post 31)

Denne medlemen viser til at den ledige kapasiteten innan anleggssektoren er stort sett utanfor dei mest sentrale områda i landet. Bruk av samferdselsinvesteringar i distrikta vil ikkje skape same press i økonomien som i byområda.

Denne medlemen vil vidare peike på at store delar av eksportretta næringsliv er plassert i Distrikts-Noreg og at dette næringslivet er avhengig av gode kommunikasjonar. Denne medlemen viser til at mange lokalsamfunn rundt om i distrikta er avhengige av gode ferjetilbod. Det bør difor vere ei målsetjing at riksvegferjene skal vere gratis slik det er i Finland og Sverige. Denne medlemen vil fjerne ferjetakstane på riksvegsamband i løpet av fem år. I budsjettet for 2002 foreslår denne medlemen å auke løyvinga med 220 mill. kroner for at ferjetakstane på riksvegsamband kan reduserast med 20 pst.

Denne medlemen meiner at det må bli lagt auka vekt på sjøtransport i transportpolitikken. Denne medlemen vil spesielt peike på at tryggleiken langs kysten må få auka merksemd. Vedlikehald av sjøvegen, mellom anna hamner, farleier, fyr- og merketeneasta må styrkjast. I budsjettet for 2002 vil denne medlemen foreslå å auke løyvinga til hamner og farleier med 30 mill. kroner.

Denne medlemen vil oppretthalde løyvinga til kompensasjon for autodieselavgift for ekspressbussar på 50 mill. kroner som i 2001. Ekspressbussane har stor betydning for kollektivtilbodet i Distrikts-Noreg, og viser til at òg denne medlemen ser kompensasjonen for autodieselavgift som ei godtgjersle for ei viktig offentleg teneste. Å avvikle denne kompensasjonen kan få svært negative konsekvensar for rutetilbodet for folk i heile landet.

Denne medlemen vil auke den fylkeskommunale rammeoverføringa med 100 mill. kroner for å styrkje kollektivtilbodet over heile landet.

Denne medlemen viser til at flybillettane på kortbanenettet er svært høge. Denne medlemen vil auke løyvinga til statleg kjøp av flyteneste med 100 mill. kroner for å redusere prisane på flybillettar på kortbanenettet.

Denne medlemen viser til sine prinsipale forslag til løyving under rammeområde 18 som bakgrunn for forslag til ramme i finansinnstillinga, jf. Budsjett-innst. S. I (2001-2002).

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1 - 4	Sp
Utgifter rammeområde 18 (i tusen kroner)				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter	693 580	658 580 (-35 000)
	30	Maritim infrastruktur	239 850	259 850 (+20 000)
	45	Større utstysanskaffelser og vedlikehold	62 550	72 550 (+10 000)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	23 000	33 000 (+10 000)
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	88 100	88 200 (+100)
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter	403 400	512 400 (+109 000)
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	5 312 000	5 412 000 (+100 000)
	24	Statens vegvesens produksjon	-110 000	-160 000 (-50 000)
	30	Riksveginvesteringer	4 554 600	4 879 500 (+324 900)
	31	Rassikring	146 600	296 600 (+150 000)
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift	1 050 300	1 270 300 (+220 000)
1330		Særskilte transporttiltak		
	71	Tilskudd til ekspressbusser	0	50 000 (+50 000)
Sum utgifter rammeområde 18			19 983 280	20 892 280 (+909 000)
Inntekter rammeområde 18 (i tusen kroner)				
Sum inntekter rammeområde 18			2 148 975	2 148 975 (0)
Sum netto rammeområde 18			17 834 305	18 743 305 (+909 000)
Sum rammeområde 18 - rammevedtak			75 000	984 000

4. FISKERIDEPARTEMENTET - UTDRAK FRÅ DEI EINSKILDE BUDSJETTKAPITLA, SAMT KOMITEEN SINE MERKNADER TIL DESSE

For kapittel og postar som ikkje er nemnde nedanfor, har komiteen ingen merknader og sluttar seg til budsjettforslaget.

4.1 Kap. 1062 og kap. 4062 Kystverket

4.1.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002 (St.prp nr.1. Tillegg nr. 4/ saldert budsjett 2001)
1062	1 017 450*	1 053 480*	1 073 480	+5,5
4062	468 275**	470 675**	470 675	-0,5

* Tilsvarende sum kapitlene 1060, 1064, 1065, 1066, 1067 i St.prp. nr. 1 (2001-2002)

** Tilsvarende sum kapitlene 4060, 4064, 4065, 4066, 4067 i St.prp. nr. 11 (2001-2002)

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) foreslås det endringer på kapittel- og poststruktur under Kystverket, jf. omtale under pkt. 3.1.1 foran.

Det foreslås at nåværende kapitler 1060 Kystadministrasjon, 1064 Havnetjenesten, 1065 Fyrtjenesten, 1066 Lostjenesten og 1067 Trafikksentraler med tilhørende inntektskapitler, avvikles.

Det foreslås at nåværende kapitler erstattes av ett nytt inntekts- og utgiftskapittel, kap. 1062/4062 Kystverket. Det foreslås at følgende poster og stikkord opprettes på utgiftskapitlet kap. 1062:

- Post 1 Driftsutgifter
- Post 24 Produksjonsvirksomheten, *kan overføres, kan nyttes under post 30*
- Post 30 Maritim infrastruktur, *kan overføres, kan nyttes under post 24*
- Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, *kan overføres*
- Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, *kan overføres*
- Post 70 Tilskudd Redningsselskapet.

På post 1 Driftsutgifter vil alle driftsutgifter for hele Kystverkets virksomhet føres, og foreslås bevilget med 693,58 mill. kroner for 2002.

Post 24 Produksjonsvirksomheten er en videreføring av dagens kap. 1064 post 24 Redskapsforvaltningen, som vil være å betrakte som et internt regnskap for produksjonsheten hvor bevilgningen settes til 0 kroner.

På post 30 Maritim infrastruktur vil investeringer i havner og farleder og fyr og merker posteres. Post 30 foreslås bevilget med 239,85 mill. kroner for 2002.

På post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold vil det posteres investeringer med anskaffelsesverdi over 200 000 kroner og levetid over 3 år, med unntak av investeringer i havner, farleder og fyr og merker. Post 45 foreslås bevilget med 62,550 mill. kroner for 2002.

Postene 60 Tilskudd fiskerihavneanlegg og 70 Tilskudd Redningsselskapet er flyttet fra hhv. nåværende

kap. 1064 Havnetjenesten og 1060 Kystadministrasjon.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg blir foreslått bevilget med 23 mill. kroner for 2002. Saldert budsjett 2000 var 50 mill. kroner. Tilsagnsfullmakten på 20 mill. kroner knyttet til post 60 Tilskudd fiskerihavneanlegg videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Tilskuddet til Redningsselskapet (post 70) som for 2002 blir foreslått bevilget med 54,5 mill. kroner, en nominell økning på 1,2 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2001.

Det foreslås videre at det gis fullmakt til å overskride kap. 1062 Kystverket post 1 Driftsutgifter mot tilsvarende merinntekter på kap. 4062 Kystverket postene 1 Gebyrinntekter og 2 Andre inntekter.

Det foreslås at følgende poster opprettes på inntektskapitlet kap. 4062:

- Post 1 Gebyrinntekter
- Post 2 Andre inntekter

Fra brev av 16. november 2001 fra finansministeren til Stortinget v/Stortingets presidentskap kan det refereres følgende:

"Forslag til bevilgningsmessige endringer i forhold til bevilgningsforslagene i St.prp. nr. 1 (2001-2002)

Som en del av Regjeringens samlede budsjettopplegg er det lagt til grunn følgende endringer for de bevilgningsmessige forutsetningene for nytt kapittel 1062 Kystverket:

- Investeringer i fiskerihavner, tidligere postert under kapittel 1064 Havnetjenesten post 30 Fiskerihavneanlegg, reduseres med 5 mill. kroner.
- Midler til etablering av Automatic Identification System (AIS), tidligere postert under kapittel 1067 Trafikksentraler post 45 Større nyanskaffelser og vedlikehold, reduseres med 10 mill. kroner.
- Bevilgning økes med 35 mill. kroner¹⁾ til nødvendige merkostnader som følge av utflytting av Kystdirektoratet til Alesund."

¹⁾ Gjelder bevilgningen på kap. 1062 post 1.

4.1.2 Komiteens merknader

Generelt

Komiteen merker seg betydningen av at Kystverket skal være en nasjonal transportetat som arbeider for forebyggende sikkerhet og framkommelighet til sjøs. Sjøtransport er viktig for næringsutviklingen i store deler av landet, og sjøtransport av passasjerer og spesielt gods, har miljømessige fortrinn sammenliknet med vegtransport. Komiteen er derfor tilfreds med at Kystverket prioriterer å styrke sin kompetanse innen blant annet transport- og samfunnsplanlegging.

Komiteen vil understreke behovet for å styrke sikkerheten til sjøs. Sikkerhet er avgjørende for å skape en konkurransedyktig sjøtransport som kan styrke næringsutviklingen langs kysten. Sikkerhet til sjøs er også avgjørende for å unngå ulykker og på den måten sikre et bærekraftig havmiljø. Ulykker til sjøs kan skape betydelige belastninger på havmiljøet, spesielt når ulykkene rammer fartøy som fører miljøfarlig eller forurensende last. Komiteen vil derfor understreke behovet av å prioritere det kontinuerlige sikkerhetsarbeidet som vedlikeholds- og driftsoppgaver knyttet til fyr, lykter, merking og andre installasjoner langs farledene.

Komiteen har merket seg omtalen i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) om organisering av Kystverket og forslag til endringer på kapittel- og poststruktur under Kystverket. Komiteen slutter seg til den nye kapittel- og poststruktur.

Komiteen har videre merket seg regjeringen Bondevik II sin foreslåtte merinntektsfullmakter og forslaget om at Kystverket blir pilotprosjekt for et forenklet system for konvertering av internregnskapet til kontantprinsippet på saldonivå, og at dette vil gi et godt grunnlag for en rasjonell og effektiv styring av virksomheten.

Komiteen er fornøyd med at framdriftsplanen for flytting av Kystdirektoratet til Ålesund holdes, og at det er lagt til rette for etablering av en produksjonsenhet i Kabelvåg.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, støtter Regjeringens vurdering av behovet for en bredere gjennomgang av Kystverkets oppgaver og organisering, og er enig i at omdanningen av Kystverket til forvaltningsbedrift ikke gjennomføres fra 1. januar 2002.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil imidlertid peke på at forslaget fra regjeringen Bondevik II ikke er god nok grunn for å utsette omdanningen av Kystverket til forvaltningsbedrift, og vil vise til at forslaget om utsettelse ikke er i tråd med Stortingets vedtak 27. februar 2001 om omorganisering av Kystverket, jf. behandlingen av St.meld. nr. 13 (2000-2001) Om omorganisering av Kystverket/Innst. S. nr. 127 (2000-2002).

Disse medlemmer vil understreke at omorganisering og bl.a. flytting av Kystdirektoratet til Ålesund og etablering av produksjonsenhet i Kabelvåg, medfører store omstillinger for Kystverket. Disse medlemmer mener at den vedtatte organisasjonsmodell for Kystverket må få virke en tid, og bli evaluert før en eventuelt foretar ytterligere omorganiseringer, herunder konkurranseutsetting.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker mer konkurranse for de oppgaver Kystverket i dag produserer, og mener en organisering som forvaltningsbedrift ikke vil legge til rette for dette. Disse medlemmer mener at den beste organisasjonsformen for å nå dette mål er å organisere Kystverkets produksjonsavdeling som et aksjeselskap. Disse medlemmer legger til grunn at et slikt aksjeselskap etter en tid kan selges. Disse medlemmer støtter på denne bakgrunn Regjeringens forslag om at Kystverket ikke omdannes til forvaltningsbedrift fra 1. januar 2002.

Post 1 Driftsutgifter

Komiteen vil vise til at det har vært en vekst i kystgebyrene de siste årene.

Komiteen mener det må vurderes tiltak som reduserer kostnadsnivået for sjøtransporten uten at sikkerheten til sjøs svekkes.

Komiteen vil be om Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med dette saksfeltet på egnet måte.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil vise til at regjeringen Bondevik II foreslår å øke bevilgningen til Kystverket med 20 mill. kroner i forhold til regjeringen Stoltenbergs forslag for å dekke anslåtte merkostnader i 2002 knyttet til flyttingen til Ålesund. Disse engangskostnadene dekkes inn ved at bevilgningene til budsjettkapitlet økes med 20 mill. kroner. Bevilgningene til fiskerihavnanlegg reduseres med 5 mill. kroner og til Automatic Identification System (AIS) med 10 mill. kroner. Det forutsettes at de reduserte bevilgningene til AIS ikke påvirker gjennomføringen av trafikkovervåkingen ved hjelp av AIS.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at selv om en omorganisering av Kystverkets produksjonsavdeling vil være den beste måte å oppnå effektivisering, så er det betydelig potensial til effektivisering av Kystverket i dag. Disse medlemmer foreslår derfor at kap. 1062 post 1 reduseres med 12 mill. kroner.

Fyrmuseum

Komiteen har merket seg at Fiskeridepartementet i budsjettproposisjonen i St.prp. nr. 1 (2001-2002) framholder at de er positive til en museumsløsning for norske fyr, men at de ikke kan tilrå å prioritere denne aktiviteten på bekostning av arbeidet med å trygge sik-

kerheten og framkommeligheten i farledene langs kysten.

Komiteen viser også til at Fiskeridepartementet i St.meld nr. 28 (2000-2001) i utgangspunktet er positiv til en museumsløsning for norske fyr og at en enstemmig samferdselskomité i innstillingen til meldingen (Innst. S. nr. 288 (2000-2001)) fulgte dette opp ved å understreke at Fiskeridepartementet og Kystverket har ansvar for å ta vare på kulturminneverdier innen egen sektor.

Komiteen viser også til det som ble sagt om organisering av et slikt etatsmuseum i samme innstilling:

"Komiteen er kjent med at det foreligger et forslag til etablering av et etatsmuseum etter en nettverksmodell. En slik modell kan bli rimeligere enn etablering av en stor enhet. Komiteen viser i denne sammenheng til Innst. S. nr. 46 (2000-2001) fra familie-, kultur- og administrasjonskomiteen:

"Komiteen har videre merket seg det tredelte prinsipp i meldingen som er tenkt å være retningsgivende for den framtidige organisering av museumssektoren, nemlig

- a) å bevare og stryke lokalt engasjement og deltakelse i kulturvernet,
- b) å sikre faglig kompetanse på regionalt nivå, og
- c) å samordne museene i et nasjonalt nettverk."

Komiteen vil peke på at det forslag som foreligger med tanke på et Norsk fyrmuseum som et nettverk, vil være i tråd med disse målsettingene."

Komiteen ber Regjeringen legge fram for Stortinget framdriftsplan i løpet av 2002.

Post 30 Maritim infrastruktur

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til Regjeringens bevilgningsforslag og vil understreke viktigheten av å holde et høyt bevilgningsnivå til fiskerihavner. Dette er viktige bidrag til å øke verdiskapningen og gi positive bidrag til mange samfunn langs kysten. Det er også viktig å holde et høyt bevilgningsnivå når det gjelder farleder og annen infrastruktur til sjøs for å bedre sikkerheten langs vår værharde kyst.

Medlemene i komiteen fra Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det er eit stort behov for investeringar og vedlikehald innan hamner, farleier, merker og fyr. Desse medlemene vil understreke at auka satsing på investering og vedlikehald innan sjøtransport er svært viktig for å betre tryggleiken på sjøen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til behovet for en sikker framkommelighet langs kysten, utbygging av farleder er en viktig del i dette. Disse medlemmer mener det haster med å fornye og utbedre farledene langs vår værharde kyst. Derfor vil skikkelig merking og oppmåling i forbindelse med elektronisk sjøkart være viktig.

Disse medlemmer foreslår derfor at det brukes 45 mill. kroner mer til utbygging av farleder.

Komiteen sine medlemmer frå Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er overraska over at Samarbeidsregjeringa reduserer løyvinnane på post 30 fiskerihamneanlegg med 5 mill. kroner, og post 45 med 10 mill. kroner. Desse medlemene vil gå imot desse forslaga til reduksjonar.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at i det alternativet budsjettet fra Sosialistisk Venstreparti er bevilgningene til farleder økt med 10 mill. kroner.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet viser til Senterpartiets alternative budsjett der løyvinnane til fiskerihamner, farleier, fyr- og merketenesta er auka.

Stadtunnelen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er kjent med at høringsrunden etter forprosjektet og konsekvensanalyse for skipstunnel gjennom Stadlandet nå er avsluttet.

Flertallet avventer en stortingsmelding om saken i løpet av 2002.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at kostnaden for Stad skips-tunnel er kalkulert til om lag 800 mill. kroner, mens det for eksempel er avsatt 35 mill. kroner for farleder på budsjettet for 2002. I anbefalt strategi i Nasjonal transportplan er det lagt opp til 610 mill. kroner i farledstiltak for perioden 2002-2011, som er en betydelig økning i forhold til nå. En realisering av Stadtunnelen vil kreve mer enn alt som er avsatt til farleder fram til 2011 i henhold til Nasjonal transportplan.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er betydelige muligheter for effektivisering innen denne posten, og foreslår en reduksjon på 2 mill. kroner.

Post 70 Tilskudd Redningselskapet

Komiteen viser til at Redningselskapet gjør en stor innsats ved uhell og ulykker til sjøs, og har bidratt til at mange har blitt berget i vanskelige situasjoner.

Komiteen verdsetter også høyt Redningselskapets opplysende og forebyggende arbeid for å bedre sikkerheten for sjøfarende.

Komiteen er glad for at Redningselskapet gis offentlige bevilgninger som muliggjør at aktiviteten kan holdes oppe.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Redningselskapet gjør en stor inn-

sats ved uhell og ulykker til sjøs, og har bidratt til at mange har blitt berget i vanskelige situasjoner. Med økning i båttrafikken både når det gjelder næringsvirksomhet og fritidsbruk, er det svært viktig at Rednings-

selskapet gis bevilgninger som muliggjør at aktiviteten kan holdes oppe.

Disse medlemmer foreslår å øke post 70, bevilgningene til Redningsselskapet, med 5 mill. kroner.

4.2 Kap. 1070 og 4070 Elektroniske navigasjonshjelpemidler

4.2.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002
1070	34 100	29 100	-14,7
4070	2 910	3 000	3,1

Kap. 1070 omfatter driftsutgifter for navigasjonssystemer og investeringsutgifter knyttet til Loran C-systemet.

Forslag til på kap. 1070 for 2001 gir en samlet nominell reduksjon kapitlet med 5,0 mill. kroner. Endringen skyldes i hovedsak reduksjon på post Tilskudd til utbygging og drift av Loran C med 6,6 mill. kroner.

I proposisjonen gis en nærmere vurdering av Loran C som er et sivilt radionavigasjonssystem for bruk i Nord-Europa, jf. NELS-avtalen som er et samarbeid mellom seks land. I og med at Loran C er et lite brukt system, foreslår Regjeringen at Norge går ut av NELS-avtalen ved dets utløp (2005) dersom bruken av systemet ikke endres radikalt fram mot 2004.

4.2.2 Komiteens merknader

Loran C

Komiteen vil vise til at det i forbindelse med behandlingen av både St.prp. nr. 84 (2000-2001) og St.meld. nr. 28 (2000-2001) ble det fra både finanskomiteen og samferdselskomiteen bedt om at det ble foretatt en utredning vedrørende Loran C som skulle legges fram i budsjettet for 2002. I St.prp. nr. 1 (2001-2002) konkluderes det med at det ikke vil være samfunnsøkonomisk forsvarlig å videreføre driften av Loran C utover gjeldende avtaleperiode, utgangen av 2005.

Komiteen viser til brev fra fiskeriministeren 21. november 2001. I brevet opprettholdes den tidligere beslutning om ikke å videreføre den norske deltakelsen i NELS-avtalen utover 2005, i det minste inntil det er klarert hvorvidt USA, eventuelt også EU, velger Loran C som permanent backupsystem. Komiteen blir i brevet informert om siste møtet i Loran C' styringskomité (5.-6. november 2001) hvor det ble orientert om moderniseringen av Loran C senderstasjoner i den nye versjonen av den amerikanske navigasjonsplanen (Federal Radionavigation Plan). Det nye systemet forutsettes imidlertid bare å fungere på kort sikt.

Det er komiteens oppfatning at det er i etterkant av terrorangrepet 11. september 2001 i New York og Washington at spørsmålet om backupsystemet i forhold til satellittbaserte navigasjonssystemer (GPS) er blitt aktualisert.

Komiteen mener at dette har en aktualitet for et større brukerområde enn bare maritim sikkerhet.

Komiteen ber derfor departementet om å foreta en bredere vurdering av Loran C systemets framtid før endelig avgjørelse tas om det framtidige medlemskapet i NELS-avtalen. Komiteen er innforstått med at dette kan innebære at Loran C stasjonen på Bø i Vesterålen ikke nedlegges slik tidligere planlagt, og at kompetansen på Loran C stasjonen i Bø i Vesterålen blir ivarettatt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til den usikkerhet som har rådet rundt videreføring av Loran-C systemet, noe som har ført til vanskeligheter med rekruttering. Disse medlemmer ber Regjeringen legge til rette for at Loran-C stasjonen på Bø i Vesterålen får tilført nødvendig kompetanse til videre drift, og at bygningsmassen vedlikeholdes på et akseptabelt nivå.

Elektroniske sjøkart

Komiteen viser til merknadene fra komiteens flertall i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001) vedrørende arbeidet med elektroniske sjøkart. Dette er omtalt under kap. 1070 hvor det heter:

"Fiskeridepartementet skal sørge for at det i norske farvann er tilgjengelig elektronisk navigasjonstjenester som bidrar til sikker navigasjon for skipsfarten."

Komiteen forutsetter at de nødvendige økonomiske ressursene blir stilt til rådighet for å tilfredsstille kravet om at elektroniske sjøkart blir tilgjengelig og at behovet kan dekkes innen år 2006.

5. SAMFERDSELSDEPARTEMENTET - UTDRAG FRÅ DEI EINSKILDE BUDSJETTKAPITLA, SAMT KOMITEEN SINE MERKNADER TIL DESSE

I tabellane under dei einskilde budsjettkapitla i St.prp. nr. 1 (2001-2002) Samferdselsdepartementet er budsjettendringar i hovudsak sett i høve til saldert budsjett 2001. I tabellar side 53 og 54 i proposisjonen er det gitt ei totaloversikt over budsjettendringar i høve til saldert budsjett; jf. St.prp. nr. 80/Innst. S. nr. 274 (2000-2001) og St.prp. nr. 84/Innst. S. nr. 84 (2000-2001).

For kapittel og postar som ikkje er nemnde nedanfor, har komiteen ingen merknader og sluttar seg til budsjettforslaget.

5.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

5.1.1 Sammenndrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002 (St.prp nr.1. Tillegg nr. 4/ saldert budsjett 2001)
1300	113 200	115 200	115 100	1,7
4300	1 800	1 800	1 800	0

Innen kategorien administrasjon m.m. er departementets driftsbudsjett foreslått videreført på om lag samme nivå som saldert budsjett 2001.

For 2002 som i tidligere år, er det satt av egne midler til Trygg Trafikk samt til Syklistenes Landsforening, jf. post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål som foreslås bevilget med 14,1 mill. kroner for 2002. Saldert budsjett for 2001 var 13,7 mill. kroner.

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) foreslås rammeoverført 0,1 mill. kroner fra Samferdselsdepartementets (SDs) driftsbudsjett til Nærings- og handelsdepartementets (NHDs) driftsbudsjett. Over post 1 foreslås bevilget 88,1 mill. kroner, mot tidligere foreslått 88,2 mill. kroner. Dette har sammenheng med at med virkning fra 1. januar 2002 skal NHD overta ansvaret for å ivareta statens eieransvar i SAS AB fra SD.

5.1.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, slutter seg til Regjeringens forslag om å overføre ansvaret for å ivareta statens eieransvar i SAS AB fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, slutter seg videre til forslaget om at kap. 1300 post 1 reduseres med 0,1 mill. kroner som følge av dette.

Flertallet har merket seg Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) om å øke bevilgningen til oppgradering av T-banen i Oslo med 45 mill. kroner, om å sette av 5 mill. kroner til forsert planlegging av bybane i Bergen og 15 mill. kroner ekstra til å styrke den landsomfattende ordningen med skole- og studentrabatt på kollektivreiser, og viser til merknader om dette til tilknytning til bevilgningsforslagene under kap. 1320 og kap. 1351.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt alternative budsjettforslag, slik det foreligger i finansinnstillingen. Disse medlemmer vil understreke at Arbeiderpartiet her har foreslått vel 75 mill. kroner mer til rammeområde 18 enn regjeringspartiene. Disse medlemmer konstaterer at dette forslaget ikke har fått flertall, og viser til Regjeringens arbeid med å effektivisere offentlig sektor. På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer at kap. 1300 post 1 reduseres med 5 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjettopplegg slik det framgår i Budsjett-innst. S. I. (2001-2002), hvor Arbeiderpartiet foreslår 5 mill. kroner til kollektivtiltak i Stavanger og ytterligere 5 mill. kroner til kollektivtiltak i Trondheim. Disse medlemmer foreslår derfor 10 mill. kroner til dette formålet. Disse medlemmer legger til grunn at disse midlene kan disponeres til drift, vedlikehold eller investeringer etter innstilling fra de berørte kommuner og fylkeskommuner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til fellesmerknad fra Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Kystpartiet i Budsjett-innst. S. nr. 1 (2001-2002) side 89, kap. 7.1 Avkastningskrav og utbyttepolitikk mv. (Rammeområde 24).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet slutter seg til at ansvaret for å ivareta eierskapet i SAS AB flyttes fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet. Disse medlemmer mener det er betydelige muligheter for effektivisering av organisasjonen og foreslår derfor en reduksjon på 4,9 mill. kroner under kap. 1300 post 1.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at i Sosialistisk Venstreparti

sitt budsjettforslag innenfor rammen ønsker partiet å øke bevilgningene utover regjeringen Bondevik sitt forslag med 160 mill. kroner.

Disse medlemmer foreslår at de til sammen 210 mill. kronene utover budsjettforslaget til regjeringen Stoltenberg skal fordele seg slik:

Fordeling	Mill. kroner
Oslo	95
Akershus	30
Trondheimsområdet	20
Bergensområdet	20
Til kollektivtransportsatsing i resten av landet etter søknad fra fylkene.....	45

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til Regjeringens forslag om å bevilge 14,1 mill. kroner under kap. 1300 post 71, og har merket seg at midlene er fordelt med 13,8 mill. kroner til Trygg Trafikk og 0,3 mill. kroner til Syklistenes Landsforening.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til det viktige arbeidet Trygg Trafikk gjør. Disse medlemmer mener arbeidet som Trygg Trafikk gjør for barn og unge er viktig trafikksikkerhetsmessig arbeide, og mener dette arbeidet bør styrkes. Holdningsskapende arbeide gjennom opplæring i skole og nærmiljø er viktig for disse medlemmer og foreslår at rammen til Trygg Trafikk økes fra 13,8 mill. kroner til 14,1 mill. kroner, dvs. at tilskudd til Syklistens Landsforening reduseres med 0,3 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti har merket seg det positive holdningsskapende arbeidet Trygg Trafikk utfører spesielt overfor barn. Organisasjonen har i de senere år effektivisert og målrettet sitt arbeid. Disse medlemmer har merket seg at Trygg Trafikk har søkt om 16,9 mill. kroner fra Samferdselsdepartementet for 2002, og at Regjeringen foreslår å bevilge 13,8 mill. kroner.

Disse medlemmer mener det er viktig for Trygg Trafikk sin troverdighet i sitt holdningsskapende arbeid overfor barn og unge at organisasjonen avstår fra reklameinntekter. Dette begrenser organisasjonens mulighet til å hente inntekter fra næringslivet. Disse medlemmer mener derfor at myndighetene må ta et større ansvar for å sikre arbeidet Trygg Trafikk driver.

Disse medlemmer vil foreslå at at post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål økes med 2 mill. kroner, og bevilges med 16,1 mill. kroner.

5.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling

5.2.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002
1301	97 000	123 100	26,9

Veksten på kap. 1301 forklares med økt innsats på telekommunikasjonsforskning og transportforskning, i tillegg til at det er satt av utredningsmidler bl.a. til forsøk med ny organisering av transportforvaltningen i byområder, til kartlegging av bredbåndsmarkedet og til å utrede operative og tekniske løsninger som kan bedre funksjonshemmedes tilgjengelighet til buss.

På post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. foreslås det bevilget 21,6 mill. kroner for 2002. Saldert budsjett 2001 var 9,2 mill. kroner.

På post 50 Samferdselsforskning foreslås bevilget 84,0 mill. kroner for 2002, en økning på 11,2 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2001. Bevilgningen vil fordeles mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 30,4 mill. kroner og 53,6 mill. kroner.

Post 70 Tilskudd til rasjonell og miljømessig transport mv. foreslås bevilget med 7,5 mill. kroner for 2002, en reduksjon på 2,5 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2001. Post 70 er vedtatt avvirket og midlene for 2002 skal nyttes til å innfri tilsagnsfullmakt (5 mill. kroner) og tilskudd til forsøk med alternativt drivstoff.

Post 71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede foreslås bevilget med 10,0 mill. kroner for 2002 til gjennomføring av den delen av forsøk som ligger under Samferdselsdepartementet.

5.2.2 Komiteens merknader

Komiteen merker seg med interesse den utvikling som skjer innen forskning og utvikling av brenselceller til bruk i biler. Flere bilprodusenter har allerede bygd biler som ikke slipper ut annet enn rent vann. Det gjenstår likevel mye forsknings- og utviklingsarbeid før disse bilene når markedet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er tilfredse med at Samarbeidsregjeringen tar utviklingen på alvor når den skriver i Sem-erklæringen at den vil "stimulere til overgang til 0-utslippsbiler, bl.a. elektriske biler, hydrogenbiler eller biler med andre miljøvennlige løsninger".

Flertallet mener at myndighetene må bidra til en utvikling mot stadig mer miljøvennlige drivstoff og forbrenningsteknologi. Norge som gassnasjon har et spesielt ansvar for å bidra til forskning og utvikling innen brenselcelleteknologier.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at tilskuddsordningene over post 70 Tilskudd til rasjonell og miljømessig transport mv. har vært operative i 10 år, og at tilskuddene i stadig større grad bærer preg av å være ordinære driftstilskudd med avtakende nytte som forsøks- og utviklingsordninger. Flertallet viser til at Stortinget i behandlingen av Statsbudsjettet for 2001 sluttet seg til å avvikle ordningen med slike tilskudd over Samferdselsdepartementets budsjett, og slutter seg til Regjeringens forslag til bevilgning over denne posten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at den mest effektive måten å minske

ulykkesfrekvensene vil være å bevilge mer midler til å utbedre vegstandarden. Disse medlemmer har merket seg at utbygging av E6 gjennom Akershus har ført til en vesentlig nedgang i ulykkesfrekvensen. Dette viser etter disse medlemmers syn at den beste måte å forhindre ulykker på er, sammen med et lavere avgiftsnivå på bil og bilbruk, å bevilge mer midler til veg.

Disse medlemmer viser videre til den forskning som utføres av bilfabrikantene, noe som blant annet har medført både bedre sikkerhetsmessige og miljømessige biler, en forskning som drives uten økonomisk tilskudd fra det offentlige.

Disse medlemmer vil vise til Fremskrittspartiets merknader og forslag i Budsjett-innst. S. nr. 1 (2001-2002) avsnitt 3.7, der partiet foreslår en kraftig reduksjon på bil- og bilrelaterte avgifter. Disse medlemmer mener en reduksjon i skatte- og avgiftsnivået vil medføre en raskere utskifting av dagens bilpark, noe som vil resultere i en mer miljøvennlig og trafikksikker bilpark.

Disse medlemmer viser til at det er foreslått bevilget 2,5 mill. kroner til forsøk med alternative

drivstoff. Disse medlemmer vil hevde at det først og fremst bør være private interesser, som bilprodusenter, oljeselskaper o.l. som står for slik forskning, og går følgelig imot bevilgningen.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer redusere bevilgningen til kap. 1301 med 34,5 pst, fordelt henholdsvis med 10 mill. kroner på post 21, med 30 mill. på post 50 og 2,5 mill. kroner på post 70.

Disse medlemmer vil vise til sine merknader og forslag i dette dokument om økte bevilgninger til investeringer og drift av vegsektoren under kap. 1320, samt Fremskrittspartiets merknader og forslag i Budsjett-innst. S. I (2001-2002) hvor det ble foreslått å bruke 2 270 mill. kroner mer til vegformål, noe som etter disse medlemmers syn vil gi langt bedre trafikksikkerhet for de forskjellige trafikantene enn flere utredninger.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil foreslå at post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv. videreføres, og økes med 4,5 mill. kroner og bevilges med 12 mill. kroner.

5.3 Kap. 1310 Flytransport

5.3.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002 (St.prp nr.1. Tillegg nr. 4/ saldert budsjett 2001)
1310	387 800	412 400	403 400	4,0

I St.prp. nr. 1 (2001-2002) vert kjøp av bedriftsøkonomisk ulønsame flyruter for 2002 foreslått auka med 23,6 mill. kroner eller med 6,3 pst. i høve til saldert budsjett 2001. Auken skuldast i hovudsak reforhandling av anbuds kontraktar med flyselskapa som følgje av omlegginga av passasjeravgifta pr. 1. april 2001, meirverdiavgiftsreforma pr. 1. juli 2001 og forventa kompensasjon for prisstiging i samsvar med kontrakt.

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) foreslår Regjeringa å avvikle flypassasjeravgifta frå 1. april 2002, og at passasjertrafikk i luftfarten frå same tidspunkt ikkje lenger skal gå inn i meirverdiavgiftsgrunnlaget. Nettoeffekta av bortfall av nullsatsen for meirverdiavgift og avvikling av flypassasjeravgifta er rekna til 9 mill. kroner for 2002. Over post 70 vert foreslått løyvd 403,4 mill. kroner, mot tidligare foreslått 412,4 mill. kroner.

5.3.2 Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, har med undring merket seg at regjeringen Stoltenberg i statsbudsjettet for 2002 ikke fremmet tiltak for å bedre luftfartens rammebetingelser, sett på bakgrunn av de store problemene luftfarten er inne i.

Flertallet er derfor meget tilfreds med de avgiftslettelse som Samarbeidsregjeringen har foreslått for luftfarten, og som ble vedtatt i Stortinget med støtte fra Fremskrittspartiet.

Flertallet vil vise til at omtrent 90 pst. av antall innenlandsreiser i dag er pålagt passasjeravgift, mens 10 pst. av antall reiser er fritatt. Fjerningen av flypassasjeravgiften innebærer en lettelse på årsbasis på om lag 1,65 mrd. kroner. Fjerningen av fradragsretten for moms innebærer isolert sett en skjerpelse på 0,3 mrd. kroner på årsbasis. Netto avgiftslettelse for luftfarten er dermed 1,35 mrd. kroner, sammenliknet med en videreføring av dagens system. Nord-Norge vil også, sammenliknet med systemet i 2001, få glede av denne avgiftslettelsen, bl.a. ved at flyginger til/fra Bodø og Tromsø vil slippe avgift som de betaler i dag. Samlet sett er det liten tvil om at Samarbeidsregjeringens forslag til endringer i luftfarten kommer hele landet til gode, også Nord-Norge.

Avgiftslettelsen vil være en kraftig stimulans for luftfarten og bidra til å bedre økonomien til så vel flyselskap som Luftfartsverket. Luftfartsverket har i dag betydelige problemer med å finansiere oppgradering og utbygging av sine flyplasser. Ved en økning av flyaktiviteten, som fjerning av passasjeravgiften vil være

en kraftig stimulans til, vil Luftfartsverket ha langt bedre forutsetning til å klare oppgraderingen og utbyggingen av flyplassene. Utfordringene i forhold til oppgradering og utbygging av flyplasser er ikke minst til stede i Nord-Norge.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet har merket seg at regjeringen Bondevik II i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) foreslår å redusere Kap. 1310 post 70 med 9 mill. kroner, grunnet tekniske justeringer som følge av at flypassasjeravgiften foreslås fjernet fra 1. april 2002, og at luftfartens 0-sats innenfor merverdiavgiftssystemet foreslås fjernet fra samme tidspunkt. Disse medlemmer ser med bekymring på at disse avgiftsendringene kan medføre en prisøkning på en del strekninger i Nord-Norge, og registrerer at maksimalprisene på de flyruter som omfattes av ordningen med offentlig kjøp av flytjenester ikke vil bli endret. Disse medlemmer har merket seg at disse endringene i hovedsak gir seg utslag i at billettprisene på strekninger mellom større byer i Sør-Norge vil bli om lag 100 kroner billigere. Disse medlemmer er av den oppfatning at dette er et lite målrettet tiltak for å bedre situasjonene for de reisende med fly, og at disse avgiftslettelsene i liten grad kommer distriktene til gode.

Disse medlemmer er videre kjent med at nytt anbud på kortbanenettet skal lyses ut i løpet av våren 2002, og forutsetter at denne anbudsrunder bidrar til å gi et godt flytilbud til en lavere pris enn hva som i dag er tilfelle. Disse medlemmer ber departementet på egnet måte orientere om kriterier og ordning for denne anbudsrunder.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at regjeringen Stoltenberg i sitt budsjettforslag foreslo å fjerne overskuddskravet til Luftfartsverket, noe som innebærer en lettelse på 134 mill. kroner, og derfor er et betydelig tiltak for å bedre luftfartens rammebetingelser. Dette kommer i tillegg til innføringen av en 0-sats i momssystemet for luftfarten, som regjeringen Stoltenberg fikk gjennomslag for å innføre fra 1. juli 2001, men som Regjeringen nå fjerner. Disse medlemmer viser imidlertid til at en akutt situasjon har oppstått for luftfarten etter at regjeringen Stoltenberg avsluttet arbeidet med sitt statsbudsjett, og at Arbeiderpartiet sammen med Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet derfor har fått flertall for et stortingsvedtak som innebærer at Luftfartsverkets økonomi skal sikres. Disse medlemmer konstaterer at dette vedtaket ble gjort mot regjeringspartienes stemmer.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti konstaterer at dersom Regjeringa ønsker å redusere prisene for de brukerne som har høyest billettpris og ingen alternative reiseformer, som f.eks. jernbane - dvs. reisestrekninger mellom Nord-

og Sør-Norge og internt i Nord-Norge, så vil det med de foreslåtte tiltak føre til det motsatte.

Fjerning av passasjeravgiften vil ha særdeles begrenset virkning for reisende i Nord-Norge og mellom Nord- og Sør-Norge. For de få strekninger det gir utslag, vil det gi en prosentvis bagatellmessig utslag i prisen. Det vil derimot gi full uttelling for Sør-Norge. Det vil også styrke flyselskapenes konkurransevne på de strekninger hvor toget er alternativ.

Når Regjeringa foreslår å ta flytransport ut av momssystemet, fjerner de fradragsretten for inngående moms. Resultatet av disse to endringer er at når disse økte kostnader på momsendingene fordeles, vil det bety økte priser for de reisende som ikke er omfatta av passasjeravgifta, dvs. de fleste reisende i Nord-Norge og mellom Nord- og Sør-Norge, mens det blir reduserte kostnader internt i Sør-Norge.

Disse medlemmer viser til at dette er en dårlig distrikts- og miljøpolitikk.

Disse medlemmer er kjent med at nytt anbud på kortbanenettet skal lyses ut i løpet av våren 2002. Prisene på en del strekninger på regionalnettet er svært høye. Det fører bl.a. til at det kan koste svært mye å benytte fly internt i fylker, ikke minst i Nordland og Finnmark. Billettprisene er også betydelig høyere for dem som må kombinere strekninger på stamrutenettet med strekninger på regionalnettet. Ved siste anbudsrunder for strekninger på regionalnettet ble anbud delt opp. Det har bl.a. ført til at det er flere ulike selskap som trafikerer regionalnettet, også innen ett og samme fylke.

Disse medlemmer mener det er viktig å redusere flyprisene på stamrutenettet internt i Nord-Norge og mellom Nord-Norge og Sør-Norge, samt for dem som må kombinere reiser på regionalnettet og stamrutenettet. Muligheten for å legge ut stamrutenettet i Nord-Norge og mellom Nord-Norge og Sør-Norge til offentlig kjøp bør utredes.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med neste anbudsperiode for kjøp av flyrutetjenester på det regionale rutenettet legge til grunn for anbyder en prisreduksjon på 30 pst.".

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet viser til at flybillettene på kortbanenettet er svært høye. Denne medlemen viser til Senterpartiets alternative budsjettforslag der løyvinga til statleg kjøp av flyteneste på kap. 1310 vart auka med 100 mill. kroner for å redusere prisen på flybillettar på kortbanenettet.

5.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

5.4.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002
1311	104 000	107 100	3,0

Tilskudd til regionale flyplasser foreslås økt med 3,1 mill. kroner for 2002 i forhold til saldert budsjett 2001.

5.4.2 Komiteens merknader

Komiteen har merka seg at det er sett av 97 mill. kroner som tilskott frå staten til delvis kompensasjon for utgifter ved drift og investeringar ved dei regionale lufthamnene. Komiteen syner til den vanskelege situasjonen i luftfartsbransjen, der både SAS og Braathens har varsla nedbemanning og reduksjon i rutetilbodet.

På denne bakgrunn vil komiteen be om at utviklinga i den regionale luftfarten vert følgt nøye, og at Stortinget vert orientert om situasjonen på eigna måte.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det har vært en målsetting om å behandle meldinga om kortbanenettet før den nye anbudsrunder på kortbanenettet våren 2002.

Disse medlemmer mener at en slik melding vil berøre infrastrukturen i mange fylker og må gis en grundig behandling med høringer i de berørte kommuner og fylkeskommuner.

Det er videre viktig å se flyplasstrukturen i sammenheng med øvrig infrastruktur som veg og jernbane.

Disse medlemmer mener derfor at meldinga om kortbanenettet må behandles sammen med revideringen av Nasjonal transportplan i 2004.

Disse medlemmer forutsetter at Nasjonal transportplan legges fram for Stortinget slik at det er mulig med en forsvarlig behandling våren 2004.

5.5 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet

5.5.1 Sammen drag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002
1313	108 800	116 300	6,9
4313	34 900	41 000	17,5

Luftfartstilsynets driftsbudsjett, kap. 1313 post 1, foreslås bevilget med 116,3 mill. kroner for 2002, en økning på 7,5 mill. kroner eller 6,9 pst. i forhold til saldert budsjett 2001.

Bemanningen i tilsynet har siden etableringen 1. januar 2000 økt fra om lag 100 til om lag 140 årsverk. Etter nøye vurderinger har departementet kommet til å ville anbefale en stillingsramme på 145 årsverk for Luftfartstilsynet. Utgiftsøkningen til økt antall årsverk i Luftfartstilsynet gjenspeiles av økte gebyrinntekter under kap. 4313 der det foreslås økning for 2002 på 17,5 pst. i forhold til saldert budsjett 2001. Luftfartstilsynets inntekter kommer nesten utelukkende fra godkjenning og tilsyn med luftfarten. Etter hvert som nye tilsynsområder kommer til, legges det til grunn at

denne tilsynsvirksomheten i utgangspunktet skal fullfinansieres gjennom gebyrer.

5.5.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at Regjeringen i sitt opplegg foreslår en økning i Luftfartstilsynets bemanning til en stillingsramme på 145 årsverk. Dette er en økning på om lag 45 årsverk siden etableringen av tilsynet 1. januar 2000.

Flertallet viser til Budsjett-innst. nr. 13 (1999-2000) hvor det heter:

"Komiteen vil vise til Innst. S. nr. 226 (1998-1999) der komiteen bl.a. uttalte følgende i forhold til Luftfartstilsynet:

"Komiteen forutsetter at det blir en effektiv ressursbruk i det nye tilsynet slik at man begrenser økning av avgifter.

Komiteen har merket seg at det nye tilsynet krever økt bemanning i forhold til dagens situasjon. For å holde kostnadene nede, forutsetter komiteen at det utvises nøkternhet i dette arbeidet."

Komiteen mener det er nødvendig at Luftfartstilsynet har bred kompetanse fra ulike faggrupper, men vil advare mot en økning av administrasjonen, som vil resultere i en kraftig gebyrøkning. Dette vil påføre flyselskapene større utgifter og kan tvinge flyselskapene til å legge ned ulønnsomme ruter eller økning av billettprisene for passasjerene."

Flertallet legger fortsatt dette til grunn, og forutsetter at den foreslåtte bemanningsøkningen er i tråd med dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Luftfartstilsynet etter etableringen har vært i kraftig vekst. Store deler av kostnadene ved Luftfartstilsynet videreføres til flyselskapene, som sender regningen videre til passasjerene. Dagens flypriser er meget høye, noe som blant annet skyldes de høye brukeravgiftene som Luftfartstilsynet er en del av.

Disse medlemmer setter flysikkerhet i høysetet, men dette kan etter disse medlemmers syn gjøres innenfor en lavere ramme. Disse medlemmer mener at det er et betydelig effektiviseringspotensial i tilsynet, noe som kan realiseres uten at dette går ut over sikkerheten.

Disse medlemmer foreslår på denne bakgrunn at bevilgningen nedsettes med 12 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag.

5.6 Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart

5.6.1 Sammen drag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002
1314	16 000	20 200	26,2

Budsjettet for Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) foreslås bevilget med 20,2 mill. kroner for 2002, en økning på 6,0 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2001. Økningen henger i hovedsak sammen med utvidelsen av ansvarsområdet. HSL vil heretter også få ansvaret for å undersøke ulykker og alvorlige hendelser i jernbanesektoren.

5.6.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at budsjettet for Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) er økt med 4,2 mill. kroner og at økningen er knyttet til at HSLs ansvarsområder er utvidet til også å gjelde undersøkelse av ulykker og alvorlige hendelser i jernbanesektoren. Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

5.7 Kap. 2450 og 5450 Luftfartsverket

5.7.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001*	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002
2450	1 182 600	1 254 400	6,1
5450	340 000	238 400	-29,9

* Senere er det gjort relativt omfattende endringer i saldert budsjett, jf. St.prp. nr. 84/Innst. S. nr. 325 (2000-2001).

I premissene for Luftfartsverkets budsjett er det lagt til grunn at trafikktutviklingen fra 2001 til 2002 vil bli relativt stabil (nullvekst). Dette innebærer at Luftfartsverkets trafikkinntekter, tatt hensyn til kompensasjon for prisutviklingen, vil bli litt høyere enn anslåtte trafikkinntekter for 2001. Basert på forutsetninger om inntekts- og utgiftsutviklingen, kan Luftfartsverkets bedriftsøkonomiske overskudd i 2002 anslås til om lag 240 mill. kroner, mot 400 mill. kroner i 2001. Stagnerende flytrafikk er hovedforklaringen til at Luftfartsverkets økonomi er betydelig svekket i de seneste år.

Regjeringen foreslår at Luftfartsverket ikke skal innbetale utbytte til staten for 2002, dvs. kravet til driftsresultat er redusert med 134 mill. kroner målt mot saldert budsjett 2001. Foreslått investeringsbudsjett på 598,4 mill. kroner er allikevel om lag 100 mill. kroner lavere enn saldert budsjett 2001. Investeringsbudsjettet er foreslått fordelt med 493,4 mill. kroner til stamruteplassene og 105 mill. kroner til de regionale lufthavnene. Hovedprofilen for investeringene gjenspeiler myndighets- og flysikkerhetskrav.

I budsjettforslaget er det lagt til grunn at Luftfartsverket skal hente ut 205,5 mill. kroner i avkastning på innskutt kapital i Oslo Lufthavn AS.

Produktivitetstutviklingen i 2001 anslås å bli svekket til -2,9 pst., mot antatt +2,2 i budsjettproposisjonen for 2001.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Luftfartsverket igangsatt et utredningsarbeid vedrørende

den framtidige regionale lufthavnstrukturen, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000)/Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2001-2011. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med oppfølging av dette arbeidet.

Samferdselsdepartementet legger inntil videre til grunn at trafikken på Honningsvåg lufthavn skal kunne fortsette som nå. Departementet legger opp til å komme tilbake til saken på et senere tidspunkt.

5.7.2 Komiteens merknader

Komiteen ser med bekymring på den alvorlige situasjonen luftfarten og Luftfartsverket har kommet i som følge av terroraksjonene mot USA 11. september 2001, og viser i den forbindelse til Budsjett-innst. S. I. (2001-2002), hvor det heter i forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet at:

"Stortinget ber Regjeringen foreta en gjennomgang av Luftfartsverkets økonomi, og vurdere behov for tilleggsbevilgninger eller andre tiltak i 2002 på bakgrunn av Luftfartsverkets svært usikre inntektsgrunnlag. Gjennomgangen forutsettes også å omfatte forholdet mellom administrasjon og drift i Luftfartsverket. Regjeringen bes om å komme tilbake til dette til Stortinget på en egnet måte så raskt som mulig, og senest i vårsesjonen 2002."

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil vise til at forslaget ble vedtatt i Stortinget den 28. november 2001 med Fremskrittspartiets støtte.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, forutsetter at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med saken så snart som mulig.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at Luftfartsverket i utgangspunktet er selvfinansierende, og at driften ved noen få større flyplasser bidrar til å finansiere de ulønnsomme flyplassene. Flertallet er opptatt av å sikre at det blir foretatt nødvendige investeringer i kapasitetsforbedrende tiltak ved disse store flyplassene, slik at de også i framtida sikres muligheter til å være inntektsbringende for Luftfartsverket.

Flertallet viser i denne sammenheng særlig til planene om utvidelse av ekspedisjonsbygget ved Stavanger Lufthavn Sola. Flertallet har merket seg at departementet vil komme tilbake til Stortinget med omtale av dette prosjektet når revidert plan foreligger, og viser til departementets svar på spørsmål 9 fra komiteen, hvor det heter:

"Det har vært en betydelig svikt i passasjertrafikken i den senere tid, og trafikken på Stavanger Lufthavn, Sola var ved utgangen av september 2001 på samme nivå som i 1997. På denne bakgrunn ønsker Luftfartsverket å utsette oppstart av prosjektet. Det er per i dag ikke tatt stilling til nytt oppstartstidspunkt."

Flertallet viser til at dette prosjektet er forventet å gi kommersiell inntjening til Luftfartsverket, og legger til grunn at en kritisk økonomisk situasjon i Luftfartsverket ikke bør forhindre investeringer som kan gi økonomisk inntjening i framtida. Flertallet forutsetter derfor at den videre behandlingen av dette prosjektet vil foregå som planlagt, og at investeringsbehovet ved flyplassene blir en del av departementets gjennomgang av Luftfartsverkets økonomi.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at situasjonen for luftfarten i Norge, som ellers i verden, er blitt forandret etter angrepene på New York og USA den 11. september 2001. Men selv om det har oppstått en ny situasjonen for luftfarten etter angrepet på USA, har utviklingen fra slutten av 1999 og fram til i dag vist en betydelig reduksjon i flyrutetilbudet i Norge. Dette skyldes etter disse medlemmers syn først og fremst det høye prisnivået på innenlandsk flyging. Selv om grunnene for et høyt prisnivå er sammensatte, vil disse medlemmer hevde at de særnorske avgiftene og det særnorske avgiftsnivået er en betydelig årsak til det høye prisnivået på flyreiser i Norge.

Disse medlemmer viser videre til at Norge har en flyplasstruktur som avviker fra de fleste land det er naturlig å sammenligne seg med. Siden driften av flyplasstrukturen er selvfinansierende, fører dette til høye brukerrelaterte avgifter.

Disse medlemmer viser videre til at framtidssiktene for norsk luftfart er uoversiktlige. Dette kommer både av den internasjonale situasjonen, og av usikkerheten rundt SAS' oppkjøp av Braathens, som ikke er avklart. En sammenslåing av selskapene vil med stor sannsynlighet føre til færre ruter, og mindre inntekter for Luftfartsverket. Alle disse forutsetningene gjør situasjonen vanskelig for Luftfartsverket som er avhengige av volum i trafikken for å holde sine budsjetttrammer. En slik situasjon krever at Luftfartsverket har en fleksibel organisasjon som er i stand til å omstille seg til en lavere aktivitet.

Selv om disse medlemmer registrerer at Luftfartsverket er i ferd med å gjennomgå organiseringen av virksomheten og tjenestetilbudet med sikte på en mer kostnadseffektiv organisasjon, samt vurdere rimeligere konsept for utbygging og drift av lufthavnene, er disse medlemmer bekymret over faren for en økning av de brukerrelaterte flyavgiftene.

Disse medlemmer vil vise til at norske flyavgifter er blant verdens høyeste, og vil poengtere viktigheten i at Luftfartsverket klarer å omstille seg til å møte en hverdag med færre flyavganger og mindre inntekter, slik at luftfartsrelaterte avgifter holdes på et lavest mulig nivå.

Disse medlemmer ber om at Stortinget orienteres om framdriften og resultatene av dette arbeidet i forbindelse med framleggelse av Revidert nasjonalbudsjett 2002.

På denne bakgrunn slutter disse medlemmer seg til Regjeringens forslag.

Organisasjonsform

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til at Luftfartsverkets hovedoppgave er å bygge, eie og drive lufthavner og luftfartsanlegg, og på forretningsmessig grunnlag yte lufthavn- og flysikringstjenester til flyselskaper og andre brukere.

Luftfartsverket er i dag organisert som en forvaltningsbedrift. Flertallet mener at en slik organisering er problematisk for Luftfartsverket og ønsker å omgjøre Luftfartsverket til et aksjeselskap. En slik organisering som aksjeselskap vil medføre flere fordele for Luftfartsverket. Blant annet vil Luftfartsverket få adgang til lånefinansiering i det private lånemarkedet og det vil bli større grad av langsiktighet og forutsigbarhet i den økonomiske planleggingen.

Flertallet vil på denne bakgrunn fremme forslag om at Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre Luftfartsverket til aksjeselskap, jf. forslag i kap. 3.2.1.

Komiteen sine medlemmer frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti foreslår å gjere Luftfartsverket om til aksjeselskap.

Desse medlemene vil vise til Innst. S. nr. 226 (1998-1999) der medlemene frå Arbeiderpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre mellom anna seier:

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, legger til grunn at lufthavnene er en viktig del av den helhetlige infrastrukturen i samferdselssektoren i Norge, på linje med bl.a. veg og jernbane."

(..)

"Flertallet mener videre at politisk styring av luftfartssektoren er et viktig distriktpolitisk virkemiddel og at investeringer i luftfartssektoren må ses i sammenheng med annen infrastruktur i samferdselssektoren."

(..)

"Flertallet vektlegger spesielt hensynet til politisk og samfunnsmessig styring, luftfartssektoren som distriktpolitisk virkemiddel og muligheten for å ivareta politisk styring av ordningen med krysssubsidiering."

Desse medlemene finn det merkeleg at Kristeleg Folkeparti også i denne saka går bort fra det partiet har stått for i tidlegare merknader.

Desse medlemene meiner fortsatt at lufthavnene er ein viktig del av infrastrukturen i Noreg. Infrastrukturen i samferdselssektoren har bl.a. til oppgåve å redusere avstandsulempene og gjere det mogeleg med næringsutvikling i heile landet. Desse medlemene meiner difor det er viktig med politisk styring slik at den bedriftsøkonomiske lønsemda ved den enkelte

lufthamna ikkje blir avgjerande for aktiviteten ved luft-hamnene.

På bakgrunn av dette går desse medlemene mot forslaget om å gjere Luftfartsverket om til aksjeselskap.

Det regionale kortbanenettet

Komiteen er kjent med at Luftfartsverket har lagt fram et forslag om endringer i flyplasstrukturen på det regionale kortbanenettet, og vil understreke at det er helhetlige samferdselsmessige og distriktpolitiske vurderinger som må ligge til grunn når denne strukturen skal vurderes, ikkje Luftfartsverkets økonomiske situasjon alene. Komiteen legger til grunn at Regjeringen vil fremme forslag til Stortinget om strukturen på det regionale kortbanenettet, og vil komme tilbake til eventuelle endringsforslag rundt denne strukturen i denne sammenheng.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til sine merknader under kap. 5.4.2.

5.8 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

5.8.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2000-2002)	Pst. endring 2001/2002
5619	500 000	466 000	-6,8

På grunnlag av vilkårene i låneavtalen er det foreløpig lagt til grunn at renter på statens lån til Oslo Lufthavn AS (post 80) i 2002 vil utgjøre 466 mill. kroner for 2002.

5.8.2 Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader til forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det ser ut til å bli en sterk nedgang i både flyavganger og passasjerer ved Oslo Lufthavn Gardermoen. Disse medlemmer ber Regjeringen følge denne utviklingen, og komme tilbake til Stortinget med en vurdering av de økonomiske forholdene rundt Oslo Lufthavn AS.

5.9 Organiseringen av forvaltningsdelen og produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen

5.9.1 Sammendrag

Ny organisering av Statens vegvesens forvaltningsdel

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) vises det til at det er store effektivitetsgevinster å hente på å organisere Statens vegvesens forvaltningsdel på en annen måte enn i dag. Dette vil gjøre at mindre ressurser brukes på administrasjon, og dermed at mer penger kan brukes ute på vegen til utbygging og vedlikehold.

I St.prp. nr. 1 (2001-2002) la Regjeringen Stoltenberg fram forslag til omorganisering av Statens vegvesens forvaltningsdel. I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) klargjøres enkelte forhold omtalt i St.prp. nr. 1 (2001-2002).

Regjeringen legger opp til at ordningen med et landsomfattende statlig vegvesen med statlige vegkontorer opprettholdes.

Regjeringen ønsker en overføring av midler fra administrative oppgaver over til utbyggings- og vedlikeholdsoppgaver på vegnettet.

Det vil skje en delegering av oppgaver fra Vegdirektoratet til regionene. Budsjettet til drift og vedlikehold fordeles til region med beslutningsmyndighet for videre tildeling innen regionen. Det vil bli lagt vekt på at prioriteringer og beslutninger som angår regionen (stamvegprioriteringer, drift, vedlikehold osv.) skal behandles og til dels avgjøres innenfor regionen. En inndeling i større regioner legger godt til rette for en ytterligere delegering av oppgaver, bl.a. anbudsavgjørelse og lignende. Det foreslåtte antall regioner er av om lag samme omfang som for de andre transportetatene. Dette vil bidra til å forenkle regional samordning og planlegging på tvers av transportsektorene.

Av hensyn til tempo i omorganisering av produksjonsvirksomheten er det nødvendig at forvaltningsdelen får en avklart organisering denne høsten. Omorganiseringen av forvaltningsdelen planlegges gjennomført fra 1. januar 2003. En slik framdrift forutsetter avklaring av det politiske grunnlaget før 2002. Departementet anser disse hensyn som svært tungtveiende for rask framdrift.

Ny organisering av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) vises det til at formålet med å omorganisere Statens vegvesens produksjonsavdeling er å effektivisere virksomheten slik at vi får mer ut av pengene som brukes til vegformål. En nødvendig forutsetning for effektivisering av virksomheten er økt konkurranseutsetting av Statens vegvesens oppgaver, der også vegvesenet selv kan konkurrere om oppdragene. Samtidig er Samferdselsdepartementet opptatt av at strategiske vegfaglige hensyn ivaretas, og at staten har sektorpolitiske målsettinger med å ha en statlig tjenesteleverandør på produksjonssiden innen samferdselsområdet.

I St.prp. nr. 1 (2001-2002) fra regjeringen Stoltenberg ble det lagt fram et forslag om at Statens vegvesens produksjonsvirksomhet skal organiseres som en divisjon innenfor etaten fra 1. januar 2003, hvor 70 pst. av produksjonsvirksomheten skulle konkurranseutsettes i løpet av en fireårsperiode. Med grunnlag i "Semerklæringen" og Samarbeidsregjeringens ønske om å gjennomføre full konkurranseeksponering av vegvesenets produksjonsavdeling, er det på dette området nødvendig med endring i forhold til St.prp. nr. 1 (2001-2002). I den forbindelse er det etter departementets

vurdering naturlig og riktig også å vurdere produksjonsvirksomhetens organisasjonsform.

Det er sentralt at målet for omorganiseringen av produksjonsvirksomheten er klart definert og danner grunnlaget for valg av organisasjonsform. Selskapsformen vil medføre økt effektivitet.

Samferdselsdepartementet vektlegger at effektivisering fordrer økt konkurranseutsetting av Statens vegvesens oppgaver. Departementet legger opp til full konkurranseutsetting av vegvesenets oppgaver, der bruk av forhandlede kontrakter begrenses til mindre oppdrag som er vanskelig å spesifisere i et anbud. For å gjøre dette på en troverdig måte, også med hensyn til gjeldende regelverk, framstår selskapsmodellen som den mest hensiktsmessige. Organisering som selskap vil skape klare ansvars- og styringsforhold mellom myndighetsorganet som bestiller og produksjonsvirksomheten som utfører.

Samferdselsdepartementet tilrår dermed å organisere produksjonsvirksomheten som et statlig aksjeselskap. Etableringen av et statlig aksjeselskap og overgang til full konkurranseutsetting innebærer omfattende omstillingskrav. Det vil følgelig være behov for en omstillingsperiode, både for myndighetssiden og produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen.

Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Vegdirektoratet arbeide videre med problemstillinger knyttet bl.a. til krav til opptrapping til full konkurranseutsetting. Departementet ser det som nødvendig at overgangen til selskap kan skje så raskt som mulig.

Departementet vil komme tilbake til Stortinget med saken i vårsesjonen 2002, herunder spørsmålet om forvaltning av eierskap til selskapet.

5.9.2 Komiteens merknader

Ny organisering av Statens vegvesens forvaltningsdel

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det i regjeringen Stoltenberg sitt forslag til budsjett legges opp til en omfattende omorganisering av Statens vegvesens forvaltningsdel, og at dette videreføres med justeringer av regjeringen Bondevik II i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4. (2001-2002).

Flertallet legger til grunn at et statlig vegvesen gir best mulig styring av gjennomføringen av en nasjonal samferdselspolitikk, og at det er effektivitetsgevinster å hente i å organisere forvaltningsdelen på en annen måte enn i dag. Flertallet ønsker å bruke disse gevinstene til å få mer veg for pengene og gi brukere et bedre tilbud.

Flertallet viser til at hensynet til effektivitet og samordning av transportsystemet, også over fylkesgrensene, tilsier at vegforvaltningen organiseres i vesentlig større enheter enn i dag, og støtter på denne bakgrunn Regjeringens forslag til omorganisering. Flertallet legger vekt på at en slik organisering av vegetaten ikke fører til en sentralisering, og at det skjer en desentralisering av oppgaver fra Vegdirektoratet til

regionene og fra regionene til de lokale enhetene. Det legges også til grunn at en slik omorganisering medfører mindre ressursbruk til administrasjon.

Flertallet viser til St.prp. nr. 1 (2001-2002) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) hvor det anslås at det er mulig å redusere antallet ansatte i forvaltningen i Statens vegvesen med om lag 1000 årsverk gjennom den omorganiseringen forvaltningsdelen nå skal igjennom. Videre vises det til muligheten av å desentralisere 400-800 årsverk. De frigjorte ressursene skal brukes til økt vegbygging og vedlikehold.

Flertallet vil understreke viktigheten av at disse målene blir nådd ved omorganiseringen.

Flertallet er enig i Vegdirektoratets forslag om fem regionale vegkontorer. Flertallet forutsetter at rasjonaliseringsgevinsten settes inn for å forsere tempoet i riksvegutbyggingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på behovet for samordning av planansvar innenfor hele samferdselssektoren. Derfor bør det utredes muligheter for å gi regionkontorene et utvidet planansvar for sjø-, luft-, jernbane- og kollektivtransport. Disse medlemmer ber departementet komme tilbake til dette på egnet måte.

Komiteen sine medlemmer frå Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til disse partia sine standpunkt i Innst. S. nr. 307 (2000-2001), Innstilling fra kommunalkomiteen om kommune, fylke, stat - en bedre oppgavefordeling.

I merknadene til Innst. S. nr. 307 (2000-2001) seier medlemmene frå Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti mellom anna:

"Disse medlemmer mener at vegkontorene bør integreres i fylkenes samferdselsetat, slik at vi får en felles samferdsels- og vegetat. Disse medlemmer mener at det statlige vegkontoret skal ha ansvar for stamvegene, og at den fylkeskommunale samferdsels- og vegetat skal utføre arbeidet også på stamvegene når det gjelder byggeprosjekter, drift og vedlikehold. Disse medlemmer mener at antall vegkontorer ikke må reduseres."

Desse medlemmene meiner dette vil gi ein effektiv samferdselsetat og vere eit godt grunnlag for ein regional heilskapleg samferdselspolitikk.

Desse medlemmene vil streke under verdien av den fylkespolitiske medverknaden innan vegsektoren. Den fylkespolitiske medverknaden er nødvendig for å samordne Nasjonal transportplan med fylkesplanane og dei 4-årige regionale utviklingsprogramma. I dette arbeidet er det viktig med nært samarbeid der det regionalpolitiske nivået har ein viktig samordningsfunksjon.

Ny organisering av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig

Folkepart, vil vise til at Samarbeidsregjeringen i Sem-erklæringen har slått fast at det er nødvendig å få mest mulig igjen for de midlene som stilles til disposisjon for Statens vegvesen. Det innebærer at det statlige kjøpet av utbyggings- og vedlikeholdstjenester må konkurranseutsettes.

Flertallet vil peke på at dette vil få konsekvenser for Statens vegvesens produksjonsavdeling som er landets største entreprenør innen vegsektoren. Produksjonsavdelingen er i dag en integrert del av forvaltningen, noe som fører til ulike konkurranseforhold mellom produksjonsavdelingen og de private entreprenørene. Når det statlige kjøpet av utbyggings- og vedlikeholdstjenester konkurranseutsettes, er det nødvendig med like konkurranseforhold mellom produksjonsavdelingen og de private entreprenørene.

Flertallet støtter derfor regjeringen Bondevik II sitt forslag om å omgjøre produksjonsavdelingen i Statens vegvesen til et aksjeselskap. En slik organisering er med å skape like konkurransevilkår mellom produksjonsavdelingen og private entreprenører. Produksjonsavdelingen blir et eget rettssubjekt, og mulighetene for kryssubsidiering faller bort. En slik organisering fører til et klart skille mellom rollene som byggherre og utbygger, og gir Statens vegvesen mulighet til å konsentrere seg om byggherreoppgavene og sikre at vi får mest mulig veg igjen for de pengene som bevilges.

Flertallet har merket seg at regjeringen Bondevik II i løpet av vårsesjonen 2002 vil komme tilbake til Stortinget med en framdriftsplan for omorganiseringen.

Flertallet vil understreke viktigheten av at produksjonsavdelingen ikke blir tilført langsiktige kontrakter utover det volum produksjonsavdelingen har i dag, inntil produksjonsavdelingen er omorganisert til aksjeselskap og kan konkurrere om kontrakter på samme vilkår som private entreprenører.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til regjeringen Stoltenbergs forslag til omorganisering av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet, hvor denne foreslås organisert som en divisjon. Disse medlemmer viser til at utgangspunktet for omorganiseringen av produksjonsvirksomheten er å oppnå økt effektivisering, noe som bl.a. fordrer økt konkurranse. Disse medlemmer vil peke på at alle de modellene som departementet har vurdert, legger til rette for dette.

Disse medlemmer er videre av den oppfatning at Statens vegvesen må beholde en styringsmulighet overfor produksjonsvirksomheten og at den må inngå i en sektorpolitisk sammenheng. Disse medlemmer mener at hovedbegrunnelsen for å opprettholde en egen produksjonsvirksomhet må være at den skal kunne brukes sektorpolitisk og ivareta strategiske hensyn. Disse medlemmer mener at full konkurranseutsetting og omgjøring av produksjonsvirksomheten til et aksjeselskap, slik Regjeringen Bondevik legger opp til, ikke ivaretar disse hensynene. Disse medlemmer vil derfor opprettholde regjeringen Stoltenbergs forslag om at denne virksomheten organiseres som en divisjonsmodell. Dette innebærer at produksjonsvirksomheten vil være underlagt vegdirektøren, og fortsatt vil være en del av forvaltningsorganet Statens vegvesen. Den vil være underlagt det offentlige innkjøps- og avtaleregelverket, og vil i motsetning til ved en aksjeselskapsmodell ikke kunne gå konkurs. Samtidig understreker disse medlemmer at det skal tilrettelegges for konkurranse om Statens vegvesens oppgaver i større grad enn i dag, og at forhandlede kontrakter med egen produksjon bare benyttes der dette gir et bedre totalresultat, og der dette er begrunnet og avklart i forkant.

Disse medlemmer legger til grunn at dersom en aksjeselskapsform for produksjonsvirksomheten likevel skulle bli vedtatt, er det viktig at dette selskapet reelt sikres mulighet til å konkurrere på like vilkår med andre produksjonsselskaper. Dette innebærer også at selskapet må sikres en god åpningsbalanse og en forsvarlig og forutsigbar utbyttepolitikk. Disse medlemmer har merket seg at departementet vil komme tilbake til Stortinget med saken i vårsesjonen 2002, og vil komme nærmere tilbake til disse spørsmålene i denne sammenheng.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Regjeringen legger opp til en effektivisering av vegadministrasjonen, og at dette vil gi mer veg for pengene.

Disse medlemmer viser til innledende merknader, og anbefaler at Statens vegvesens avdelinger organiseres som aksjeselskaper, og forutsettes å drive i konkurranse med andre entreprenørselskaper. Omfanget av statlig eierskap av disse selskapene bør være under en løpende vurdering. Den forvaltningsmessige delen av vegvesenets oppgaver bør overlates til direktoratet.

5.10 Kap. 1320 og 4320 Statens vegvesen

5.10.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)*	St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002 (St.prp nr.1. Tillegg nr. 4/ saldert budsjett 2001)
1320	10 257 400	10 906 400	11 056 400	7,8
4320	263 400	271 400	271 400	3,0

*Det er gjort følgende endringer i forhold til saldert budsjett 2001: Post 23 er økt med 20,399 mill. kroner, post 30 er økt med 17,728 mill. kroner, jf. Innst. S. nr. 235 (2000-2001).

I St.prp. nr. 1 (2001-2002) er det foreslått et vegbudsjett for 2002 (kap. 1320) på 10 906,4 mill. kroner som er en økning på 649 mill. kroner eller 6,3 pst. fra saldert budsjett 2001. Budsjettforslaget er om lag 750 mill. kroner lavere enn 25 pst. av handlingsprogrammet første år av planperioden 2002-2005, jf. Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. Økt innsats rettet mot drift og vedlikehold er særlig prioritert, herunder tiltak som vil gi økt trafikksikkerhet. I forhold til investeringene er rasjonell anleggsdrift prioritert. Det er funnet rom for oppstart av flere nye prosjekter.

Av tekniske budsjettendringer kan vises til at Samferdselsdepartementet foreslår å opprette en egen post (post 72) for statens utgifter til riksvegferjedriften fra og med 2002. Rammen for ferjedrift var ikke skilt ut som en egen post i St.meld. nr. 46 (1999-2000). Post 72 er foreslått bevilget med 1 050,3 mill. kroner for 2002. Det er lagt opp til å prioritere midler til ferjedrift på om lag samme nivå som i 2001.

Videre gikk Stortinget ved behandlingen av statsbudsjettet for 2001 inn for å gjenopprette post 31 Rassikring. Totalt foreslås om lag 320 mill. kroner til prosjekter og tiltak med rassikringsgevinster i 2002, hvorav 146,6 mill. kroner på post 31.

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) foreslås bevilgningen under kap. 1320 post 30 økt med 150 mill. kroner. Budsjettforslaget vil da være om lag 600 mill. kroner lavere enn 25 pst. av handlingsprogrammet første år av planperioden 2002-2005.

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

Det vert for 2001 foreslått ei løyving på 5 312,0 mill. kroner på post 23. Dette utgjør ei nominell auke på 279,2 mill. kroner (5,5 pst.) i høve til saldert budsjett for 2001 eksklusive midlar til riksvegferjedrifta. Midlar til riksvegferjedrifta blei til og med 2001 løyvd under denne posten. Forslag 2002 på post 23 utgjør 25 pst. av handlingsprogram 2002-2005.

Det har vore nødvendig å føreta strenge prioriteringar. Departementet har funne det riktig å prioritere trafikktryggleik. Dette gjeld tiltak innan trafikant- og kjøretøyområdet, drift og vedlikehold og investeringar. I tillegg har departementet funne det nødvendig å prioritere tiltak knytta til bevaring av vegkapitalen. Totalt har dette medført at post 23 vert foreslått prioritert på kostnad av post 32 Veginvesteringar.

Post 24 Statens vegvesens produksjon

For 2002 er avkastningen for Statens vegvesens produksjon satt til 110 mill. kroner. Det legges opp til at produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen organiseres som en egen divisjon fra 1. januar 2003, se omtale under kap. 5.9.

Post 30 Riksveginvesteringer og post 31 Rassikring

I St.prp. nr. 1 (2001-2002) foreslås det bevilget 4 551,2 mill. kroner til riksveginvesteringer over post 30

Riksveginvesteringer og post 31 Rassikring i 2002. Forslaget for 2002 utgjør 21,8 pst. av rammen for handlingsprogrammet for perioden 2002-2005 (inkl. rassikring). I forhold til saldert budsjett 2001 gir forslaget en nominell økning på 348 mill. kroner eller 8,3 pst.

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) foreslås bevilgningen under post 30 økt med 150 mill. kroner. Med denne økningen utgjør forslaget for 2002 22,3 pst. (inkl. rassikring) av rammen for handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

Av økningen på 150 mill. kroner foreslår Regjeringen å øke bevilgningene til riksveginvesteringer med 100 mill. kroner, og i hovedsak brukt til forsert utbygging av vegprosjekter som er foreslått startet i 2002.

Innen post 30 er det prioritert midler for å sikre at igangværende anlegg blir drevet rasjonelt og at grenseverdiforskriften til forurensningsloven innfris. I tillegg er det lagt vekt på å følge opp statens forpliktelser i inngåtte bompengeaftaler. Den samlede innsatsen til rassikring i forslaget for 2002 ligger på om lag samme nivå som i 2001.

For bl.a. å bidra til en jevnere, og dermed mer rasjonell utnyttelse av ressursene både i Statens vegvesen og blant private entreprenører, legger departementet opp til å starte flere større prosjekter i 2002.

Med budsjettforslaget i St.prp. nr. 1 (2001-2002) for 2002 vil bindinger knyttet til fullføring av igangsatte prosjekter utgjøre 4,1 mrd. kroner pr. 1. januar 2003, hvor 3,5 mrd. kroner skal dekkes ved statlige midler. Med økning i statlige bindinger på 800 mill. kroner i 2002 vil de totale bindinger pr. 1. januar 2003 utgjøre 5,5 mrd. kroner inklusive refusjoner og oppfølging av kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av bompengepakker.

I handlingsprogrammet er det forutsatt 1,5 mrd. kroner til særskilte trafikksikkerhetstiltak i perioden 2002-2005, hvorav 1,4 mrd. kroner i statlige midler. Dette er en økning på nærmere 80 pst. i forhold til perioden 1998-2001. Det foreslås 390 mill. kroner til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2002, hvorav 340 mill. kroner i statlige midler. Dette er en økning på 50 pst. i forhold til Revidert nasjonalbudsjett for 2001.

I handlingsprogrammet er det forutsatt om lag 1,5 mrd. kroner til bygging av gang- og sykkelveger i perioden 2002-2005, hvorav 1,2 mrd. kroner i statlige midler. Dette er en økning på om lag 20 pst. i forhold til perioden 1998-2001. I 2002 foreslås det 355 mill. kroner, hvorav om lag 270 mill. kroner i statlige midler.

I handlingsprogrammet er det forutsatt om lag 2,3 mrd. kroner til særskilte kollektivtrafikktiltak i perioden 2002-2005 inkl. alternativ bruk av riksvegmidler til dette formålet. Dette fordeler seg med om lag 0,8 mrd. kroner i statlige midler og om lag 1,5 mrd. kroner i annen finansiering. Dette er økning på 80 pst. i forhold til perioden 1998-2001. Midlene vil i hovedsak gå til å styrke kollektivtrafikken i de fire storbyområdene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Det foreslås

om lag 470 mill. kroner til særskilte kollektivtrafikktiltak i 2002, hvorav 115 mill. kroner i statlige midler.

Av den foreslåtte økningen i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) under post 30, foreslås 45 mill. kroner til oppgradering av linjenettet på T-banen i Oslo og 5 mill. kroner til forsert planlegging av bybane i Bergen.

For 2002 forutsettes om lag 1 670 mill. kroner stilt til rådighet fra bompengeselskapene.

Post 33 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift

Det vert foreslått løyvd 102,9 mill. kroner over post 33 i 2002.

Post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift

Det er opprettet en egen post for statens utgifter til riksvegferjedriften, og det foreslås bevilget 1 050,3 mill. kroner på post 72 i 2002. Dette er om lag det samme som i 2001. Til sammenlikning utgjorde statens utgifter til ferjedrift 650 mill. kroner i 1998. For 2002 foreslås en nominell takstøkning på 5 pst. Gjennomsnittlig trafikkvekst er anslått til 1,6 pst.

Departementet har i samarbeid med Statens vegvesen gjort en vurdering av i hvilken grad det kan være mulig å effektivisere ferjedriften, og har kommet til at det er et effektiviseringspotensial i riksvegferjedriften, spesielt på noe lengre sikt. Som ledd i dette vil Vegdirektoratet i løpet av 2002 arbeide med å tilrettelegge for flerårige kjøpsavtaler innenfor riksvegferjedriften slik at dette kan praktiseres fra 2003. Samferdselsdepartementet vurderer nå innføring av generell adgang til bruk av anbud i ferjedriften.

Med forbehold om fylkeskommunal behandling går Samferdselsdepartementet inn for at sambandet Geiranger-Hellesylt i Møre og Romsdal skal fristilles fra ferjeregulativet, og at sambandet skal kunne drives på forretningsmessig basis. Departementet har videre satt i gang et arbeid med revisjon av riksregulativet for ferjetakster.

For 2002 foreslås det at Samferdselsdepartementet kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån, slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 140 mill. kroner. Fullmakten gir rom for å stille statsgarantier for anslagsvis 200 mill. kroner i 2002.

Av St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) går det fram at Regjeringen mener det bør satses på distribusjon og bruk av naturgass innenlands der dette gir miljømessig positive effekter, og vil derfor gi tilsagn om kontrahering av naturgassferjer i de samband som ligger til rette for dette.

Alternativ bruk av ferjetilskudd mv.

Med bakgrunn i flertallsmerknader i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011, gis det i proposisjonen en vurdering av ulike muligheter for å benytte innsparte midler ved kommunesammenslåing, differensiert arbeidsgiveravgift og alternativ bruk av ferjetilskudd for å få realisert samferdselsprosjekter.

Samferdselsdepartementet gir i proposisjonen eksempel på hvordan innspart ferjetilskudd gjennom lokal forskottering kan legges til grunn for finansieringsopplegget for fire ferjeavløsningsprosjekter. Departementet vil understreke at det er stor usikkerhet knyttet til prosjektene og beregningene og at departementet ikke har vurdert realitetene i prosjektene.

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) ser Regjeringen positivt på at de eventuelt innsparte midler ved ferjeavløsningsprosjekter synliggjøres og tas hensyn til, og vil komme tilbake til dette der det er aktuelt.

5.10.2 Komiteens generelle merknader til vegformål

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, vil vise til at det er store udekkede behov innen utbyggingen av vegsektoren. Samtidig er det et stort etterslep i forhold til vedlikehold av vegnettet, noe som fører til en forringelse av vegkapitalen.

Flertallet vil derfor understreke viktigheten av at bevilgningsnivået til vegsektoren økes i de kommende årene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at Samarbeidsregjeringen foreslår å øke bevilgningen til rikveginvesteringer med 507 mill. kroner i 2002 i forhold til saldert budsjett for 2001. Gjennom forliket mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet om disponering av rammeområde 18, økes bevilgningen med ytterligere 11 mill. kroner, jf. oversikt under kap. 3.2.1. Dette innebærer en bevilgning på totalt 4 565,6 mill. kroner under kap. 1320 post 30 i 2002.

Disse medlemmer vil vise til at Samarbeidsregjeringen i sitt budsjettforslag foreslo å øke riksvegbevilgningene med 100 mill. kroner i forhold til budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg.

Disse medlemmer vil vise til at denne påplussingen vil bli fordelt på følgende måte:

E18 Brokelandsheia-Vinterkjær	40 mill. kroner
E6 Sneppen bru-Selli	30 mill. kroner
E39 Stigedalen	15 mill. kroner
E18 Brakerøya-Frydenhaug, planlegging av motorvegbru	5 mill. kroner
Rv 864 Internveg Berg, Senja	10 mill. kroner

En slik kraftig satsing på vegbygging bidrar til å realisere målsettingen om at alle deler av landet skal ha en moderne infrastruktur og er en viktig del av Samarbeidsregjeringens distriktssatsing. Disse medlemmer vil understreke den avgjørende betydningen en godt utbygget infrastruktur innen samferdselssektoren har for sysselsetting og bosetting i distriktene. Med lange avstander og spredt bosetting er Norge som nasjon avhengig av et godt transporttilbud.

I tillegg innebærer de økte vegbevilgningene å bedre rammebetingelsene for næringslivet. Disse medlemmer mener det må videre være en hovedoppgave

å legge de transportpolitiske forutsetningene slik til rette at det eksisterende næringsliv fortsatt skal finne det mulig å drive sin virksomhet i eller ut fra Norge, også å stimulere til nyetableringer i Norge. I tillegg kommer økte bevilgninger miljøet, framkommeligheten og sikkerheten til gode.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at regjeringen Stoltenberg har foreslått å øke bevilgningene til vegformål med 650 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2001, og er tilfreds med at dette er den største økningen på mange år. Disse medlemmer viser videre til Arbeiderpartiets budsjettforslag i Budsjett-innst. S. I. (2001-2002), hvor bevilgningene på kap. 1320 foreslås økt med ytterligere 185 mill. kroner, og at dette er om lag 85 mill. kroner mer enn regjeringspartiernes forslag på området.

Innenfor den rammen som er vedtatt av stortingsflertallet, bestående av Høyre, Kristelig Folkeparti, Venstre og Fremskrittspartiet, vil disse medlemmer øke rammene til vegformål over kap. 1320 med 11 mill. kroner i forhold til regjeringspartiernes opplegg i finansinnstillingen.

Disse medlemmer legger til grunn planrammene fra regjeringen Stoltenbergs Nasjonal transportplan 2002-2011, og viser til at budsjettforslaget innebærer at 23,4 pst. av denne rammen er oppfylt på vegsektoren. Disse medlemmer mener derfor at bevilgningene til vegformål må økes ytterligere i perioden.

Disse medlemmer viser til vegtransportens store betydning for næringslivet og for folks velferd, og vil legge hensyn til sikkerhet, framkommelighet og miljø til grunn for sine prioriteringer på vegbudsjettet. Disse medlemmer er tilfreds med at Regjeringen innenfor denne sektoren har prioritert midler til trafikktilsyn, drift og vedlikehold høyest, og at planrammen på dette området er oppfylt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet i sitt alternative opplegg foreslår at nettorammesum for rammeområde 18 settes til 19 055 905 000 kroner, som er en økning i forhold til St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 1-4 (2001-2002) på 1 221 600 000 kroner.

Disse medlemmer erkjenner at et godt utbygd samferdselstilbud er en av de viktigste faktorene for at samfunnet skal kunne fungere. Uten et godt utbygd infrastrukturnett vil det være umulig for bedrifter og enkeltpersoner å etablere seg og bo rundt omkring i landet.

Samferdselsnettet må ses i helhet, der bil-, bane-, båt- og lufttransport utfyller hverandre. I et land som Norge med lange avstander og spredt bosetting, vil et godt utbygd veinett med høy standard være avgjørende for at næringsliv skal kunne fungere på en effektiv måte. Derfor ønsker disse medlemmer å prioritere investeringer og vedlikehold av vegnettet høyest.

Disse medlemmer ser på mulighetene som det enkelte individ har til bruk av bil, både til arbeidsformål og rekreasjon, som positivt, og noe som bedrer den enkeltes livskvalitet. I konkurranse med jernbane har bilen overlegne konkurransefortrinn, der kan her nevnes hurtighet, fleksibilitet og ikke minst økonomi.

Norge som et land med lange avstander og spredt bebyggelse burde, for å utligne ulempene med å ligge langt fra markedene, ha et bedre utbygd vegnett enn andre land. Dessverre er det motsatte tilfelle. Norge ligger langt etter de fleste europeiske land. Bevilgningene til vegformål har gjennom flere år gått reelt ned, samtidig har trafikkveksten vært sterk, og ulykkesfrekvensen negativ. For disse medlemmer er det en klar sammenheng mellom økt trafikk og flere ulykker på den ene siden, og mindre penger til vegformål på den andre siden. Disse medlemmer ønsker derfor å forser utbyggingen av vegnettet i Norge samt forbedre vedlikeholdet. Dette vil føre til færre ulykker og et mer lønnsomt næringsliv. Spesielt vil dette virke positivt for næringsliv og befolkning i Distrikts-Norge. Disse medlemmer er bekymret over at en stadig større del av investeringsmidlene innen vegsektoren bompengefinansieres. Den stadig økende bruk av bompenger, som i realiteten er en ekstra avgift for bilisten, går disse medlemmer på det sterke mot.

Disse medlemmer viser til at Norge har et dårlig utbygd vegnett sammenliknet med andre europeiske land. En god vegstandard er avhengig av at investeringstakten økes, og at som et minimum bør handlingsprogrammet oppfylles.

Disse medlemmer vil understreke at budsjettforslaget fra Regjeringen innebærer en reell nedgang, og en kraftig nedprioritering av en sektor som er fundamentet for videreutvikling og vekst i Norge. Budsjettet følger trenden fra foregående år, der samferdselssektoren har opplevd tilbakegang med den følge at nødvendig vedlikehold ikke blir utført, igangsatte anlegg drives urasjonelt og nye anlegg ikke blir startet.

Disse medlemmer vil peke på at konsekvensene av denne politikken er at det nå er ca. 3 000 ansatte i anleggsbransjen som enten "går på tomgang" eller er ledige. Dersom samferdselsbudsjettet ikke får økte midler, vil en relativt stor andel av anleggsnærings arbeidskraft og kompetanse gå tapt.

Disse medlemmer vil videre peke på at anleggsnæringen i stor grad er en distriktsnæring. Det er ledig kapasitet, og dermed vil det heller ikke bli press i økonomien om det tilføres økte bevilgninger til vedlikehold av eksisterende vegnett og start av nye anlegg utover det som er foreslått av Regjeringen.

Disse medlemmer viser til at ECON har gjennomført en analyse av ressursituasjonen i anleggssektoren. De har kommet fram til at de ledige ressurser er ca. 18 pst. inkludert Statens vegvesen.

Disse medlemmer vil understreke at utredningen fra ECON og øvrige beregninger gir et grunnlag

for å øke bevilgningene til infrastrukturtiltak med ca. 2,5 mrd. kroner uten at dette skaper press i økonomien.

Disse medlemmer viser til kap. 5.10.5 over fordeling av forslag til økning på post 30 Riksveginvesteringer på stamvegruter, øvrig riksvegnett mv.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti har merket seg at verken regjeringen Bondevik eller regjeringen Stoltenberg har prioritert å satse på kollektivtransporten i forslaget til statsbudsjett for 2002. Behovet for investeringer og driftsmidler til kollektivtransporten er stort.

Disse medlemmer foreslår å kutte bevilgninger til nye vegprosjekter som vil øke luftforurensningen i byene, eller komme i konflikt med hensynet til det biologiske mangfoldet eller verdifull dyrket matjord.

Disse medlemmer har også merket seg at midlene som er satt av til rassikring er langt mindre enn forutsatt i handlingsplanen for rassikring. Disse medlemmer foreslår derfor å øke overføringene til rassikringstiltak.

Disse medlemmer vil prioritere tiltak for kollektivtrafikken og rassikring foran nye vegutbygginger.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer omprioritere midlene innenfor post 30 (i forhold til regjeringen Stoltenbergs budsjettforslag) på følgende måte:

Prosjekter	Mill. kroner
E18 Brokelandsheia-Vinterkjær	-115
E18 Gutu-Helland.....	-40
E18 Brakerøya-Frydenhaug	-5
E6 Assurtjern-Klemetsrud	-40
E6 Skjerdingsstad-Jaktøyen	-150
E6 Sneppen bru-Selli	-30
E39 Hop-Fjøsanger.....	-50
Eiksundsambandet, Møre og Romsdal ...	-70
Særskilte tiltak for kollektivtrafikken.....	210
Tiltak for gang- og sykkelveger.....	30
Fylkesfordelt ramme Finnmark	18
Fylkesfordelt ramme Troms	25
Fylkesfordelt ramme Nordland.....	25
SUM	-192

Disse medlemmer vil foreslå at post 30 reduseres med 192 mill. kroner og bevilges med 4 362,6 mill. kroner.

Komiteen sin medlem frå Senterpartiet viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett foreslår å auke løyvinga på kap. 1320 med 794,9 mill. kroner i høve til St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002).

Denne medlemmen viser til Senterpartiet sine prioriteringar ved handsaming av Nasjonal transportplan 2002-2011, der det vart lagt vekt på ei sterk satsing på riksveginvesteringar i Distrikt-Noreg. For å oppnå dette er det behov for ei lang høgare løyving til vegsektoren enn det som er lagt til grunn frå Samarbeidsregjeringa.

Denne medlemmen viser til at det i dag er mellom 2000 og 3000 som står uten arbeid i anleggsbransjen. Den ledige kapasiteten er stort sett utanfor dei mest sentrale område i landet. Bruk av samferdselsinvesteringar i distrikta vi ikkje medføre same press i økonomien som i byområda. Denne medlemmen meiner det er viktig å ta omsyn til den ledige kapasiteten i anleggsbransjen og tilsikte ei best mogeleg utnytting av denne ledige kapasiteten. Det er difor grunnlag for å investere meir i infrastruktur i distrikta.

Denne medlemmen vil fordele den auka løyvinga på kap. 1320 slik:

- 150 mill. kroner til rassikring (kap. 1320 post 31)
- 60 mill. kroner til gang- og sykkelvegar (kap. 1320 post 30)
- 100 mill. kroner til vedlikehald (kap. 1330 post 23)
- 264,9 mill. kroner til riksveginvesteringar (kap. 1320 post 30)
- 220 mill. kroner for å redusere ferjetakstane på riksvegferjer med 20 pst. (1320 post 31)

Luftforurensning

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg at EU sine krav til luftkvalitet er strengere enn de norske, og at Norge gjennom EØS har akseptert å skjerpe luftkvalitetskriteriene (EØS-komiteens beslutning nr. 138/2001 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)). Implementering av de skjerpede kravene til luftforurensning krever nye tiltak for å begrense vegtrafikken i de store byene som er mest utsatt for helsefarlig luftforurensning.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med en totalvurdering av hvilke vegprosjekter som kan bidra til å svekke eller styrke mulighetene til å nå de nye kravene til luftkvalitet."

Organisering av forvaltningen av transportsektoren i større byområder

Komiteen viser til forslaget om å iverksette alternativ organisering av forvaltningen av transportsektoren i større byområder. Byområdene Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø inviteres til å delta i utredning og gjennomføring av forsøk med organisering innen samferdselssektoren.

Komiteen vil be departementet å vurdere å inkludere området Fredrikstad og Sarpsborg som en byenhet i forsøket.

5.10.3 Komiteens merknader til post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger mv.

Komiteen viser til merknader under kap. 5.9.2 om ny organisering av forvaltningsdelen i Statens vegvesen.

Komiteen viser til at i budsjettforslaget er satsingen på drift og vedlikehold økt betydelig. Komiteen

sier seg tilfreds med at Regjeringens budsjettforslag på dette området oppfyller 25 pst. av planrammene for Nasjonal transportplan 2002-2011. Komiteen viser til at budsjettforslaget innebærer en nominell økning på 279,2 mill. kroner til dette formålet i forhold til saldert budsjett for 2001.

Komiteen vil videre peke på at etterslepet på drifts- og vedlikeholdssiden fortsatt er stort for riksvegene, og legger derfor til grunn at planrammene for transportplanen vil bli oppfylt minst på samme nivå ved de kommende års budsjetter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt alternative budsjettforslag, slik det foreligger i finansinnstillingen. Disse medlemmer vil understreke at Arbeiderpartiet her har foreslått vel 75 mill. kroner mer til rammeområde 18 enn regjeringenspartiene. Disse medlemmer konstaterer at dette forslaget ikke har fått flertall, og viser til at det er startet et arbeid for å effektivisere forvaltningsarbeidet i Statens vegvesen. På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer at post 23 reduseres med 19 mill. kroner, og forutsetter at denne reduksjonen kommer innenfor administrative funksjoner i Statens vegvesen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at etterslepet innen drift og vedlikehold er på omlag 9 mrd. kroner.

Disse medlemmer er derfor ikke fornøyd med de små bevilgningene som medfører at vegkapitalen stadig forringes. Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett hvor Fremskrittspartiet foreslår å øke bevilgningen på post 23 med 800 mill. kroner.

Disse medlemmer vil i sitt forslag innen vedtatt ramme for rammeområde 18 foreslå å øke bevilgningen på post 23 med 375 mill. kroner i i forhold til regjeringen Bondevik II sitt forslag.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke betydningen av å prioritere trafikksikkerhetstiltak. Disse medlemmer mener det er mulig å effektivisere driften av vegnettet og vil redusere bevilgningen til dette formålet.

Disse medlemmer foreslår å redusere post 23 med 24 mill. kroner og bevilges med 5 288 mill. kroner.

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet viser til at etterslepet innan drifts- og vedlikeholdssektoren framleis er svært stort. Denne medlemen viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett forslår å auke løyvinga over post 23 med 100 mill. kroner.

Norsk Fjellspengingsmuseum

Komiteen har videre merket seg at det i budsjettet legges opp til å finansiere ferdigstillelsen av et Norsk Fjellspengingsmuseum over post 23 over 2 år. Komiteen understreker betydningen av et slikt museum, og har merket seg at private interessenter

bidrar med betydelige beløp for å få dette realisert. Komiteen støtter derfor dette forslaget.

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

Rv 7 over Hardangervidda

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at Regjeringen i budsjettproposisjonen foreslår å holde rv 7 over Hardangervidda fortsatt vinteråpen, men samtidig understreke at vegen ikke er å betrakte som en helårsveg.

Flertallet har merket seg at vegen vil bli vurdert stengt om det skulle oppstå en konkret situasjon hvor vegens barriereeffekt blir alvorlig for villreinen, og at Direktoratet for Naturforvaltning og Vegdirektoratet forutsettes å ha et nært samarbeid om disse vurderingene.

Flertallet viser videre til at Vegdirektoratet vil fortsette sitt samarbeid med Direktoratet for Naturforvaltning om rv 7 sin påvirkning på villreinen, da det fortsatt er nødvendig å framskaffe økt kunnskap om sammenhengen mellom villreinens levekår og framtidig vinterdrift av rv 7.

Flertallet støtter på denne bakgrunn at rv 7 over Hardangervidda holdes åpen vinteren 2001/2002, med de premisser som ligger i Regjeringens forslag.

Flertallet forutsetter at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med erfaringer fra samarbeidet mellom de to direktoratene i dette spørsmålet, og med eventuell ny kunnskap om konsekvenser av vinterdrift på rv 7 på villreinens levekår, samt eventuelle nye opplysninger om reisemønster mellom Øst- og Vestlandet i god tid før eventuell videre vinteråpning vurderes.

Flertallet ser det som viktig at også sikkerhetsaspektet ved ferdsel på vegen vinterstid blir vurdert.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke det internasjonale ansvaret Norge har for forvaltning av villrein. 90 pst. av den europeiske villreinbestanden befinner seg i Norge.

Disse medlemmer har merket seg at de miljøfaglige myndighetene, i dette tilfelle Direktoratet for Naturforvaltning, av hensyn til villreinbestanden sterkt går inn for å vinterstenge rv 7 over Hardangervidda for trafikk.

Disse medlemmer har merket seg at forskning fra blant annet Norsk institutt for naturforskning (NINA) viser at i en sone på 7 km på begge sider av rv 7 er det langt mer lav enn ellers i området fordi reinen ikke beiter der. Dette viser at vegen utgjør en barriere i terrenget. Ifølge Direktoratet for Naturforvaltning vil vinterdrift av rv 7 over Hardangervidda utgjøre en barriere for villreinens bruk av vidda, og dermed hindre en god utveksling av villrein mellom Nordfjella og Hardangervidda.

Disse medlemmer vil støtte en vinteråpning av rv 50 mellom Hol og Aurland forutsatt at rv 7 over Hardangervidda vinterstenges.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Rv 7 over Hardangervidda stenges for vintertrafikk."

Rv 50 mellom Hol og Aurland

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, mener det må være opptil vegkontorene og fylkestingene i Buskerud og Sogn og Fjordane å bestemme om de innenfor driftsbudsjettet til riksvegene vil prioritere vinterbrøyting av rv 50 Hol-Aurland.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at rv 50 Aurland-Hol foreslås vinterstengt av Samferdselsdepartementet.

Disse medlemmer vil peke på at dette er en viktig veg for regionen Øvre Hallingdal, den største turistregionen i landet. Disse medlemmer vil også peke på at dette er en alternativ transportkorridor øst-vest som også er ferjefri, og samtidig har god regularitet. Disse medlemmer går derfor inn for fortsatt vinteråpning også av rv 50 Hol-Aurland vinteren 2001/2002 på samme vilkår som rv 7 over Hardangervidda.

Grusvegpakka

Komiteen viser til Stortingets tidligere behandling av "Grusvegpakka". Fra 2001 ble midlene til vegpakka fjernet som øremerket tilskudd og lagt inn i riksvegbevilgningene til fylkene. Komiteen legger til grunn at intensjonene i "Grusvegpakka" blir oppfylt og forutsetter at alle riksveger skal ha fast dekke i 2003.

5.10.4 Komiteens merknader til post 24 Statens vegvesens produksjon

Komiteen viser til Budsjett-innst. S. I (2001-2002) og foreslår at avkastningen for Statens vegvesens produksjon settes til 160 mill. kroner.

Komiteen viser for øvrig til merknader under kap. 5.9.2 om ny organisering av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen.

5.10.5 Komiteens merknader til post 30 Riksveginvesteringer

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti viser til sine merknader under kap. 3.2.1 vedrørende omdisponeringer mv. under post 30 Riksveginvesteringer.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at regjeringen Stoltenbergs forslag til statsbudsjett legger opp til en betydelig økning i bevilgningene til vegformål i forhold til saldert budsjett for 2001, og at økningen på investeringsiden er på om lag 350 mill. kroner. Disse medlemmer viser videre til at Arbeiderpartiet i Budsjett-innst. S. I (2001-2002) har gått inn for en økning på ytterligere 125 mill. kroner til riksveginvesteringer, samt 60 mill. kroner til kollektivtiltak over denne posten. Disse medlemmer vil peke på at disse økningene er et langt skritt på vegen mot å nå planrammene for Statens vegvesens handlingsprogram 2002-2005. Disse medlemmer vil imidlertid understreke at for å nå disse planrammene fullt ut, må bevilgningene til investeringsformål på vegsiden økes ytterligere ut over i perioden. Særlig gjelder dette på stamvegsiden.

Disse medlemmer er tilfreds med at det på denne posten er prioritert trafikksikkerhetstiltak, midler for å sikre at igangværende anlegg blir drevet rasjontelt og at grenseverdiene til forurensningsloven innfris.

Disse medlemmer vil innenfor den rammen stortingsflertallet bestående av Høyre, Kristelig Folkeparti, Venstre og Fremskrittspartiet har vedtatt, foreslå å øke bevilgningene på post 30 med 20 mill. kroner.

Disse medlemmer vil foreslå følgende endringer/omdisponeringer på denne posten:

Stamrute 1. E6 Østfold	+35 mill. kroner
Stamrute 3. E6 gjennom	
Steinkjer sentrum	-30 mill. kroner
Øvrige riksveger: Fylkesfordelt	
ramme for Telemark	+5 mill. kroner
Kollektivtiltak i Trondheim og	
Stavanger	+10 mill. kroner

Disse medlemmer viser for øvrig til merknader under de enkelte stamvegstrekninger på stamvegnettet og fylker på det øvrige riksvegnettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Regjeringens forslag innebærer en oppfylingsgrad (inkl. post 31 Rassikring) på kun 22,3 pst. i forhold til rammen for handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

Disse medlemmer foreslår å øke post 30 med 624,4 mill. kroner innenfor rammen, men viser til at Fremskrittspartiets prinsipale forslag innebar en økning på 1 446 mill. kroner.

Disse medlemmer vil foreslå økninger på stamvegtruter som følgende:

Fremskrittspartiets forslag til økninger på stamvegtruter innen vedtatt ramme for område 18.

Rute (tall i mill. kr.)	Gul bok 2002	Tillegg nr. 4	SUM	FrP - tillegg 2002
1 E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo.....	215		215	100
2 E6 Oslo - Trondheim.....	200		200	60
3 E6 Trondheim - Fauske m/tilknytninger.....	238	30	268	75

Rute (tall i mill. kr.)	Gul bok 2002	Tillegg nr. 4	SUM	FrP - tillegg 2002
4 E6 Fauske - Nordkjosbotn m/tilknytninger	133		133	
5 E6 Nordkjosbotn- Kirkenes m/tilknytninger	60		60	
6 E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo.....	115		115	
7 E18 Oslo - Kristiansand	555	45	600	174,4
8 E39 Kristiansand - Bergen	66		66	90
9 E39 Bergen-Ålesund (Vågsbotn-Spjelkavik)	170	15	185	25
10 E39 Ålesund -Trondheim (Kjelbotn-Klett)	80		80	
11 E134 Drammen - Haugesund	153		153	
12 E16 Sandvika - Bergen.....	100		100	100
13 E15 Otta - Hjelle				
14 E136 Dombås - Ålesund				
15 Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta				
16 Rv 3 Kolåmoen - Ulsberg.....				
17 Rv 35 Hønefoss - Jessheim	264		264	
18 Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum	8		8	
Sum	2357	90	2447	624,4

Disse medlemmer viser ellers til sitt prinsipale budsjettforslag der det ble lagt opp til følgende økninger på stamvegruter:

Fremskrittspartiets prinsipale forslag, tilleggsforslag for stamvegruter (alle beløp i mill. kroner)

Rute (tall i mill. kr.)	Gul bok 2002	Tillegg nr. 4	SUM	FrP - tillegg 2002
1 E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	215		215	180
2 E6 Oslo - Trondheim	200		200	250
3 E6 Trondheim - Fauske m/tilknytninger	238	30	268	50
4 E6 Fauske - Nordkjosbotn m/tilknytninger	133		133	61
5 E6 Nordkjosbotn- Kirkenes m/tilknytninger	60		60	50
6 E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo.....	115		115	75
7 E18 Oslo - Kristiansand.....	555		555	200
8 E39 Kristiansand - Bergen.....	66		66	110
9 E39 Bergen-Ålesund (Vågsbotn-Spjelkavik)	170	15	185	50
10 E39 Ålesund -Trondheim (Kjelbotn-Klett).....	80		80	40
11 E134 Drammen - Haugesund	153		153	50
12 E16 Sandvika - Bergen.....	100		100	150
13 E15 Otta - Hjelle.....				20
14 E136 Dombås - Ålesund.....				40
15 Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta				40
16 Rv 3 Kolåmoen - Ulsberg.....				40
17 Rv 35 Hønefoss - Jessheim	264		264	20
18 Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum	8		8	20
Sum	2357	45	2402	1446

Disse medlemmer viser ellers til sitt prinsipale budsjettforslag, og legger opp til fordeling av midler til det øvrige riksvegnettet fordelt på fylker som følger:

*Fremskrittspartiets prinsipale forslag, tilleggsforslag til det øvrige riksvegnett fordelt på fylker
(alle beløp i mill. kroner)*

Fylkesfordelt øvrige riksveger (mill. kroner)	Gul bok 2002	Tillegg nr. 4	Sum	FrP - Tillegg 2002
Østfold	182		182	60
Akershus	615		615	90
Oslo	488		488	40
Hedmark	67		67	40
Oppland	68		68	50
Buskerud	283		283	50
Vestfold	84		84	30
Telemark	128		128	60
Aust-Agder	83		83	40
Vest-Agder	110,5		110,5	30
Rogaland	195		195	40
Hordaland	565,9		565,9	25
Sogn og Fjordane	168		168	35
Møre og Romsdal	109,4		109,4	40
Sør-Trøndelag	124,8		124,8	35
Nord-Trøndelag	88,5		88,5	25
Nordland	137		137	40
Troms	89	10	99	40
Finnmark	114		114	30
Sum	3700,1	10	3710,1	800

Disse medlemmer viser ellers til sine forslag i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Om Nasjonal transportplan og til utenlandsbudsjettet.

Disse medlemmer viser til forslag om en del bompengeprojekter under forslag til vedtak i St.prp. nr. 1 (2001-2002) Samferdselsdepartementet, jf. Andre fullmakter romertall XIII.

Disse medlemmer viser til Nasjonal transportplan og sine innledningsmerknader i Budsjett-innst. S. 13 (2001-2002) der disse prosjektene er fullfinansiert med statlige midler. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn gå imot fullmaktene til å innkreve bompengene under de nevnte prosjekter.

Disse medlemmer vil dermed stemme imot romertall I Fullmakt til å kreve inn bompenger under B. Rammeuavhengige forslag.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke viktigheten av å satse på rassikring, jf. ellers merknader under kap. 5.10.6 (post 31 rassikring). Det er nødvendig både med hensyn til sikkerhet og framkommelighet. Ras og rasfare er et stort problem for innbyggerne og vegtrafikken i mange deler av landet, og det er viktig at rassikringstil- tak blir prioritert innen vegsektoren.

Disse medlemmer vil også framheve viktigheten av at rassikring blir prioritert over den fylkeskom- munale rammen, og vil derfor i denne omgang øke rammen til Finnmark, Troms og Nordland.

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet meiner det er behov for ei kraftig auke i løyvinga til riksveginvesteringar i høve til Regjeringa sitt forslag. Denne medlemen viser til at Senterpartiet sitt alternative budsjett foreslår å auke løyvinga over post 30 riksveginvesteringar med 324,9 mill. kroner, ut over forslaget i St.prp.nr.1. Tillegg nr.4 (2001-2002).

Denne medlemen viser til at det er eit skrikande behov for å få gjort noko med vegstandarden mange stader, og at mange prosjekt står klar til å bli realiserte. Forslaget i Senterpartiets alternative budsjett om å auke løyvinga vil kunne utløyste at mange høgt prioriterte prosjekt kunne komme i gang.

Denne medlemen støttar tilleggsloøyvinga på 100 mill. kroner og fordeling av denne som vart fremma i tilleggsproposisjonen (St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002)).

Av den auka løyvinga på 324,9 mill. kroner som denne medlemen går inn for på post 30, skal 60 mill. kroner gå til utbygging av gang- og sykkelvegar innafor den fylkesfordelte ramma. 10 mill. kroner av løyvinga skal gå til E6 i Østfold, strekninga Patterød-Jonstein.

Denne medlemen vil ved fordeling av auka riksveginvesteringar blant anna legge vekt på fylke som har dårleg vegstandard, behov for utbetring av flaskehalsar og mange vegar som er rasutsette. Denne medlemen vil foreslå ein slik auke i rammene til fylka:

Finnmark	15 mill. kroner
Troms	20 mill. kroner
Nordland	25 mill. kroner
Nord-Trøndelag	25 mill. kroner
Sør-Trøndelag	15 mill. kroner
Møre og Romsdal	25 mill. kroner
Sogn og Fjordane	25 mill. kroner
Hordaland	25 mill. kroner
Rogaland	25 mill. kroner
Vest-Agder	15 mill. kroner
Aust-Agder	15 mill. kroner
Telemark	24,9 mill. kroner
Oppland	15 mill. kroner
Hedmark	15 mill. kroner
Østfold	15 mill. kroner
Buskerud	15 mill. kroner

5.10.5.1 Andre merknader til stamvegruter/prosjekt

Rute 1. E6 Riksgrensen/Svinesund-Oslo/Rute 6. E18 Riksgrensen/Ørje-Oslo

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til den sterke trafikkveksten som har vært på E6 gjennom Østfold de siste årene. E6 gjennom Østfold er Norges viktigste vegstrekning for eksport og import på landevegen og det er viktig at strekningen blir bygget ut til firefelts motorveg raskere enn det ble lagt opp til ved Stortingets behandling av Østfoldpakka, for eksempel ved OPS-prosjekt.

Flertallet vil vise til at Høyre, Fremskrittspartiene og Kristelig Folkeparti som en del av forliket om disponering av rammeområde 18 ble enige om å bevilge 10 mill. kroner til strekningen Patterød-Jonstein på E6 i Østfold.

Medlemene i komiteen fra Arbeidarpartiet viser til at det i regjeringa Stoltenberg sitt budsjettframlegg er gjort framlegg om å løyva 230 mill. kroner til Svinesundbrua og til strekninga Patterød-Akershus grense. Då budsjettet vart lagt fram, var ikkje reguleringsplan for ny strekning godkjent, men dette er nå i orden. Desse medlemene ser svært alvorleg på dei svære ulukkestatene som er på stamvegane gjennom Østfold, og ser det som ønskjeleg at heile Østfoldpakka vert ferdig tidlegare enn planlagt i Nasjonal transportplan. E6/E18 er våre hovudtrasear til Sverige og nedover i Europa, og ny veg vil gje stor gevinst for så vel næringsliv som privatpersonar. Desse medlemene viser til at Arbeidarpartiet i finansinnstillinga gjorde framlegg om å løyva 40 mill. kroner til vidare arbeid med Østfoldpakka.

Desse medlemene vil innafor den ramma stortingsfleirtalet bestående av Høgre, Kristeleg Folkeparti, Venstre og Framstegspartiet har vedteke, foreslå å auke løyvingane med 35 mill. kroner til dette arbeidet.

Komiteen sin medlem frå Senterpartiet er kjend med at det har vore sterk trafikkvekst på E6 gjennom Østfold. Dette er ein viktig veg for eksport og import og denne medlemen løyver difor 10 mill. kroner til strekningen Patterød-Jonstein på E6 i Østfold.

E6 Assurtjern-Klemetsrud

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at det er forventet start av dette prosjektet sommeren 2002. Disse medlemmer viser vidare til at det ikkje foreligger godkjent reguleringsplan for hele prosjektet. Dette er problematisk, ettersom en reell behandling av en reguleringsplan forutsetter at det ikke er lagt økonomiske føringer i forkant.

I lys av dette, de store utfordringene på vegsektoren mange steder i landet, og behov for bevilgninger til kollektive transportalternativer i Oslo-regionen, går disse medlemmer derfor imot denne bevilgningen. Disse medlemmer går imidlertid inn for at det kan bevilges penger til prosjektet ved behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett for 2002, om godkjent reguleringsplan foreligger på dette tidspunkt.

Rute 3. E6 Trondheim-Fauske med tilknytninger

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt alternative budsjettforslag, slik det foreligger i finansinnstillingen. Disse medlemmer vil understreke at Arbeiderpartiet her har foreslått vel 75 mill. kroner mer til rammeområde 18 enn regjeringspartiene.

Disse medlemmer konstaterer at dette forslaget ikke har fått flertall, og viser til at framdriften på utbyggingen av E6 gjennom Steinkjer sentrum (Sneppen bru-Selli) var tilfredsstillende også med regjeringen Stoltenbergs opprinnelige forslag til bevilgning. På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer å redusere bevilgningene til dette prosjektet med 30 mill. kroner.

Rute 7. E18 Oslo-Kristiansand

E18 Bjørvika i Oslo

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, er tilfreds med at det er satt av midler til Bjørvikaprojektet med sikte på anleggsstart i første planperiode.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til omtale av Bjørvikaprojektet Nasjonal transportplan 2002-2011. Disse medlemmer er kjent med Oslo kommunes planer for byutvikling i området og for utflytting av havnevirksomhet. Det vises også til vedtaket om lokalisering av opera i området. Disse medlemmer deler vurderingen om at frigjorte arealer som følge av prosjektet vil få en betydelig verdiøk-

ning, og er kjent med at Oslo kommune har vedtatt å bidra med 150 mill. kroner til realisering av tunnel.

Disse medlemmer mener at Bjørvikaprojektet både er et samferdsels- og et byutviklingsprosjekt, og at det derfor må realiseres som et spleiselag mellom flere aktører. Disse medlemmer er tilfreds med at det er satt av midler til prosjektet med sikte på anleggsstart i første planperiode.

Disse medlemmer ber Regjeringen bidra til å få fortgang i arbeidet med Bjørvikaprojektet med sikte på en rask avklaring på finansieringen i et spleiselag der stat, kommune og private grunneiere samarbeider.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er kjent med at det gjennom en egen styringsgruppe arbeides med å etablere et felles eiendomsselskap innen 1. juni 2002. Disse medlemmer forutsetter at arbeidet med å få fram en samlet finansieringsplan for Bjørvikaprojektet blir en helt sentral del i denne prosessen, og at partene samarbeider tett om dette.

Disse medlemmer vil peke på at realisering av vegprosjektet er av avgjørende betydning for at byutviklingen i området skal la seg gjennomføre.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at det planlagte vegsystemet i Bjørvikaområdet kommer i stedet for det eksisterende. Slik vegsystemet er i dag, fungerer det relativt godt. Det er et robust veganlegg av tilnærmet motorvegstandard og vekslende 4-6 felt, og en kapasitetssterkt kryss med rv 4 ved det såkalte "Bispelokket".

Det har vært framholdt at det av hensyn til den planlagte operabygningen i området bør bygges en senketunnel for E18 fra Ekebergtunnelen til Festningstunnelen. Den planlagte løsningen med senketunnel vil imidlertid ikke forbedre kapasiteten i området. Tunnelen bygges derfor ikke av trafikale årsaker, men av kulturelle. Tunnelen bør derfor finansieres over Kulturdepartementets budsjett, ikke over Samferdselsdepartementets.

Disse medlemmer vil for øvrig anbefale Regjeringen å se på en broløsning som et alternativ til senketunnel. En klassisk bybro vil bli et flott landemerke, og er samtidig langt enklere og mindre kostnadskrevede.

Drammenspakka

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, er tilfreds med at Vegpakke Drammen prioriteres i handlingsprogrammet i tråd med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2002-2011, og har merket seg at departementet vil komme tilbake til Stortinget med et opplegg for slutføring av Vegpakke Drammen som egen sak etter at den lokalpolitiske behandlingen er slutført. Flertallet viser i den forbindelse til Innst. S. nr. 119 (2000-2001), hvor det heter fra flertallet:

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre viser til avtalen mellom Drammen kommune, Buskerud fylkeskommune og staten om framdriften av "Drammenspakken" og forutsetter at denne ligger til grunn. Flertallet peker på at kostnadsøkningene for prosjektene innenfor vegpakke Drammen er store. Flertallet ber Regjeringen komme tilbake til finansieringen av Drammenspakka i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan i 2004."

Flertallet forutsetter at dette også ligger til grunn for det videre arbeidet med vegpakke Drammen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Budsjett-innst. S. I (2001-2002), hvor Arbeiderpartiet går inn for å bruke 5 mill. kroner mer til vegpakke Drammen (planlegging av motorvegbru på stamvegtrute 7) i forhold til regjeringen Stoltenbergs forslag.

Rute 4. E6 Fauske-Nordkjosbotn med tilknytninger E6 Fauske

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det er stor trafikkbelastning gjennom Fauske sentrum, og da spesielt av tyngre kjøretøy.

Flertallet viser videre til at en omlegging av E6 utenom Fauske sentrum er kostnadsberegnet til 215 mill. kroner og at dette prosjektet ikke er prioritert i handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan 2002-2011.

Flertallet vil vise til at en deling av trafikken mellom den nåværende Storgata og Sjøgata vil kunne være en gunstig løsning.

Flertallet vil derfor be Regjeringen få utredet og kostnadsberegnet en slik løsning og legge den fram for Stortinget på en egnet måte.

Lofotens fastlandsforbindelse

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til et stort flertall i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan som legger til grunn at videreføringen av Lofotens fastlandsforbindelse skal startes så raskt som mulig i første fireårsperiode. Flertallet er glad for at departementet ønsker å få en rask planavklaring etter vedtatt trase, slik at ekstern kvalitetssikring kan komme i gang så snart som mulig.

Flertallet forutsetter at departementet kommer tilbake med prosjektet så snart kvalitetssikringen er gjennomført.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at et stort flertall i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan legger til grunn at en videreføring av Lofoten fastlandsforbindelse skal startes så raskt som mulig. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet allerede i Budsjett-innst.

S. nr. 1 (2000-2001) foreslo at det ble bevilget midler til oppstart av Lofoten fastlandsforbindelse, dessverre gikk flertallet på Stortinget imot forslaget.

Disse medlemmer håper på en raskest mulig igangsetting av prosjektet, og viser til sitt primære forslag til rammer, jf. Budsjett-innst. S. I (2001-2002), og som er gjengitt i avsnitt 3.2.4. i dette dokument, hvor oppstart av Lofoten fastlandsforbindelse er en del av bevilgningsforslaget.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti er tilfreds med at departementet så raskt som mulig vil komme tilbake til Stortinget med planer for Lofotens fastlandsforbindelse. Byggestart forutsettes som vedtatt i NTP første del av planperioden 2002-2005.

Disse medlemmer mener imidlertid at trasévalget Raftsundet-Gullesfjord for fastlandsforbindelsen er et alvorlig inngrep verneverdig natur. Vegtraseen vil splitte opp det største gjenværende uberørte naturområdet i Lofoten og Vesterålen. Traseen berører med leveområdene til over 20 sårbare og truede fuglearter, og den kommer i konflikt med en planlagt nasjonalpark og et planlagt landskapsvernområde.

Disse medlemmer er også klar over at det er gjort en ny utredning av en alternativ trasé som bør vurderes grundigere før byggestart for Lofotens fastlandsforbindelse tar til.

Rute 12. E16 Kjørbo/Sandvika-Bergen (Vågsbotn) E16 i Bærum

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at det er uenighet om valg av ny trase på strekningen Wøyen-Bjørum på E16 i Bærum. Det legges opp til utbygging av traseen i løpet av perioden 2002-2005.

Flertallet viser til at valg av trasé på strekningen ikke er avklart. Hvis traseavklaringen på strekningen Wøyen-Bjørum ikke kommer på plass i tide til at den foreslåtte bevilgning kan benyttes i løpet av perioden 2002-2005, ber flertallet Regjeringen komme tilbake til Stortinget med saken, med sikte på at midlene kan forskyves til fullføring av denne strekningen på E16 i planperioden 2005-2011.

E16 Steinklepp-Øye (Sogn og Fjordane/Oppland/)

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, vil vise til Innst. S. nr. 119 (2000-2001) hvor en samlet komite uttrykte følgende om E16 i Lærdalsdalen og over Fillefjell:

"Komiteen mener det av hensyn til trafikkavviklingen er viktig at den planlagte opprustningen skjer raskest mulig og kontinuerlig. Komiteen ber om at det blir utarbeidet en plan for opprustning av E16 i Oppland og Sogn og Fjordane. Dette slik at de dårligste strekningene, og spesielt fjellstrekningene Steinklepp-Øye, kan få sin opprustning."

Flertallet vil derfor be Regjeringen orientere Stortinget om planstatus og framdrift på stamvegrute 12, E16 Kjørbo/Sandvika-Bergen (Vågsbotn), og spesielt strekningen E16 Steinklepp-Øye i egnet form.

Rute 2. E6 Oslo-Trondheim

E6 Skjerdingsstad-Jaktøyen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, ber departementet gjøre de nødvendige avklaringer om konsekvensene - utredningsplikten for prosjektet E6 Skjerdingsstad-Jaktøyen, slik at bestemmelsene om utredningsplikt etterleves før bygging på de aktuelle parsellene iverksettes.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til forutsetningene Stortinget la til grunn i Budsjett-innst. S. nr. 14 (1996-1997) hvor det heter:

"Komiteen ber om at det foretas en justering av prosjektet slik at man finner løsninger som sparer landskapet langs elva, og forutsetter at elva ikke blir berørt."

Disse medlemmer viser til at en slik justering har blitt foretatt, slik at ikke noen del av vegen blir bygd ut i elva, samtidig som det opprettes ny strandsoner for å sikre større bredde på grøntområdet mellom vegen og elva. Disse medlemmer forutsetter at også de løsninger som velges for tilknytningsveger og videre arealutvikling, sparer elva slik Stortinget tidligere har lagt til grunn.

Disse medlemmer vil understreke at reglene for konsekvensutredningsplikt skal følges ved alle nye vegprosjekt. Disse medlemmer merker seg at det er kommet fram påstander om at denne plikten ikke er fulgt opp på deler av den planlagte strekningen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke at den foreslåtte vegtraseen E6 Skjerdingsstad-Jaktøyen er i konflikt med det vernede vassdraget Gaula. 140 meter av vegen er foreslått bygd direkte i elva, og vesentlige deler av den 7 km lange strekningen ligger innenfor 100-metersbeltet, og er således plassert i selve elvelandskapet. Disse medlemmer vil understreke at dette er brudd med forutsetningene som Stortinget la til grunn i Budsjett-innst. S. nr. 14 (1996 -97) hvor det heter:

"Komiteen ber om at det foretas en justering av prosjektet slik at man finner løsninger som sparer landskapet langs elva, og forutsetter at elva ikke blir berørt."

Disse medlemmer er orientert om at Naturvernforbundet har innlevert en begjæring om omgjøring av Miljøverndepartementets vedtak 15. august 2000 i sak Melhus kommune.

Disse medlemmer vil også framheve at prosjektet alene vil medføre tap av 300 dekar av matkornjord klasse A. Disse medlemmer er orientert om at konsekvensutredningen er mangelfull. Ifølge godkjent

reguleringsplan planlegges fire felts veg, mens konsekvensutredningen omhandler to felt. Utredningen viser heller ikke konsekvensene for matkornjord, tettsteder og vassdrag i den uunngåelige forlengelsen av vegen sør og nord for Melhus. Det samlede forbruk av matkornjord antas å bli nærmere 1000 mål.

Disse medlemmer mener det påbegynte arbeidet på vegprosjektet E6 Skjerdingstad-Jaktøyen må stanses, og at det må utredes nye trasevalg som ikke berører det vernede vassdraget Gaula.

E 6 Nordre avlastningsveg

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke at miljøbelastningen av den foreslåtte E6 Nordre avlastningsveg er stor. Prosjektet vil kunne føre til økt trafikk i Trondheim sentrum, utgjøre en barriere mot fjorden, og ifølge Trondheim Trafikkselskap føre til dårligere kollektivløsninger i Trondheim.

Trondheim er en by hvor luftforurensningen til tider overskrider det som regnes som helsefarlig. Disse medlemmer har merket seg at EU sine krav til luftkvalitet er strengere enn de norske, og at Norge gjennom EØS har akseptert å skjerpe luftkvalitetskriteriene (EØS-komiteens beslutning nr. 138/2001 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)). Skal de skjerpede kravene til luftkvalitet nås, må Tronheimspakken inklusive E6 Nordre avlastningsveg gjennomgås på nytt.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til oppfølgingen av Tronheimspakken, inklusive en totalvurdering av hensiktsmessigheten av Nordre avlastningsveg, gitt de skjerpede kravene til luftkvalitet, og muligheten for økt overgang fra bil til kollektivtransport."

Mindretallsmerknader ellers fra Sosialistisk Venstreparti til stamvegruter/prosjekt

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti har videre følgende merknader under stamvegruter/prosjekter:

Rute 7. E18 Oslo-Kristiansand

E18 Vestkorridoren

Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet legger opp til å vurdere finansiering og gjennomføring av en større vegutbygging på E18 Vestkorridoren fram mot revisjonen av Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015.

Disse medlemmer vil understreke at det planlagte prosjektet vil medføre en stor økning i forurensningsbelastningen i Oslo og Akershus.

Disse medlemmer har merket seg at EU sine krav til luftkvalitet er strengere enn de norske, og at Norge gjennom EØS har akseptert å skjerpe luftkvalitetskriteriene (EØS-komiteens beslutning nr. 138/2001

om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)). Disse medlemmer forutsetter at hensynet til å nå de nye skjerpede kravene til luftforurensning vil veie tungt i departementets vurdering av vegprosjektet.

E18 Gutu-Helland-Kopstad

Disse medlemmer har merket seg at den gjenværende del av dette prosjektet er de to gjenstående felt på den 3 km lange firefelts motorvegen mellom Helland og Kopstad. Dette krever totalt 230 mill. kroner i 2002, og det er forutsatt at bompengeselskapet bidrar med 190 mill. kroner.

Disse medlemmer mener ferdigstillingen av denne strekningen ikke kan være et prioritert prosjekt i budsjettet for 2002. I valget mellom veg og jernbane velger disse medlemmer heller å prioritere Vestfoldbanen, og går derfor imot den foreslåtte bevilgningen.

E18 Brokelandsheia-Vinterkjær

Disse medlemmer har merket seg at vegprosjektet E18 Brokelandsheia-Vinterkjær har negative konsekvenser for biologisk mangfold. Vegen vil splitte opp et større sammenhengende naturområde, og gå svært nært et automatisk fredet kulturminne ved Moland. Vegen vil dermed redusere verdien av kulturmiljøet.

Disse medlemmer har merket seg at det er satt av 75 mill. statlige kroner i til oppstart av prosjektet i 2002. Disse medlemmer deler ikke denne prioriteringen.

Rute 8. E39 Kristiansand-Bergen

E39 Hop-Fjøsanger

Disse medlemmer har merket seg at bygging av firefelts motorveg på E39 Hop-Fjøsanger vil legge til rette for en kraftig økning i vegtrafikken. Vegen vil gå i et område som allerede er plaget av luftforurensning fra biltrafikken. Statens forurensningstilsyn (SFT) har beregnet at inntil 140 bergensere dør en for tidlig død hvert år på grunn av luftforurensning. SFT har også beregnet at de samfunnsøkonomiske kostnadene for luftforurensning i Bergen er inntil 1,8 mrd. kroner hvert år.

Disse medlemmer har merket seg at Bergen bystyre har stanset boligbyggingen i området fordi beregninger viser at SFT anbefalte grenseverdier for luftforurensning vil bli overskredet med en vegutbygging.

Disse medlemmer har merket seg at EU sine krav til luftkvalitet er strengere enn de norske, og at Norge gjennom EØS har akseptert å skjerpe luftkvalitetskriteriene (EØS-komiteens beslutning nr. 138/2001 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø)). Skal de skjerpede kravene til luftkvalitet nås må Bergenspakken, og E39 Hop-Fjøsanger gjennomgås på nytt.

Disse medlemmer har merket seg at det er satt av 66 mill. kroner til rute 8 på budsjettet for 2002.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til oppfølgingen av Bergenspakken, og en totalvurdering av hensiktsmessigheten av firefeltsveg på strekningen Hop-Fjøsanger, gitt de skjærpede kravene til luftkvalitet, samt muligheten for økt overgang fra bil til den planlagte bybanen."

5.10.5 2 Andre merknader til øvrig riksvegnett

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til at Høyre, Fremskrittspartiene og Kristelig Folkeparti som en del av forliket om disponering av rammeområde 18 har foretatt en omfordeling av de fylkesfordelte bevilgningene til øvrige riksveger. Flertallet viser i denne forbindelse til tabell i kap. 3.2.1 som viser omfordelingen på fylker. Flertallet viser ellers til statistikk fra Opplysningsrådet for Veitrafikken over antall drepte og skadede i trafikken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har med undring merket seg at flertallet, bestående av Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, foreslår en omfordeling innenfor fylkesfordelt ramme som medfører at fylkene Buskerud, Vest-Agder, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Sør-Trøndelag og Finnmark får reduserte bevilgninger til dette formålet, mens 5 fylker får en økning.

Disse medlemmer kan ikke se at det er framlagt noen begrunnelse for en slik omfordeling, og vil stille spørsmålsteget ved hvilke kriterier som er lagt til grunn for disse endringene. Disse medlemmer kan heller ikke se at det framgår av denne omfordelingen om flertallet ønsker en varig endring av fordelingen av fylkesfordelt ramme i den retning disse endringene indikerer.

Oslo

Komiteen viser til Innst. S. nr. 119 (2000-2001) hvor det heter:

"Komiteen viser til at Oslo kommune har opprettet et eget plankontor for Groruddalen. Dette kontoret har som overordnet mål å utvikle en helhetlig strategi og en tiltaksplan for dalen.

Komiteen ber departementet medvirke til i et slikt arbeid, og viser til arbeidet med prosjekt "samferdselsplan for Groruddalen", hvor bl.a. Statens Vegvesen i Oslo og Akershus deltar. Komiteen forutsetter at det senest innen neste rullering av transportplanen i 2004 er ferdigstilt planer for helhetlig infrastrukturtiltak som kan bedre miljøstandarden i Groruddalen.

Komiteen viser til at Rv.4 Fossumdiagonalen i transportplanen bør vurderes tatt inn i første del av planperioden. Komiteen understreker at dette prosjektet vil bidra til vesentlige miljøforbedringer i området."

Komiteen legger fortsatt dette til grunn, og ber departementet komme tilbake på egnet måte med en vurdering av muligheten for en slik framskynding slik at oppstart av Fossumdiagonalen kan igangsettes så tidlig som mulig i første del av planperioden.

Hedmark

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til St.prp. nr. 1 (2001-2002) hvor det heter:

"Det arbeides videre med planer for senking av den tidligere omkjøringsvegen til evt. 6 i Brummunddal (fv 84) med sikte på ombygging av "bygata" på terrengnivå."

Disse medlemmer har merket seg at det arbeides videre med sikte på en avtale mellom staten, Hedmark fylke og Ringsaker kommune, og forutsetter at Stortinget orienteres om denne avtalen på egnet måte når den foreligger.

Telemark

Rv 38 Innfartsveg Kragerø

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at rv 38 Innfartsveg Kragerø i Nasjonal transportplan 2002-2011 er prioritert for oppstart i første del av planperioden på strekningen Kragerøtunnelen-Kalstadkrysset.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettopplegg for 2002 slik det framgår i Budsjett-innst. S. I (2001-2002), hvor det foreslås at fylkesfordelt ramme til Telemark økes med 5 mill. kroner med henblikk på å starte arbeidet på denne strekningen.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn foreslå at fylkesfordelt ramme til Telemark økes med 5 mill. kroner.

Sogn og Fjordane

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, mener fylkeskommunenes prioriteringer som hovedregel skal legges til grunn ved prioriteringen av midler til øvrige riksveger, og at det skal foreligge helt spesielle grunner før disse prioriteringene avvikes. Flertallet vil i den forbindelse peke på at Sogn og Fjordane fylkeskommune har gått inn for å omprioritere midler slik at rassikringen av rv 617 Måløy-Raudeberg kan forseres.

Flertallet mener dette er en prioritering som bør legges til grunn, og forutsetter at departementet vurderer saken på nytt, senest i forbindelse med statsbudsjettet for 2003.

Komiteen sine medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener det skal føreliggje heilt spesielle grunnar før fylkeskommunen sine prioriteringar til øvrige riksvegar skal fråvikast.

Desse medlemene har merka seg at fylkestinget i Sogn og Fjordane i sitt vedtak om handlingsprogram på eit par punkt avvik frå vegkontoret sitt forslag til handlingsprogram. Samanlikna med vegkontoret sitt forslag til handlingsprogram, inneber fylkestinget sitt vedtak ei anna fordeling, på prioriterte prosjekt, av ramma for Sogn og Fjordane. Desse medlemene legg til grunn at midlane skal brukast slik fylkestinget i Sogn og Fjordane har vedtatt, då ein ikkje kan sjå at det ligg føre spesielle grunnar til å avvike frå dette.

Møre og Romsdal

Eiksundsambandet

Komiteen medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til behandlingen av St.prp. nr. 27 (1999-2000), og Innst. S. nr. 96 (1999-2000), hvor medlemmet i komiteen fra Sosialistisk Venstreparti hadde følgende merknader:

"Dette medlem vil peke på at departementet viser til at Vegdirektoratet i etatsplanen foreslår en fylkesramme på 1 050 mill. kroner for perioden 2002-2011 for Møre og Romsdal fylke. Dersom dette blir rammen for Møre og Romsdal, vil det innebære at med en statlig andel på 615 mill. kroner om kostnadsanslaget holder, vil Eiksundsambandet alene ta 6 års investeringer, i sin helhet, av fylkets rammer. Selv om rammene justeres noe opp, vil dette innebære at for en lang periode vil ingen andre tiltak kunne gjennomføres.

Dette medlem viser til at i Møre og Romsdal er det mange viktige uløste oppgaver. Det er flere raskingsprosjekt, veger uten fast dekke, flaskehals for framkommelighet, uløste oppgaver når det gjelder bedring av trafiksikkerhet, bl.a. gang- og sykkelveger, og videre ombygging/tilpassing av ferjeleier, riksveger som trenger opprustning, utskifting av Skodje bru etc."

Disse medlemmer kan ikke se bevilgningene til Møre og Romsdal har økt tilstrekkelig til at disse medlemmers betenkeligheter knyttet til dette prosjektet forsvinner, og går derfor ikke inn for de foreslåtte økningene.

5.10.5.3 Store fylkesvegprosjekt

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til omtale av store fylkesveiprosjekter i tidligere stortingsdokumenter. Flertallet vil videre vise til St.prp. nr. 1 (2001-2002) hvor det orienteres om at Regjeringen har startet et arbeid med en vurdering av en todeling av veinettet.

Flertallet vil be Regjeringen vurdere de store fylkesveiprosjektene i denne sammenheng når saken om eventuell todeling av veinettet legges frem for Stortinget.

Komiteen sine medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til merknaden i Nasjonal transportplan 2002-2011 frå Arbeiderpartiet, Kristelig

Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

"Etter flertallets vurdering vil det på landsbasis kun være noen få større nye fylkesvegprosjekter som er aktuelle å realisere i første 4-års periode. Den opprinnelige fordelingen av kostnadene knyttet til finansieringen av slike prosjekter var prosentvis 40 og 60 mellom fylkeskommune og stat. Flertallet er usikre på om de aktuelle fylkeskommuner vil være i stand til å realisere slike nye prosjekter, uten at disse prosjektene må få riksvegstatus."

(..)
"Disse medlemmer ber derfor departementet om å komme tilbake til Stortinget med forslag til en overgangsordning som sikrer at de få gjenværende store fylkesvegprosjektene blir realisert i Nasjonal transportplanperioden."

Desse medlemene forventar at departementet snarast legg fram forslag til ein overgangsordning slik stortingsfleirtalet ba om i NTP.

Desse medlemene er kjende med at nokre fylker som har store fylkesvegprosjekt er klar til å gjennomføre prosjekta, noko som blir tunge løft for fylkeskommunane dersom dei må ta heile kostnaden. Dette gjeld bl.a. Jondalstunnelen i Hordaland og sambindingsveg mellom Bulandet og Værlandet i Sogn og Fjordane.

5.10.5.4 Kollektivtransport

Komiteen vil understreke betydningen av en godt utbygd kollektivtransport. Uten en effektiv kollektivtransport i de største byene er det umulig å nå de nasjonale målene om redusert forurensning og støy.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil peke på at kollektivavvikling av russtrafikk rundt de store byene er den mest miljøvennlige og samfunnsøkonomisk mest lønnsomme løsningen. Sammenliknet med russtrafikkavvikling med privatbil er kollektive løsninger mindre arealkrevende, mindre forurensende og gir færre støyproblemer.

Flertallet har merket seg at regjeringen Bondevik II har foreslått å øke bevilgningen til kollektivtransportiltak i Oslo med 45 mill. kroner, samt 5 mill. kroner til forsert planlegging av bybane i Bergen. Flertallet stiller seg positiv til denne økningen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, registrerer at regjeringen Stoltenberg foreslår å bruke 115 mill. statlige kroner på kollektivtrafikken i 2002, hvorav 80 mill. kroner skal gå til storbyområdene. Dette innebærer en kraftig reduksjon i bevilgningene sammenliknet med budsjettforliket mellom Arbeiderpartiet, Kristelig Folkepart, Senterpartiet og Venstre i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001), hvor flertallet bevilget 140 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil vise til at prioritering av trafikkavvikling med kollektivtransport i byområder kan gi betydelige fordeler også for de øvrige transportbrukerne, og spesielt til næringslivets transport.

Disse medlemmer vil peke på at Oslo Sporveier er i en særstilling blant kollektivselskapene. Årlig frakter selskapet dobbelt så mange passasjerer som NSB. På tross av reduserte kommunale driftstilskudd de siste årene har selskapet hatt en økning i passasjerantallet. Mangel på investeringer og vedlikehold har imidlertid ført til store problemer i trafikkavviklingen både for Oslo og Akershus. Den alvorlige situasjonen krever en felles innsats fra både staten og Oslo kommune.

Disse medlemmer vil derfor be Regjeringen om å oppta forhandlinger med Oslo kommune og Akershus fylke med sikte på et spleiselag og et samarbeid for å løse de nødvendige investeringer i infrastrukturen for kollektivtrafikken og kjøp av nye T-banetrokker.

Disse medlemmer viser til at det i Sør-Trøndelag er gjennomført vellykkede forsøk med studentrabatter for tilsvarende bevilgninger inneværende års budsjett, og at fylkeskommunen har søkt om støtte til videreføring av dette forsøket fram til studentrabatter gjennomføres på landsplan fra 1. august. 2002. Disse medlemmer viser til at denne økte bevilgninger vil kunne gjøre det mulig å videreføre dette forsøket for studenter i Trondheim.

Disse medlemmer viser til at ordningen for refusjon av autodieselavgift ble lagt om i 1999, med virkning for år 2000. Det endelige oppgjøret for dette, som er foretatt i inneværende år, viser at endringen har gitt urimelig store utslag for enkelte fylkeskommuner, blant annet Hordaland. Disse medlemmer ber departementet medvirke til at deler av disse store endringene kompenseres for de berørte fylkeskommuner med et engangsbeløp, slik at dette ikke behøver å gi utslag i rutenedskjæringer eller takstøkninger i disse fylkeskommunene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at det ifølge budsjettproposisjonen ble brukt over 6,1 mrd. kroner over offentlige budsjetter til kollektivtransport i 2000 (i tillegg til Jernbaneverkets budsjett), og at statens bidrag til dette senere er økt betraktelig til bl.a. kjøp av tjenester fra NSB og tilskudd til riksvegferjer. Disse medlemmer viser videre til at Arbeiderpartiet foreslår å bruke 10 mill. kroner mer til kollektivtransport i 2002 enn hva regjeringens partiene legger opp til. Disse medlemmer viser til at det i budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg er foreslått å bruke 470 mill. kroner til særskilte kollektivtiltak i 2002, hvorav 440 mill. kroner til storbyområdene, og konstaterer at dette er en økning til dette formålet i forhold til bevilgningene i 2001. Disse medlemmer viser til at disse midlene skal brukes til investeringer i infrastrukturtiltak for kollektivtransport. Disse medlemmer viser til at det er

foreslått 115 mill. kroner av statlige midler til dette formålet i 2002, hvorav 80 mill. kroner til storbyene. Disse medlemmer konstaterer at det ikke er foreslått noen økning i disse midlene fra regjeringen Bondevik II, men ser positivt på at Regjeringen har foreslått en bevilgning på 45 mill. kroner til oppgradering av linjenettet på T-banen i Oslo, og på 5 mill. kroner til forsert planlegging av bybane i Bergen. Disse medlemmer støtter disse forslagene.

Disse medlemmer viser til Arbeiderpartiets alternative budsjettforslag der det foreslås å øke bevilgningene til kollektivtransport med 10 mill. kroner, fordelt med 5 mill. kroner til kollektivtiltak i Stavanger, og 5 mill. kroner til kollektivtiltak i Trondheim.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn foreslå at det bevilges 10 mill. kroner til dette formålet, og forutsetter at disse midlene kan brukes til vedlikehold, investeringer og drift etter innstilling fra de berørte kommuner og fylkeskommuner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti har merket seg at behovet for kollektivinvesteringer i Oslofjordregionen, Trondheimsområdet, Bergensområdet og Stavangerområdet er store. Disse medlemmer ønsker derfor å øke bevilgningene utover regjeringen Bondevik II sitt forslag med 160 mill. kroner. Disse medlemmer foreslår at de til sammen 210 mill. kroner utover budsjettforslaget til regjeringen Stoltenberg skal fordele seg slik:

Fordeling	Mill. kroner
Oslo.....	95
Akershus.....	30
Trondheimsområdet.....	20
Bergensområdet.....	20
Til kollektivtransportsatsing i resten av landet etter søknad fra fylkene.....	45

Disse medlemmer mener bruken av midlene må innrettes mot den hovedmålsetting å få flere til å velge kollektive transportløsninger framfor privatbil.

Medlemen i komiteen fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet i alternativt budsjettforslag foreslår å auke løyvinga til kollektivtransport over den fylkeskommunale ramma (kap. 572) med 100 mill. kroner. Denne medlemen viser til at hovedansvaret for utforminga av kollektivtransporten er lagt til fylkeskommunane. Stramme økonomiske rammer har i mange fylke ført til at både materiell og kollektivtilbod ikkje er tilfredsstillande i høve til behova. Dersom det skal vere mogleg å føre meir persontransport over på kollektiv, noko som er heilt naudsynt ut frå omsynet til miljøet, må fylkeskommunane få auka økonomiske rammer.

Denne medlemen viser vidare til at Senterpartiet har foreslått å sanere gjeld i kommunesektoren

med 12 mrd. kroner. Dette vil frigjere midlar og såleis betre den økonomiske handlefridomen for fylkeskommunen.

Denne medlemmen har merka seg at regjeringa Bondevik II har foreslått å auke løyvinga til kollektivtiltak i Oslo med 45 mill. kroner og 5 mill. kroner til forsert planlegging av bybane i Bergen. Denne medlemmen støyr dette.

5.10.5.5 Særskilte tiltak for bygging av gang- og sykkelveger

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er opptatt av betydningen av sykkel som transportmiddel så vel som den viktige rollen sykkelen spiller i friluftssammenheng. Over 28 pst. av alle daglige bilturer i norske byer og tettsteder er kortere enn to kilometer, mens 16 pst. er kortere enn 1 kilometer. En vesentlig andel av disse kunne godt ha skjedd til fots eller på sykkel.

Flertallet ser stort potensial for økt bruk av sykkel i Norge. Særlig er potensialet for økt bruk av sykkel stort i byer og tettsteder, der også miljøgevinsten ved en overgang fra bil til sykkel vil være størst.

Økt bruk av sykkel vil også ha meget store helsegevinster. Ifølge en rapport fra Statens råd for ernæring og fysisk aktivitet, vil selv meget moderat mosjon ha store samfunnsmessige gevinster.

Det største hinderet folk flest har for bruk av sykkel som transportmiddel til og fra arbeid i byene er trafikksituasjonen og den manglende sikkerheten for syklister. Erfaringer fra blant annet Trondheim viser at et sykkelvegnett kan utvikles med relativt små midler dersom en helhetlig planlegging legges til grunn. Flertallet forventer at bygging av nye veger integrerer gang- og sykkelstier som en naturlig del av hele prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår å øke bevilgningen til dette formålet med 30 mill. kroner.

Komiteen sin medlem frå Senterpartiet viser til i Senterpartiets alternative budsjett er det foreslått å auke løyvinga til gang- og sykkelvegar med 60 mill. kroner som er lagt inn i den fylkesfordelte ramma.

5.10.6 Komiteens merknader til post 31 Rassikring

Komiteen har merket seg at Regjeringen har foreslått om lag 320 mill. kroner til prosjekter og tiltak med rassikringsgevinster i 2002, hvorav 146,6 mill. kroner på post 31.

Både som trykghets- og framkommelighetsproblem kan rasfare være en medvirkende årsak til utflytting fra distrikter og sentralisering av næringsliv. Komiteen viser til at det i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2001 og St.meld. nr. 46 (1999-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011 ble understreket at rassikring skal prioriteres.

Komiteen viser til at det i Handlingsprogrammet for rassikring av veger er forutsatt 2 mrd. kroner til særskilte rassikringstiltak og strekningsvise investeringer som også har rassikringsgevinster i perioden 2002-2005, hvorav 1,8 mrd. kroner i statlige midler. Komiteen viser også til innspillene fra den nasjonale rassikringsgruppen, som består av representanter fra de sju mest rasutsatte fylker, hvor det går fram at gruppen mener at det samlede behovet for å rassikre det offentlige vegnettet er beregnet til koste ca. 15 mrd. kroner.

Komiteen registrerer at posten for rassikring er økt fra i fjor, men noterer seg at forslag til bevilgning er mindre enn nødvendig til at Handlingsprogrammet for rassikring kan nås innen 2005.

Komiteen har videre merket seg at kun halvparten av de økte bevilgninger til rassikringstiltak for 2001, vedtatt ved behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett for 2001, er brukt i inneværende år. Dette er bekymringsfullt, i lys av de store utfordringene på dette området.

Komiteen vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en orientering om framdriften av Handlingsprogrammet for rassikring senest i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2002."

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til partiets alternative budsjettopplegg, slik det framgår av Budsjett-innst. S. I (2001-2002), hvor Arbeiderpartiet foreslår å øke denne post 31 med 10 mill. kroner for 2002.

Disse medlemmer vil foreslå at post 31 økes med 10 mill. kroner, og forutsetter at 3,5 mill. kroner av disse midlene brukes til å fullføre det oppstartede arbeidet med rassikring på rv 769 Hemmingssskaret i Nord-Trøndelag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil sette av 24 mill. kroner i tillegg til post 31 Rassikring.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår å øke post 31 med 55 mill. kroner og bevilges med totalt 201,6 mill. kroner.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til at ras og rasfare er eit stort problem for innbyggjarar og vegtrafikken i deler av landet. Satsing på rassikring vil difor vere eit viktig tryggingstiltak for dei som ferdast langs vegen. Denne medlemmen viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett foreslår å auke løyvinga til rassikring med 150 mill. kroner, som ville kunne bidra til at mange sårt trengte rassikringstiltak kunne blitt realiserte.

5.10.7 Komiteens merknader til post 33 Kompensasjon

for økt arbeidsgiveravgift

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, foreslår at post 33 reduseres med 50 mill. kroner til 52,9 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringspartiene i Budsjett-innst. S. I (2001-2002) har gått inn for å nær å halvere Regjeringens bevilgningsforslag til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. Disse medlemmer viser til at regjeringen Bondevik i statsbudsjettet for 2000 la opp til å bevilge om lag 600 mill. kroner til dette formålet over en seksårsperiode som kompensasjon for at enkelte næringer nå må betale full arbeidsgiveravgift uansett hvor arbeidstakeren er bosatt.

Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene nå går bort fra dette vedtaket, og at denne særlig rammer de 3 nordligste fylkene. Disse medlemmer vil peke på den betydning disse midlene har for næringslivet i de berørte områdene. Disse medlemmer viser til at dette er ett av flere eksempler i statsbudsjettet på at regjeringspartiene bidrar til å svekke distriktene, og særlig næringslivet i distriktsområder.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at dette kuttet på post 33 er en forutsetning for det totale kuttet i rammeområde 18 som regjeringspartiene har fått flertall for i Stortinget, og vil derfor ikke kunne gå imot dette kuttforslaget når disse rammene ligger til grunn. Disse medlemmer viser imidlertid til Arbeiderpartiets og Sosialistisk Venstrepartis budsjett-opplegg i Budsjett-innst. S. I (2001-2002) i denne forbindelse.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser for øvrig til Budsjett-innst. S. I (2001-2002).

Komiteen sin medlem fra Senterpartiet viser til at Senterpartiet i alternativt budsjett går inn for å løyve 102,9 mill. kroner til kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift.

5.10.8 Komiteens merknader til post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at riksvegferjene utgjør en viktig del av et godt kommunikasjonsstilbud for Kyst-Norge. For næringslivet er god kapasitet og høy frekvens avgjørende for å opprettholde og øke aktiviteten i bedriftene.

Flertallet har merket seg at den store politiske interessen knyttet til ferjespørsmål har ført til at det er opprettet en egen post 72 til formålet i budsjettet for 2002. Bevilgningen er om lag på samme nivå som for

2001, og de økte rabattordninger som ble innført i 2001, er videreført.

Flertallet tar til etterretning at det ikke er funnet rom til å øke bevilgningene til riksvegferjedriften ytterligere i 2002 i tråd med Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Om Nasjonal transportplan 2002-2011. Flertallet vil likevel understreke viktigheten av at de signalene som flertallet ga i innstillingen til St.meld. nr. 46 (1999-2000), blir fulgt opp i løpet av fireårsperioden.

Flertallet er tilfreds med at departementet har satt i gang et arbeid med revisjon av riksregulativet for ferjetakster der også storbrukerrabatter vil bli vurdert. Ferjeflåten har fortsatt en høy gjennomsnittsalder, og flertallet er derfor glad for at fire nybygg blir satt i drift i 2002. Den nye fullmakten for 2002 gir rom for å stille nye statsgarantier for anslagsvis 200 mill. kroner knyttet til nybygg, ombygg og kjøp av eksisterende ferjer.

Flertallet viser til at departementet arbeider med klarlegging av forutsetningene for utprøving av en ferje av typen Ferry Cat 120. Flertallet stiller seg positiv til at denne ferjetyperen kan prøves ut i et riksvegferjesamband der det ligger til rette for det.

Komiteen sine medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at ferjesambandet Hjellevstad-Klokkarvik i Hordaland er foreslått nedlagt. I St.prp.nr.1 (2001-2002) blir det opplyst at sambandet har omkøyringsalternativ og at sambandet har liten trafikk. Disse medlemmene er kjend med at den aktuelle omkøyringsvegen blir svært lang for brukarane. Vidare er desse medlemmene også kjend med at ikkje alle brukarane av sambandet Hjellevstad-Klokkarvik har alternativ omkøyringsveg. Innbyggjarane på øyane Lerøy og Bjelkarøy har sambandet Hjellevstad-Klokkarvik som einaste alternativ for å reise til fastlandet med bil. Desse medlemmene meiner difor at ferjesambandet Hjellevstad-Klokkarvik ikkje kan leggjast ned så lenge innbyggjarane på Lerøy og Bjelkarøy ikkje har eit anna fullgodt alternativ.

Medleimen i komiteen frå Senterpartiet viser til Senterpartiet i sitt alternative budsjettforslag foreslår å auke løyvinga over post 72 tilskot til riksferjedrift med 220 mill. kroner ut over St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002). Dette gjer det mogleg å redusere ferjetakstane med 20 pst. i 2002.

Effektivisering i ferjedriften

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til at et godt ferjetilbud er av avgjørende betydning for bosettingen og verdiskapningen i Kyst-Norge. Riksvegferjene utgjør hovedtyngden i et godt ferjetilbud.

Dessverre er ikke ferjetilbudet godt nok på mange ferjesamband, noe som skaper problem for næringsli-

vet og innbyggerne. Problemene skyldes både mangel på kapasitet og for lav frekvens og fører til usikkerhet ved leveranser, økt tidsforbruk og økte utgifter for næringslivet. Det er derfor nødvendig å bedre ferjetilbudet samtidig som det er vanskelig å finne rom for å øke tilskuddene til riksvegferjene innenfor stramme budsjetter. Det er derfor nødvendig å finne andre måter å bedre ferjetilbudet på.

Flertallet mener at ved å sette riksvegfergesambandene ut på anbud, vil effektiviteten øke og medføre bedre frekvens og kapasitet.

Flertallet vil vise til at det allerede er satt i gang forsøk med konkurranseutsetting av riksvegferjesamband, men er samtidig innforstått med at det vil ta tid å innføre konkurranseutsetting på alle samband.

Flertallet vil på denne bakgrunn fremme forslag om at Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at riksvegferjedriften konkurranseutsettes. jf. forslag i kap. 3.2.1.

Flertallet legger til grunn at anbud gjennomføres etter hvert som tidligere kontrakter utløper såfremt ikke spesielle årsaker tilsier noe annet.

Flertallet er samtidig innforstått med at det vil ta tid å innføre konkurranse på alle samband.

Flertallet ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med et ferdig opplegg for anbud på ferjesektoren. Regjeringen må her ta hensyn til de erfaringene man har gjort på ferjesambandene der anbud har vært forsøkt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at departementet i samarbeid med Statens vegvesen har gjort en vurdering av hvilken grad det kan være mulig å effektivisere ferjedriften. En har kommet fram til at det er et potensial for effektivisering. Det er spesielt pekt på at Regjeringen vil tilrettelegge for flerårig kjøpsavtale fra 2003. I tillegg vil Regjeringen vurdere å innføre generell adgang til bruk av anbud i ferjedriften.

Disse medlemmer viser til erfaringene fra forsøk med prøveanbud i riksvegferjeavgiften som er evaluert av Møreforskning. Vinnerne av prøveanbudene har lagt til grunn en reduksjon av driftskostnadene på 13 pst. i sine anbud på tross av forbedring av tilbudet. Etter første anbudsår rapporterte selskapene at de ikke hadde klart å realisere de planlagte kostnadsreduksjonene.

Disse medlemmer viser til at en generell åpning for anbud i riksvegferjedriften raskt vil kunne føre til fusjoner og en monopolsituasjon innenfor rederistrukturen. Det er bl.a. bekreftet av rederinæringen. Ei slik langsiktig utvikling kunne drive opp kostnadene i riksvegferjedriften. Disse medlemmer mener erfaringene så langt ikke bør konkludere med en generell adgang til anbud innefor riksvegferjedriften.

Disse medlemmer viser til at stortingsflertallet (Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Venstre) ved behandlin-

gen av St.meld nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 ville komme tilbake til bruk av anbud i forbindelse med en eventuell framlegging av endringene i samferdselsloven.

Alternativ bruk av ferjetilskudd mv.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg at Regjeringen ser positivt på at eventuelt innsparte midler ved ferjeavløsningsprosjekter synliggjøres og tas hensyn til, og ber Regjeringen arbeide videre med nærmere avklaring.

Komiteen sine medlemmer frå Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at Regjeringa i St.prp.nr.1. Tillegg nr.4 (2001-2002) seier at Regjeringa vil kome tilbake til alternativ bruk av ferjetilskot der dette er aktuelt.

Desse medlemmene føreset at Regjeringa arbeider vidare med forslag om korleis alternativ bruk av ferjetilskot kan brukast som medfinansiering for å realisere samferdselsprosjekt, og reknar med at Regjeringa kjem tilbake til Stortinget der dette er aktuelt. Desse medlemmene føreset at slike prosjekt ikkje fortrenger andre prioriterte prosjekt.

Bruk av gass i ferjesektoren

Komiteen støtter Regjeringen i at det bør satses på distribusjon og bruk av naturgass innenlands der dette gir miljømessig positive effekter. Flertallet er derfor enig i at det bør gis tilsagn om kontrahering av naturgassferjer i de samband som ligger til rette for dette.

Komiteen mener det er riktig å ta i bruk gassferjer fra et miljøsynspunkt. Dette vil være aktuelt på Vestlandet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, vil understreke at for å kunne utvide bruken av gass til transportformål, er det en forutsetning å få bygget ut distribusjonssystemer. For å få lønnsomhet i distribusjonen er det viktig å involvere andre sektorer enn samferdselssektoren. Flertallet mener derfor at det er nødvendig at flere departementer samordner sin politikk, slik at distribusjonen av gass blir bedret.

"Senjaferjene"

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at i annen halvdel av 1990-årene ble det etablert tre ferjeforbindelser (Senjaferjene) som skulle gi økte muligheter for en positiv nærings- og samfunnsutvikling i kystområdene i nordre del av Nordland og sørlige del av Troms: Ferjesambandet Andøy-Senja, ferjesambandet Harstad-Sør-Senja og Malangsforbindelsen. Samarbeidet mellom de tre selskapene er

kalt Senjaferjene. Ferjeforbindelsene drives av tre private ferjeselskaper, uten offentlig medfinansiering.

Flertallet viser til at statlige tilskudd eller garantier i en begrenset periode ifølge selskapene er avgjørende for videre drift, og ber departementet inngå i en dialog med ferjeselskapene for å finne løsninger som med statlig medvirkning kan sikre videre drift av disse forbindelsene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet understreker at det her legges opp til en statlig medvirkning med tilskudd eller garantier for en begrenset periode for å sikre videre drift, ikke at disse ferjene skal inn i det ordinære riksvegferjetilbudet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil minne om at regjeringen Stoltenberg fremmet forslag om å fristille sambandet Geiranger-Hellesylt, som i likhet med Senjafergene er spesielt viktig fra reiselivet, fra riksregulativet for ferjesatser og drives på forretningsmessig basis. Disse medlemmer merker seg at Arbeiderpartiet fortsatt slutter seg til dette, og finner det påfallende at Arbei-

derpartiet på samme tid ønsker å innføre det motsatte prinsippet hva gjelder Senjaferjene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det statlige utvalget for Nasjonal turistveg har tilrådd at yttersiden av Senja skal få status som Nasjonal turistveg. Yttersiden av Andøy vil trolig få samme status. Senjaferjene knytter disse to framtidige turistvegene sammen, og vil være avgjørende for å innfri ambisjonene i Nasjonal turistveg i regionene. Senjaferjene er dermed noe mer enn et ordinært samferdsprosjekt.

Disse medlemmer viser til at de tre Senjaferjene er en integrert del av det samlede samferdselstilbudet i nordre Nordland og Sør-Troms. Disse medlemmer vil peke på at ferjeforbindelsene er en sentral tilførselsveg for lokalt og regionalt næringsliv og fraktet til sammen 53 200 passasjerer sommeren 2001, og er med på å knytte befolkningen i kystområdene sammen. For å sikre videre utvikling og drift av ferjene, er offentlig medfinansiering helt avgjørende. Derfor vil disse medlemmer foreslå at det bevilges 3,5 mill. kroner årlig slik at driften kan videreføres.

5.11 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

5.11.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002 (St.prp. nr.1. Tillegg nr. 4/ saldert budsjett 2001)
1330	245 900	205 800	180 800	-26,5

Budsjettforslaget i St.prp. nr. 1 (2001-2002) for særskilte transporttiltak innebærer en betydelig nedgang målt mot saldert budsjett 2001.

Samferdselsdepartementet foreslår å fortsette nedtrappingen av kompensasjonsordningen for autodieselavgift for ekspressbuss, med sikte på full avvikling i 2003. Til post 71 Tilskudd til ekspressbuss, blir det i St.prp. nr. 1 (2001-2002) foreslått bevilget 25,0 mill. kroner for 2002, en reduksjon på 25 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2001.

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) pekes det på at ekspressbussvirksomheten er en kommersiell næring. Regjeringen foreslår å avvikle denne ordningen med virkning fra 1. januar 2002, og over post 71 foreslås ingen bevilgning, mot tidligere foreslått 25 mill. kroner.

Til post 70 Tilskudd til Hurtigruten, blir det foreslått 180,8 mill. kroner for 2002, en reduksjon på 15,1 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2001. Budsjettforslaget er i samsvar med den nye femårige avtalen gjeldende fra og med 2002.

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) blir det vist til at den nye hurtigruteavtalen fortsatt er til vurdering i EFTAs overvåkningsorgan ESA. ESA mener at den

nye avtalen ikke er forenlig med EØS-avtalen. Regjeringen vil arbeide for å finne en løsning sammen med ESA for at den nye avtalen skal kunne iverksettes fra 1. januar 2002. Dette kan innebære at avtaleperioden blir kortere enn fem år. Regjeringen vil komme tilbake med en nærmere omtale av saken på en egnet måte når den er avklart med ESA.

5.11.2 Komiteens merknader

Post 70 Tilskudd til Hurtigruten

Komiteen viser til Hurtigruteavtalen, og har ellers ingen merknader til forslaget til bevilgning.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringen i St.prp.nr.1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) redegjør for at ESA mener at den nye hurtigruteavtalen ikke er forenlig med EØS-avtalen.

Flertallet viser til at det har vært helårs ruteseiling med statlig støtte mellom Trondheim og Hammerfest siden 1893, og at Hurtigruta spiller en stor rolle i transporttilbudet langs kysten. Flertallet mener det er et klart behov for å videreføre de tjenester Hurtigruta

utfører, og konstaterer at en videreføring av dagens seilingsmønster hele året forutsetter et statlig kjøp av tjenester. Flertallet er opptatt av å skape trygghet og forutsigbarhet for hurtigrutedrift i kystsamfunnene i framtida.

Flertallet forutsetter at Regjeringen legger dette til grunn når de vil arbeide sammen med ESA for å finne en løsning for den nye avtalen.

Post 71 Tilskudd til ekspressbuss

Komiteen vil peke på at ekspressbussene er et miljøvennlig, fleksibelt og rimelig kollektivmiddel. Ekspressbussene har særlig stor betydning for distriktene hvor de ofte er det eneste kollektivtilbudet. En reduksjon i tilskuddet vil kunne føre til at flere viktige ekspressbussruter blir nedlagt, noe som igjen kan føre til at fylkeskommunene må gi tilskudd for å opprette de samme rutene. I mange deler av landet er ekspressbussruten eneste alternativ til privatbilen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, mener det må bli langt lettere å få konsesjon til å drive ekspressbuss, og at evt. konkurranse med jernbane i seg selv ikke skal være avgjørende grunn for avslag på slike søknader. Flertallet mener også at saksbehandlingstiden for slike konsesjoner må reduseres. Flertallet ber også om at Regjeringen kommer tilbake til konkurransevilkårene for dette viktige kollektivtilbudet i den varslede stortingsmeldingen om kollektivtrafikken.

Flertallet vil videre vise til forliket mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet hvor det er enighet om å øke bevilgningene til ekspressbussene med 4 mill. kroner til 29 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at Regjeringen i St.prp.nr.1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) har foreslått å fjerne det foreslåtte tilskuddet til ekspressbuss. Disse medlemmer viser til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001), hvor komiteens medlemmer fra Høyre sammen med Fremskrittspartiet uttalte om støtten til ekspressbuss at:

"Disse medlemmer oppfatter reduksjonen av støtten til å være et nytt angrep fra Arbeiderpartiet og senterpartiene på ekspressbussene. Disse partiene har ved gjentatte anledninger benyttet anledningen til å lage vanskeligheter for ekspressbussene, til tross for at dette er et billig, fleksibelt og miljøvennlig alternativ."

På denne bakgrunn er disse medlemmer overrasket over at en Regjering hvor Høyre har et flertall av statsrådene, foreslår å kutte denne støtten helt fra 2002.

Disse medlemmer viser til ekspressbussenes store betydning for Distrikts-Norge, og vil derfor ikke støtte en fortsatt nedtrapping av denne støtteordningen i årene framover. Disse medlemmer viser imidler-

tid til at dagens tilskuddsordning til ekspressbussene er lite målrettet, da den er knyttet til kompensasjon for fritak for autodieselavgift. Disse medlemmer har videre merket seg at ESA har meddelt beslutning om formell undersøkelsesprosedyre i saken. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen vurdere alternative modeller og komme tilbake til Stortinget med eventuell forslag til ny modell for støtte til ekspressbussene, med henblikk på å oppnå en støtteordning som er mer målrettet i forhold til distriktshensyn, og som tar hensyn ESAs innvendinger. Disse medlemmer mener at offentlig kjøp av ekspressbusstjenester på enkelte strekninger kan være ett mulig alternativ til en slik modell. Disse medlemmer legger til grunn at Regjeringen vil kunne legge fram et forslag til slik modell i den bebudede stortingsmeldingen om kollektivtransport, eller på annen egnet måte.

Disse medlemmer viser til at det i stortingsbehandlingen av Nasjonal transportplan var bred enighet om at det skal bli lettere å få konsesjon til å drive ekspressbuss. Disse medlemmer er likevel av den oppfatning at særlig sårbare jernbanestrekninger bør skjermes mot slik konkurranse. Disse medlemmer mener også at saksbehandlingstiden for slike konsesjoner må reduseres. Disse medlemmer har merket seg at flertallet ber om at Regjeringen kommer tilbake til konkurransevilkårene for dette viktige kollektivtilbudet i den varslede stortingsmeldingen om kollektivtrafikken, og støtter denne anmodningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti foreslår at det bevilges 29 mill. kroner på post 71.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til Budsjett-innst. S. I (2001-2002), og foreslår at post 70 bevilges med 25 mill. kroner, dvs. en økning på 29 mill. kroner i forhold til forslaget fra regjeringen Bondevik II i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er meget overrasket over at Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre reduserer bevilgningen til ekspressbussene.

Ettersom det ikke synes å kommet til nye momenter i saken siden Regjeringen foreslo å bevilge midlene i statsbudsjettet for 2001, vil disse medlemmer videreføre bevilgningen på 50 mill. kroner til ekspressbussene.

Disse medlemmer registrerer at Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre nå har fått Høyre med seg i sine angrep på ekspressbussene. Disse partiene har ved gjentatte anledninger benyttet anledningen til å lage vanskeligheter for ekspressbussene, til tross for at dette er et billig, fleksibelt og miljøvennlig transportmiddel.

Disse medlemmer vil peke på at ekspressbussene har særlig stor betydning for distriktene, hvor de

ofte er det eneste kollektivtilbudet. Ekspressbussene har en begrenset konkurranseflate mot jernbanen, og det er derfor ingen grunn til å hindre fri etablering av ekspressbussruter.

På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer at ekspressbussene gis et tilskudd for å dekke kostnadene med avgift på diesel på 50 mill. kroner.

Disse medlemmer har merket seg at flere ekspressbussruter som har konkurranseflate mot jernbane ikke får anledning til å etablere slike ruter. Disse medlemmer mener dette er en uheldig praksis som gir brukerne et dårligere tilbud. Disse medlemmer mener at ekspressbussene skal kunne etablere seg selv om de kan komme i konkurranse med jernbanen.

Disse medlemmer viser til at turbuser er pålagt full dieselavgift. Når rutegående busser og ekspressbussruter får refusjon for dieselavgiften fører dette til konkurransevridning. Ofte brukes busser som til daglig går i rute eller brukes til ekspressruter, også til turkjøring. Det er etter disse medlemmer heller ingen god grunn til at idrettslag, musikkforeninger, teatergrupper og andre som leier inn turbuser for å delta i forskjellige arrangementer i forbindelse med helger eller lengere turneer ikke skal kunne komme inn under dieselrefusjonsordningen. Slike frivillige lag og foreninger gjør et betydelig samfunnsmessig arbeide til glede for både for unge og gamle. Når en vet at det offentlige, med bagrunn i det arbeid disse gjør for det samfunnet, gir tilskudd til driften av frivillige lag og foreninger, finner disse medlemmer det forunderlig at de må betale høyere turpris fordi staten ikke gir dieselrefusjon. Dette fører i tillegg til at det er etablert en urettferdig ordning, også til uklare og vanskelige grensedragninger. Disse medlemmer mener derfor at dieselrefusjonen bør gjøres generell. Disse medlemmer ber på denne bakgrunn Regjeringen fremme forslag for Stortinget om at dieselrefusjonsordningen gjøres generell for busser.

Komiteen sin medlem frå Senterpartiet viser til at Senterpartiet i sitt alternative budsjett foreslo å auke løyvinga til tilskot til ekspressbussar med 50 mill. kroner.

5.12 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket

5.12.1 Samandrag

(i 1000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002
1350	3 904 700	4 256 700	9,0
4350	483 700	665 400	37,6

Som for vegformål er auka innsats mot drift og vedlikehald prioritert innanfor Jernbaneverket sitt budsjett.

Budsjettforslaget for Jernbaneverket er om lag 630 mill. kroner lågare enn 25 pst. av handlingsprogram-

met første år av planperioden 2002-2005, jf. Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Post 23 Drift og vedlikehald

Totalt til drift og vedlikehald i Jernbaneverket for 2002 er foreslått løyvd med 2 864,9 mill. kroner, som er ein auke på 91,9 mill. kroner eller 4,4 pst. i høve til saldert budsjett 2001. Forslag 2002 i pst. av handlingsprogram 2002-2005 er 24,5 pst., derav drift 25,2 og vedlikehald 23,2.

Det vert foreslått eit driftsbudsjett på 1 864,9 mill. kroner for 2002, som er 5,2 pst., høgre enn saldert budsjett 2001. Vedlikehaldsbudsjettet for 2002 vert foreslått til 1000 mill. kroner som er ei nominell videreføring av saldert budsjett 2001.

Tiltak for å betre driftsforholda på eksisterande nett er gitt særleg prioritet.

Post 25 Drift og vedlikehald av Gardermobanen

Det er foreslått løyvd 88,5 mill. kroner for 2002. Dette er ein auke på 5,2 mill. kroner eller 6,2 pst. i høve til saldert budsjett 2001. Brukaravgiften frå operatørane er inntektsført med eit tilsvarande beløp i 2002 på kap. 4350 post 70 Betaling for bruk av Gardermobanen. Det er lagt til grunn at drift og vedlikehald av Gardermobanen skal brukarfinansierast.

Post 30 Investeringar i lina

For 2002 vert foreslått løyvd 1 303,3 mill. kroner til investeringar. Dette er ein vekst på 254,9 mill. kroner eller 24,3 pst. høve til saldert budsjett 2001. Forslag 2002 i pst. av handlingsprogram 2002-2005 er 17,3 pst. Budsjettforslaget inneber at det vil vere nødvendig med auka satsing på investeringar dei neste åra for å følgje opp handlingsprogrammet.

Departementet prioriterer slutføring av igangverande investeringsprosjekt og prosjektering og utbygging av nytt dobbeltspor på strekinga Sandvika-Asker. I tillegg vert prioritert tiltak innanfor programområda trafikktryggleik, kapasitetsaukande tiltak og stasjonar/knutepunkt.

Kap. 4350 Jernbaneverket

Kap. 4350 vert foreslått totalt løyvd med 665,4 mill. kroner for 2002, dette er ein auke på 181,7 mill. kroner i høve til saldert budsjett 2001.

Forslag til løyving post 1 Kjørevegsavgift for 2001 er 61,8 mill. kroner. For 2002 legg Samferdselsdepartementet opp til at satsane for kjørevegsavgifta reelt vert haldne uendra i høve til 2001.

Post 7 Betaling for bruk av Gardermobanen vert foreslått løyvd med 88,5 mill. kroner, ein auke på 5,2 mill. kroner i høve til saldert budsjett 2001. Det vert foreslått at Jernbaneverket kan overskride løyvingane på kap. 1350 post 25 Drift og vedlikehald av Gardermobanen post 30 Investeringar i lina, tilsvarande regnskapsførte meirinntekter på kap. 4350 post 7, slik at

nivået for drift og vedlikehold av Gardermobanen reflekterer operatørane sin bruk av banen.

Merknader frå komiteen

Komiteen sitt fleirtal, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, har merka seg at det til jernbaneformål er foreslått ein auke på 667 mill. kroner i høve til saldert budsjett 2001.

Fleirtalet strekar likevel under at ein til tross for denne auken har berre oppfylt 22,1 pst. av Jernbaneverkets handlingsprogram for perioden 2002-2005, og at ramma til jernbaneformål difor må auke ytterlegare seinare i perioden for å oppfylle denne planramma i perioden. Fleirtalet har merka seg at det særleg er Jernbaneverkets investeringsbudsjett som må aukast seinare i perioden, da løyvinga utgjer berre 17,3 pst. handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

Fleirtalet har merka seg at drift og vedlikehold er prioritert på Jernbaneverkets budsjett, og strekar under at dette er nødvendige investeringar også for å få full effekt av dei store investeringane som er gjort av NSB BA på materiellsida i dei seinare år.

Fleirtalet har vidare merka seg at utbygging av Drammensbanen (Sandvika-Asker) er prioritert på investeringssida. Fleirtalet viser til den store betydninga utbygging av sporkapasitet i det sentrale Austlandsområdet har for jernbanenettet, og støttar difor ei slik prioritering. Fleirtalet har vidare merka seg at det pågår ei betydeleg teknisk og tryggleiksmessig oppgradering av Lieråsen tunnel, og understrekar at dette er nødvendige tiltak etter mange års slitasje og nedbryting som følgje av vasslekkasjar. Fleirtalet har likevel merka seg at det ikkje er funne midlar til nødvendige investeringar på Vestfoldbanen, og føreset at dette vert prioritert som fastsett i planperioden for å få ut effekten av allereie investerte midlar.

Fleirtalet vil vidare peike på viktigheita av dei planlagde godsterminalane på Leangen i Trondheim og på Ganddal ved Stavanger, og legg til grunn at utbygging av desse vil bli gjort som føresett i Nasjonal transportplan 2002-2011. Fleirtalet vil streke under at det er mogleg å oppnå betydelege besparingar ved ein samtidig realisering av godsterminalen på Leangen og den planlagde utbygginga av E6 Nordre avlastingsveg i Trondheim på stamveggrute 2.

Fleirtalet har merka seg at det ikkje er fremma forslag om løyving til utbygging av godsterminalen på Ganddal. Fleirtalet er kjent med at reguleringsplanen for denne utbygginga no er godkjent, og legg til grunn at terminalen vert bygd ut som føresett.

Fleirtalet er opptatt av å få meir godstransport over frå veg til bane, og føreset at dette ligg til grunn for departementets prioriteringar på investeringssida. Fleirtalet vil peike på at Dovrebanen og Rørosbanen i realiteten gjer at vi har eit "dobbeltspor" på store delar av strekninga mellom Trondheim og Oslo, og vil peike på at dette medfører at moglegheita for godstransport på denne strekninga er betydeleg.

Fleirtalet er opptekne av at det skal vera god framdrift og god kontinuitet i planarbeid for nye strekningar, og syner til tidlegare års innstillingar der dette har vore peika på når det gjeld Eidangertunnelen (Fariseidet-Porsgrunn). Fleirtalet legg fortsatt dette til grunn. Fleirtalet ser det som positivt at Porsgrunn kommune, etter initiativ frå samferdselsministeren, har stilt opp med delfinansiering av planlegginga.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til at Høyre, Fremskrittspartiene og Kristelig Folkeparti som en del av forliket om disponering av rammeområde 18 ble enige om å redusere bevilgningen til Jernbaneverket med 15 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at flertallet, bestående av Høyre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet foreslår å kutte Jernbaneverkets investeringsbudsjett med 15 mill. kroner. Disse medlemmer er overrasket over dette forslaget, da bevilgningsforslaget også i utgangspunktet var lavt i forhold til Jernbaneverkets handlingsplan, som er utarbeidet på bakgrunn av Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2002-2011. Disse medlemmer viser til Regjeringens politiske plattform slikt den er uttrykt i Sem-erklæringen, hvor det heter:

"det legges opp til en økning av bevilgningene til Jernbaneverket."

Disse medlemmer konstaterer at Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre heller ikke på dette området oppfyller sine løfter fra Sem-erklæringen.

Disse medlemmer viser til jernbanens viktige rolle for frakt av personer og gods, og til at jernbanen tar en betydelig andel reisende rundt de store byene i rushtiden. Mindre satsing på jernbane vil derfor kunne føre til at vegnettet belastes ytterligere i denne perioden. Disse medlemmer viser til at det er store utfordringer på investeringssiden for Jernbaneverket - særlig i det sentrale østlandsområdet og rundt de store byene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet står fast på regjeringen Stoltenbergs forslag til bevilgninger til Jernbaneverket.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at jernbanen har en svært lav markedsandel, bare litt over 4 pst. av så vel person- og godstransporten i Norge. Med den utvikling vi ser i folks reisemønster med hyppigere bruk av fly på lange strekninger, til tross for særavgifter for å tvinge folk til å bruke toget, og økningen i komfort og effektivitet innenfor busstransporten, har jernbanen som personbefordrer svekket sin rolle. Til tross for enorme subsidier

har NSB ikke maktet å gjøre jernbanen konkurransedyktig som transportmiddel.

Disse medlemmer mener utviklingen går i retning av mer og mer flytrafikk og mindre jernbanebruk på hele strekninger mellom store byer som Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger Kristiansand og Bodø. Jernbanens styrke er først og fremst nærtrafikken i de største befolkningssentrene, samt spesielle transportstrekninger som f. eks. Gardermobanen. Siden det uansett må være veg mellom byer og tettsteder, blir jernbanelinjer et supplement som etter hvert har en for høy pris. Disse medlemmer vil derfor vurdere om lange jernbanestrekninger bør legges ned og erstattes av et langt bedre transporttilbud basert på buss.

Disse medlemmer ønsker at jernbanenettet åpnes for fri konkurranse, slik at skinnegående transport kan bli mer konkurransedyktig. Økt konkurranse vil føre til bedre og billigere tilbud, som igjen vil gi en betydelig miljøgevinst. Trafikken på jernbanenettet må derfor dereguleres ved endringer av forskriftene til jernbaneloven, og åpnes for fri konkurranse.

Disse medlemmer vil at kontroll med jernbanevirksomheten legges til et framtidig Transportdirektorat med et særskilt ansvar for sikkerheten.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti har merket seg at Regjeringen foreslår å bruke 1 303,3 mill. kroner til investeringer i linjenettet, og at dette utgjør en vekst på 24,3 pst. i forhold til saldert budsjett for 2001.

Disse medlemmer har også merket seg at dette innebærer en reduksjon i forhold til rammen i Nasjonal transportplan med nesten en tredjedel. Skulle flertallets ramme i Nasjonal transportplan bli fulgt, skulle det for neste år blitt bevilget ca. 600 mill. kroner mer til investeringer i linjenettet enn det Regjeringen foreslår. Nasjonal transportplan er det viktigste planredskapet Stortinget vedtar for samferdselssektoren, og det er bare et halvt år siden Stortinget behandlet Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer vil understreke at hvis investeringsnivået som Regjeringen har lagt seg på for neste års budsjett blir videreført, vil viktige jernbaneinvesteringer ikke bli gjennomført i planperioden. Dette gjelder dobbeltspor på Vestfoldbanen; Barkåker-Tønsberg, godsterminalen på Ganddal og Jærbanen; Stavanger-Sandnes. Et så lavt investeringsnivå vil også føre til at dobbeltsporet mellom Asker og Jong som er planlagt ferdigstilt i 2006, ikke blir ferdigstilt før i 2007. I tillegg vil stasjons- og knutepunktsutviklingen reduseres betydelig.

Disse medlemmer vil peke på nødvendigheten av at Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett kommer tilbake til Stortinget med en investeringsplan som oppfyller ambisjonsnivået i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget i vårsesjonen med en investeringsplan for jernbaneinvesteringer som er i tråd med ambisjonsnivået i Nasjonal transportplan."

Vestfoldbanen

Disse medlemmer viser til at det er en økende grad av forskjellsbehandling mellom investeringer i infrastruktur for bil og infrastruktur for tog i Vestfold. Realiteten er at mens bilister snart har god kvalitet motorveg gjennom hele fylket, bruker toget 13 minutter lengre tid til Oslo i dag enn det gjorde i 1973.

Resultatet er at andelen av bil på strekningen gjennom Vestfold sammenlignet med tog øker, noe disse medlemmer synes er i klar konflikt med intensjonen om å få mer av trafikken over på tog.

Disse medlemmer viser til merknadene fra Kristelig Folkeparti i behandlingen av Nasjonal transportplan St.meld. nr. 46 (1999-2000) om bevilningene til utbygging av Vestfoldbanen. I denne merknaden skrev medlemmene fra Kristelig Folkeparti:

"Disse medlemmer mener det er viktig at investeringene i infrastruktur for tog ikke sakter ut. Det kan føre til at et feil reisemønster etableres. Derfor ønsker disse medlemmer en raskere realisering av viktige tiltak på Vestfoldbanen. Disse medlemmer er kjent med den store reisetidsgevinsten det vil gi om en realiserer Eidangertunnelen. Denne er en forutsetning for senere å kunne realisere en sammenkobling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Disse medlemmer har videre merket seg at NSB prioriterer videreføring av dobbeltsporet til Tønsberg høyt, og mener det er grunn til å legge vekt på vurderingene til det selskapet som kjører togene."

(..)

"Disse medlemmer vil peke på at de jernbanestrekningene NSB i dag trafikkerer i stor grad har en skinnegang som er svært gammel. Disse medlemmer mener det er viktig at det ved utbygging av nye strekninger tas hensyn til at den infrastrukturen som bygges skal brukes i lang tid framover. Derfor bør det tas høyde for at det i framtida kan bli aktuelt å kjøre tog med vesentlig høyere hastigheter enn det NSB kjører i dag og har planer for de nærmeste årene."

Disse medlemmer støtter medlemmene fra Kristelig Folkeparti i dette synet, og ønsker blant annet med bakgrunn i det å øke bevilningene til dobbeltspor Tønsberg-Barkåker og planlegging av Eidangertunnelen.

Krengetogtiltak Kongsvinger/Østfoldbanen

Disse medlemmer viser til sine merknader i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) om Nasjonal transportplan 2002-2001. I behandlingen av denne ble det pekt på at økte rammer til Jernbaneverket ville muliggjøre en forsering av krengetogtiltak på Kongsvinger/Østfoldbanen. Disse medlemmer ønsker å øke bevilningene til dette tiltaket.

Ski stasjon

Disse medlemmer vil understreke betydningen av en effektiv og miljøvennlig avvikling rushtrafikken i Oslo-området. Det er en viktig målsetting at en større andel av pendlertrafikken fra Akershus skjer kollektivt. Utbedringer av Ski stasjon vil kunne skape en slik overgang fra veg til bane. Disse medlemmer vil derfor avsette planleggingsmidler til utbedringer av Ski stasjon på neste års budsjett.

Jærbanen

Disse medlemmer har registrert den suksessen i form av passasjerøkning som har vært på Jærbanen mellom Sandnes og Stavanger. Bygging av dobbeltspor på denne strekningen er et prioritert prosjekt i Nasjonal transportplan. Disse medlemmer vil derfor avsette planleggingsmidler til Sandnes-Stavanger i neste års budsjett.

Mossetunnel

Disse medlemmer viser til sine merknader i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000), jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001) vedrørende Østfoldpakken. Disse medlemmer vil understreke at Østfoldpakken ikke er en helhetlig transportløsning fordi investeringene i jernbanelinjen er skjøvet ut i tid. Disse medlemmer vil framskynde satsingen på Østfoldbanen og vil derfor prioritere å sette av planleggingsmidler til Mossetunnelen i neste års budsjett.

Trafikksikkerhet

Disse medlemmer vil prioritere tiltak i trafikk-sikkerhet på linjenettet. Jernbaneverket har i sin plan for å bedre sikkerheten prioritert tiltak for å forhindre sammenstøt mellom tog, tunnelsikring og tiltak for å forebygge ulykker på planoverganger.

Når det gjelder arbeidet med å sanere og sikre planoverganger, gjenstår ved inngangen til 2002 fortsatt mer enn 4-500 planoverganger. Det er foreslått 96,2 mill. kroner til formålet. Det rekker til å sikre 100 planoverganger. Det har vært flere tragiske dødsulykker de siste årene ved planoverganger. Disse medlemmer mener derfor at innsatsen på dette område må økes.

Disse medlemmer vil øke programområde trafikksikkerhet med 30 mill. kroner.

Kapasitetsøkende tiltak

Disse medlemmer mener kapasitetsøkende tiltak på jernbanen må prioriteres for å øke kapasiteten for gods og persontransport på jernbanenettet. Profilitvidelse av tunneler og bygging av flere kryssningsspor er en viktig strategi for å få mer gods over fra veg til jernbane. Det er avsatt 147 mill. kroner til kapasitetsøkende tiltak i 2002.

Disse medlemmer mener at mange års forsømmelse av investeringer på jernbanenettet krever at dette området må prioriteres.

Disse medlemmer vil øke bevilgningene til kapasitetsøkende tiltak med 20 mill. kroner.

Stasjoner og knutepunkter

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen foreslår å bevilge 52 mill. kroner kroner til Jernbaneverkets arbeid med stasjoner og knutepunktutvikling. Disse medlemmer vil understreke at dette medfører en kraftig reduksjon i de utbyggingsplaner Jernbaneverket har lagt på bakgrunn av satsingen lagt i Nasjonal transportplan. Utvikling av gode skysstasjoner og knutepunkter er nøkkelen til å skape et konkurransedyktig kollektivtilbud i konkurranse med økt vegtrafikk.

Disse medlemmer vil peke på at sentrale og tungt trafikkerte stasjoner som Nationalteatret, Oslo S Øst, Grorud, Trondheim, Heimdal, Levanger og Kristiansand ikke vil bli gjennomført i planperioden hvis investeringsnivået fra forslaget til statsbudsjett blir videreført. Disse medlemmer vil derfor øke investeringene til stasjoner og knutepunkter.

Leangen og Ganddal godsterminal

Disse medlemmer ser tilknytting til havn som et viktig element i utbygging av nye godsterminaler. Når det gjelder Ganddal godsterminal, har kommunen fattet reguleringsplanvedtak, men vedtaket er imidlertid påklaget til Fylkesmannen. Disse medlemmer registrerer at det ikke er foreslått bevilgninger til dette prosjektet i budsjettet for 2002 og støtter dette.

Lokalisering til Leangen er derfor ikke optimal, ikke minst fordi lokaliseringen også er miljøpolitisk kontroversiell.

Disse medlemmer registrerer at et flertall på Stortinget likevel gikk inn for denne lokaliseringen, men ønsker ikke å gå inn for byggestart før reguleringsplan er endelig behandlet. Dessuten har både NSB og Jernbaneverket sagt i komiteens høringer at denne terminalen ikke er prioritert fra deres side.

Disse medlemmer går derfor imot de foreslåtte bevilgningene til dette prosjektet, men er forberedt på å komme tilbake til spørsmålet i Revidert nasjonalbudsjett for 2002 dersom reguleringsplanen og en eventuell klagesak er ferdigbehandlet.

Disse medlemmer vil i neste års budsjett bevilge 126,4 mill. kroner mer over post 30 enn det Regjeringen foreslår. Disse medlemmer vil at midlene skal fordele seg på følgende måte:

Prosjekter	Mill. kroner
Vestfoldbanen (Barkåker-Tønsberg)	56
Krengetogtiltak Kongsvinger-/	
Østfoldbanen	15,4
Eidangertunnelen.....	15
Ski stasjon.....	10
Jærbanen (Stavanger-Sandnes).....	5
Mossetunnel.....	5
Programområde: Trafikksikkerhet	30

Programområde: Kapasitetsøkende tiltak.	20
Stasjoner og knutepunktutvikling.....	10
Leangen Godsterminal.....	-40

Disse medlemmer vil derfor foreslå at post 30 økes med 126,4 mill. kroner og bevilges med 1 429,7 mill. kroner.

Post 23 Drift og vedlikehold

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Jernbaneverkets forvaltningsansvar er hele det ordinære jernbanenettet i Norge, med unntak av private sidespor og private godsterminaler.

Disse medlemmer har merket seg at foreslåtte bevilgninger til post 23 er økt svakt sammenlignet med saldert budsjett for 2001. Videre har disse med-

lemmer merket seg at vedlikeholdsbudsjettet er foreslått holdt på en nominell videreføring av årets salderte budsjett.

Det er bred politisk enighet om at det er viktig med en satsing på jernbanen, og at det er ønskelig med en overgang fra veg til bane. Dette er gunstig fra både et miljø, samt et samfunnsmessig synspunkt. Men skal dette kunne skje, må det gis tilstrekkelige midler til drift og vedlikehold. Jernbaneverket anser at dette beløpet er tilstrekkelig for å opprettholde dagens standard på jernbanenettet. Disse medlemmer anser imidlertid at dagens standard av jernbanenettet ikke er tilfredsstillende, og ser et godt vedlikehold som en sentral del av et godt jernbanetilbud.

Disse medlemmer forslår at post 23 økes med 15 mill. kroner og bevilges med 2 879,9 millioner kroner

5.13 Kap. 1351 Overføringer til NSB BA

5.13.1 Sammendrag

(i 1000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002 (St.prp nr.1. Tillegg nr. 4/ saldert budsjett 2001)
1351	987 000	1 293 000	1 298 000	31,5

Etter forhandlinger med NSB BA foreslås det i St.prp. nr. 1 (2001-2002) bevilget 1 293 mill. kroner til betaling for persontransporttjenester utført av NSB BA for 2002. Dette er en økning på 306 mill. kroner eller 31 pst. i forhold til saldert budsjett 2001, og en økning på om lag 7 pst. i forhold til Revidert nasjonalbudsjett 2001.

Avtalen innebærer en videreføring av dagens togproduksjon. Helårseffekten av bl.a. økte kapitalkostnader for nytt materiell vil isolert sett medføre et høyere beløp i 2003.

Statlig kjøp av persontransporttjenester omfatter toggruppene nærtrafikk, intercitytrafikk og region- og lokaltog. Ingen av disse toggruppene drives i dag bedriftsøkonomisk lønnsomt.

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) foreslås det økt skole- og studentrabatt for kollektivreiser. Forslaget gir anslagsvis 5 mill. kroner i økte kostnader for NSB BA, som foreslås kompensert gjennom ordningen med statlig kjøp. Over post 70 foreslås det bevilget 1 298 mill. kroner, mot tidligere foreslått 1 293 mill. kroner.

5.13.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at jernbanene har et klart miljømessig fortrinn framfor andre transportalternativer, og til tross for flere ulykker de siste årene er tog fremdeles langt sikrere å reise med en for eksempel bil.

Flertallet har merket seg at kap. 1351 Overføringer til NSB BA i St.prp. nr. 1 (2001-2002) er foreslått bevilget med 1 293 mill. kroner, en øking med 7 pst., i forhold til Revidert nasjonalbudsjett 2001. Flertallet har videre merket seg at regjeringen Bondevik II har foreslått en øking av dette kapittelet med ytterligere 5 mill. kroner. Denne økningen skal kompensere for utvidelse av studentrabatten fra 30 til 50 pst.

Flertallet har merket seg at forslaget til bevilgning legger til grunn en kraftig økning av nærtrafikken fra 2001 til 2002 på 25,3 pst. og en øking på 6,1 pst. av intercitytrafikken. Videre legges til grunn bruk av 36 nye lokaltog i Oslo-området og på Jærbanen, samt 6 nye krengetogsett i intercitytrafikken på Østfoldbanen, fra høsten 2002. Flertallet støtter dette.

Flertallet har merket seg avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Buskerud fylkeskommune om kollektivtrafikken mellom Drammen og Hønefoss fra 1. januar 2002. Staten gir kompensasjon for dette over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett til Buskerud fylkeskommune, og fylkeskommunen står fritt til å benytte disse midlene til forhandlinger med NSB BA og rutebilselskaper om alternative transportløsningsmetoder. Flertallet støtter denne ordningen.

Flertallet har merket seg at avtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA ikke er sluttført, og at Samferdselsdepartementet vil søke å videreutvikle avtaleverket i retning av et system med bruk av kvalitetskontrakter/resultatavhengige tilskuddsordninger.

Flertallet støtter denne tilnærmingen og imøteser Transportøkonomisk Institutt's utviklingsarbeid på dette området.

Flertallet minner om at tog først og fremst har store samfunnsøkonomiske fordeler, og at anvendelse utelukkende bedriftsøkonomiske prinsipper ikke vil gjøre bruk av tog lønnsomt. Flertallet peker derfor på nødvendigheten av at avtaleverket inkluderer reelle økninger i antall reisende i tillegg til behov for incitamenter for kostnadseffektivitet, balansert risiko mellom Staten og NSB BA og de bedriftsøkonomiske målene for transportselskapene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti er positiv til økningene, som viderefører de gode erfaringene en har med statlige kjøp flere steder i år. To eksempler på dette er Jærbanen og Trønderbanen. Dette ser disse medlemmer som eksempler på at statlige kjøp fører til økt trafikkgrunnlag, og en overgang fra veg til bane, slik det er et bredt politisk flertall for.

Disse medlemmer minner om flertallsmerkningen i behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, hvor det ble pekt på at det er mulig å få flere til å reise med tog dersom det er politisk vilje til å satse på jernbanen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram en vurdering av hvordan økt offentlig kjøp av persontransporttjenester på jernbane kan medføre økt trafikkoverføring fra veg til jernbane."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at selv en dramatisk økning av togtrafikken knapt vil være tilstrekkelig til å fange opp den samlede økningen i transportbehovet, og langt mindre være tilstrekkelig til å redusere behovet for vegbasert transport.

Disse medlemmer mener derfor at de svært knappe ressursene som står til disposisjon vil gjøre mye mer nytte ved at de bevilges til veg enn at de benyttes på særdeles ulønnsomme jernbanestrekninger.

Komiteen registrerer at regionstilbudet med tog i Hallingdal nå vil bli gjeninnført tidligst mulig i 2002, og støtter dette.

Konkurransen på sporet

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til at det nå er åpnet for konkurranse innen godstransport på Jernbaneverkets spor. Samtidig er det tegn som tyder på at jernbanesektoren internasjonalt står foran en liberalisering der jernbanesporene blir åpnet slik at flere selskaper kan tilby sine tjenester også innen persontransport. Ettersom EU er en viktig pådriver for en slik utvikling vil Norge, som

en del EØS-området, måtte legge til for at også norske jernbanespor vil bli åpnet for konkurranse for persontransport.

Flertallet ser det som positivt å få flere transportører også innen persontransport.

Flertallet forutsettes at hensynet til trafikkikkerhet og tilgjengelig sporkapasitet blir ivaretatt når det åpnes for konkurranse innen persontransport med jernbane.

Det er i dag få aktører som står klare til gå inn i konkurranse med NSB på persontransportsiden. Det å drive jernbaneverksamhet stiller høye krav både til kompetanse og kapital. Det er derfor viktig at Regjeringen tar seg nødvendig tid til den nødvendige tilrettelegging slik at det etableres virksom konkurranse på dette området. Det vil kunne styrke jernbanen i forhold til andre transportmiddel.

Flertallet vil derfor vise til forslag om at Stortinget ber Regjeringen endre forskriftene slik at forholdene legges rette til for ytterligere konkurranse innen persontransport på Jernbaneverkets skinneganger. Det forutsettes at hensynet til trafikkikkerhet og tilgjengelig sporkapasitet blir ivaretatt, jf. forslag i kap. 3.2.1.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at flertallet, bestående av Kristelig Folkeparti, Høyre og Fremskrittspartiet går inn for økt konkurranse innenfor jernbanesektoren også innenfor persontransport. Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet ved statsråden i brev den 14. november 2001 år skriver at:

"I tråd med framlegg i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001) legges det fra Samferdselsdepartementets side i første omgang opp til å utvide forskriftene om tilgang på sporet til også å omfatte godkjente jernbaneforetak som ønsker å utføre godstransporter på strekninger der det er ledig kapasitet på jernbanenettet."

Disse medlemmer er på denne bakgrunn overrasket over at regjeringspartiene har skiftet mening i dette spørsmålet på så kort tid.

Disse medlemmer finner det ikke sannsynliggjort at de potensielle gevinstene ved å åpne jernbanenettet i persontransport for flere aktører er større enn de samfunnsøkonomiske konsekvensene som følger av et slikt system. Disse medlemmer er bekymret for at et hastevedtak i et slikt spørsmål medfører at dette ikke i tilstrekkelig grad ses i sammenheng med ledig sporkapasitet og hensynet til trafikkikkerheten.

Disse medlemmer vil ellers understreke at Norge er blant de land i Europa som organisatorisk og lovmessig har kommet lengst med å legge forholdene til rette for å åpne for konkurranse på jernbanenettet. Disse medlemmer mener derfor at det er liten grunn til å frykte at EU i nær framtid vil forsøke å tvinge fram noen raskere utvikling på dette området enn hva det er lagt opp til i St. meld. nr. 46 (1999-

2000). Disse medlemmer deler derfor ikke flertallets bekymring i så henseende.

Disse medlemmer går på denne bakgrunn imot forslaget om å utvide konkurransen innen persontransport på Jernbaneverkets skinneganger.

Organisasjonsform

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til at NSB er et selskap som i stigende grad blir utsatt for konkurranse. Skal NSB kunne løse de viktige oppgavene de er satt til i det norske transportsystemet er det viktig at selskapet har de samme rammebetingelsene som de selskapene de konkurrerer med. Det har ikke NSB så lenge det er organisert som et BA.

Flertallet ønsker å bedre NSBs konkurransevne gjennom å omgjøre selskapet til et aksjeselskap og vil på denne bakgrunn fremme forslag om at Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre NSB BA til aksjeselskap, jf. forslag i kap. 3.2.1.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet registrerer at avtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet går inn for at NSB BA omgjøres til et statlig aksjeselskap.

Disse medlemmer vil minne om at NSB BA fylles et meget samfunnsmessig viktig mål, og at det vil være av ytterst stor betydning om bedriften kunne gå konkurs, noe en omorganisering til statsaksjeselskap ville kunne gjøre mulig.

Disse medlemmer vil peke på at ved organisering som et statsaksjeselskap ville staten miste mye av sin mulighet til å styre bedriftens virke i samfunnsmessig ønsket retning.

Disse medlemmer frykter at aksjeloven med sin vektlegging av bedriftsøkonomiske kriterier vil kunne ha sterke negative konsekvenser for muligheten for å sikre likeverdige tilbud i hele landet. Investering og utbygging av tjenestetilbudet vil bli styrt etter hvor det gir størst økonomisk avkastning, mens andre hensyn som distrikts-, fordelings-, miljø- og sysselsettingsmessige hensyn blir nedprioritert.

Disse medlemmer viser til at en omorganisering fra dagens ordning til et statsaksjeselskap vil ha stor betydning for de ansatte og deres avtalte og opparbeidede rettigheter. Den beskyttelse ansatte har mot oppsigelser, permisjoner og lignende forhold vil bli påvirket ved en omorganisering til et statsaksjeselskap.

Disse medlemmer finner det uakseptabelt at framtiden til en bedrift av NSB BAs betydning ikke blir gjenstand for mer grundig diskusjon i samfunnet. Den foreslåtte omorganiseringen har ikke blitt diskutert med de ansatte, eller i samfunnet for øvrig. Disse medlemmer går derfor imot den foreslåtte omorganiseringen til statsaksjeselskap.

5.14 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

5.14.1 Sammendrag

(i 1000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002
1354	12 000	20 900	74,2

For 2002 foreslås bevilget 20,9 mill. kroner til drift av Statens jernbanetilsyn. Dette er en økning på 74,2 pst. i forhold til saldert budsjett 2001 og 7,3 pst. i forhold til Revidert nasjonalbudsjett for 2001.

Mange av de oppgaver og aktiviteter som har pågått i 2001 vil måtte videreføres til 2002. Det forventes at en del av arbeidet direkte knyttet til oppfølging av Groth-kommisjonens rapport vil være avsluttet i løpet av 2001. Resultatet av mye av dette arbeidet vil imidlertid medføre at Statens jernbanetilsyn påføres ekstra permanente oppgaver.

5.14.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har ingen merknader til forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det har vært en kraftig vekst i Jernbanetilsynet. Disse medlemmer støtter et sterkt jernbanetilsyn, men mener veksten går for raskt. Disse medlemmer mener videre at potensial for effektivisering som følge av rask vekst ikke er tatt hensyn til. På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer en reduksjon på 2 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser for øvrig til forslag og merknader i forbindelse med behandling av Innst. S. nr. 119 (2000-2001) om Nasjonal transportplan, der Fremskrittspartiet ønsket å opprette et eget transporttilsyn som skulle føre kontroll med all transport til lands, til vanns, i luften og havnevirksomhet.

5.15 Kap. 1360 Samferdselsberedskap

5.15.1 Sammendrag

(i 1000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002
1360	41 909	43 000	2,6

Budsjettforslaget for 2002 for samferdselsberedskap er på 43 mill. kroner og innebærer en videreføring på om lag samme nivå som saldert budsjett 2001.

5.15.2 Komiteens merknader

I lys av terrorangrepet i New York og Washington 11. september 2001 er det skapt et nytt fiendebilde som også vil ha betydning for samferdselsberedskapen.

Komiteen vil derfor be om at dette perspektivet blir inkludert i Forsvarets forskningsinstitutt's prosjekt "Beskyttelse av samfunnet 4/Sårbarhetsreducerende tiltak innen transport".

Komiteen har ingen merknad til bevilgningsforslaget.

5.16 Kap. 1370 Kjøp av posttjenester

5.16.1 Sammendrag

(i 1000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2001)	Pst. endring 2001/2002
1370	540 000	372 000	-31,1

Til statlig kjøp av bedriftsøkonomiske ulønnsomme posttjenester for 2002 er det foreslått bevilget 372 mill. kroner. Dette er en nedgang på 168 mill. kroner eller 31,1 pst. i forhold til saldert budsjett for 2001. Nedgangen skyldes at det er tatt i bruk en ny beregningsmodell for statlig kjøp. Styret for Posten har foreløpig ikke foreslått portoøkninger for 2002.

5.16.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at det er innført en ny beregningsmodell for statlig kjøp av ulønnsomme posttjenester, og at dette medfører en reduksjon av bevilgningene til slike kjøp i forhold til tidligere års budsjetter.

Flertallet har merket seg at departementet og Posten mener at prinsippene som ligger til grunn for denne nye modellen er bedre enn hva som tidligere har ligget til grunn. Flertallet forutsetter at dette ikke medfører et dårligere tjenestetilbud.

Flertallet har videre merket seg at det høsten 2001 er fastsatt ny konsesjon for Posten, og at denne gjelder fram til 31. desember 2005. Konsesjonens formål er å sikre et landsdekkende tilbud av leveringspliktige tjenester til rimelig pris og god kvalitet. Flertallet vil understreke betydningen av gode posttjenester i hele landet, og forutsetter at den nye konsesjonen sikrer dette.

Flertallet ser positivt på at begrepet "basistjeneste" er erstattet med "leveringspliktig tjeneste" i den nye konsesjonen, og at dette er gjort for å understreke at det er en plikt å levere den angitte tjeneste.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at regjeringen Bondevik i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) foreslår å øke utbyttet fra Posten Norge BA med 100 mill. kroner, og ser med bekymring på at regjeringspartiene i Budsjett-innst. S. I (2001-2002) foreslår å øke dette utbyttet ytterligere. Disse medlemmer viser til at Posten Norge BA er en bedrift i omstilling, og trenger nødvendige ressurser for å gjennomføre dette på en forsvarlig måte. Disse

medlemmer har også ved flere anledninger blitt varslet om en mulig nødvendig kapitaltilførsel for bedriften. På denne bakgrunn er disse medlemmer bekymret for at regjeringen Bondevik II har lagt opp til å hente ut uforsvarlig høyt utbytte fra Posten Norge BA, og at denne økningen i større grad skyldes behov for budsjettinndekning enn hensynet til bedriftens beste. Disse medlemmer understreker at staten må opptre som en profesjonell bedriftseier, og derfor drive en forsvarlig utbyttepolitikk overfor de statlige bedriftene. Disse medlemmer legger til grunn at dette ikke medfører noen varig økning i nivået for eventuelt framtidig utbytte fra Posten. Disse medlemmer viser til budsjettforslaget, hvor det heter at:

"Det har vært lagt til grunn at det skal utbetales et utbytte på 30 pst. av selskapets overskudd etter skatt."

Disse medlemmer forutsetter at dette vil ligge til grunn i den framtidige utbyttepolitikken.

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 275 (2000-2001), hvor det heter:

"Komiteen viser til at Posten gjennomgår omfattende omstillinger innen alle forretningsområder, og er kjent med at dette har betydelige personalkonsekvenser.

Komiteen understreker at omstillingsprosessen må foregå i nært samarbeid med de ansatte."

(..)

"Komiteen ser med bekymring på veksten av uføretrygdede og det høye sykefraværet i bedriften. Komiteen legger til grunn at dette blant annet kan henge sammen med de store omstillingene og nedbemanningen som Posten gjennomfører, hvor presset på den enkelte kan være høyt.

Komiteen vil understreke viktigheten av forebyggende arbeid og oppfølging i hele konsernet, og at Posten iverksetter nødvendige tiltak for å få ned sykefraværet og antall uføretrygdede"

Disse medlemmer legger fortsatt dette til grunn, og ber om å bli løpende orientert om utviklingen av sykefravær og antall uføretrygdete i bedriften.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil være åpen for økt konkurranse på posttjenester, noe som vil medføre økt effektivitetskrav og som igjen stimulerer til alternative og mer rasjonelle løsninger og organiseringer.

Disse medlemmer vil også vise til de midler som er bevilget tidligere til omstrukturering av Posten Norge BA.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn redusere bevilgningene til dette formål med 50 mill. kroner i forhold til Regjeringens budsjettforslag for 2002.

Organisasjonsform

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til at Posten Norge BA opererer i et marked som er i rask forandring. Grenser mellom

produkter og markeder forsvinner, og det er grunn til å anta at Posten står foran en lignende prosess som telemarkedet har gjennomgått. Dette stiller Posten overfor store utfordringer. Det er derfor nødvendig å organisere Posten slik at selskapet har best mulig konkurransemuligheter og handlingsrom. Det kan best oppnås ved Posten omdannes til et aksjeselskap.

Flertallet vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag om at Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre Posten BA til aksjeselskap, jf. forslag under kap. 3.2.1.

Flertallet vil understreke at Posten fremdeles vil være underlagt de samme konsesjonskrav om at hele landet skal ha tilbud om formidling av leveringspliktige tjenester til rimelig pris og god kvalitet.

Flertallet vil videre vise til St. prp. nr. 1 (2001-2002) hvor det varsles at Posten har behov for en kapitaltilførsel i størrelsesorden 2,3 mrd. kroner og til St. meld. nr. 26 (2000-2001) hvor det orienteres om at styret i Posten Norge BA har bedt om at selskapets organisasjonsform vurderes.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at flertallet bestående av Kristelig Folkeparti, Høyre og Fremskrittspartiet, legger opp til et hastevedtak om at Posten Norge BA skal omdannes til aksjeselskap. Disse medlemmer mener at Postens frihet, handlingsrom og konkurransemuligheter er godt sikret i dagens organisasjonsform, og at denne modellen også sikrer muligheten til samfunnsmessig helhetstenking og rettigheter for de ansatte på en bedre måte enn en aksjeselskapsmodell vil gjøre.

Disse medlemmer viser til at Posten Norge BA gjennomgår en omfattende omorganisering og effektivisering innenfor BA-modellen, og at dette viser at Posten kan møte utfordringer med et marked i rask forandring også innenfor dagens organisasjonsmodell.

Disse medlemmer er bekymret for at det samme flertallet vil ønske å selge ut statens aksjer i Posten etter at en slik omdanning er gjennomført, noe som vil redusere muligheten for å benytte Posten som virkemiddel i en samfunnsmessig helhetstenking betraktelig. Disse medlemmer mener at en slik omorganisering vil medføre en større risiko for at postsystemet i mindre grad vil sikre lik tilgjengelighet over hele landet til en mest mulig lik pris.

Disse medlemmer peker på at en omorganisering av den størrelsen som foreslås kan være av meget stor betydning for samfunnet som helhet og for de ansatte. Da er det viktig at omorganiseringen er gjenstand for en grundig behandling, ikke minst gjennom at de ansatte er involvert i diskusjonen. Disse medlemmer mener det er problematisk at en slik grundig behandling ikke har skjedd, og går imot den foreslåtte omorganiseringen.

5.17 Kap. 5612 Renter av lån til Posten Norge BA

5.17.1 Sammen drag

(i 1000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002
5612	26 000	28 000	7,7

Beløpet under post 81 på 28 mill. kroner for 2002 gjelder renteinntekter fra et ansvarlig statlig lån på 400 mill. kroner.

5.17.2 Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader.

5.18 Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet

5.18.1 Sammen drag

(i 1000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2001	St.prp. nr. 1 (2001-2002)	Pst. endring 2001/2002
1380	161 300	169 300	5,0
4380	151 300	159 300	5,3

Det er budsjettert med 145,1 mill. kroner i driftsutgifter for 2002. Dette inneber ein viss auke målt mot saldert budsjett 2001 og kan forklarast med innføring av meirverdiavgift på tenester frå 1. juli 2001 og generell prisstiging.

Tilsynet har utarbeidd ein plan for fornying og effektivisering av verksemda som m.a. betyr at talet på tilsette kan reduserast med 20 pst. innan 2004.

Utgiftsbudsjettet omfattar 10 mill. kroner til å ivareta ansvaret for Radiostøykontrollen. Dette beløpet skal ikkje dekkjast av tilsvarande inntekter hos Post- og teletilsynet.

5.18.2 Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unntatt medlemene frå Fremskrittspartiet, syner til at Post- og teletilsynet har utarbeida ein plan for fornying og effektivisering av verksemda. Fleirtalet har merka seg at som følge av effektiviseringspotensial i organisasjonen kan talet på tilsette reduserast med 20 pst. innan 2004. Post- og teletilsynet har som mål å gjennomføre 50 pst. av denne reduksjonen i 2002.

Fleirtalet vil understreke at det er viktig at arbeidet med omlegginga i organisasjonen skjer i ein open dialog med dei tilsette, og legg til grunn at desse blir trekt inn og haldne orientert om omlegginga.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt alternative budsjettforslag, slik det foreligger i finansinnstillingen. Disse medlemmer vil understreke at Arbeiderpartiet her har foreslått vel 75 mill. kroner mer til rammeområde 18 enn regjeringspartiene. Disse medlemmer konstaterer at

dette forslaget ikke har fått flertall, og viser til at Post- og teletilsynet har startet et arbeid med fornyelse og effektivisering av tilsynets arbeid, som ventes å gi utslag i en reduksjon av antall ansatte allerede i 2002. På denne bakgrunn, og på bakgrunn av at det i budsjettproposisjonen er foreslått en betydelig økning i bevilningene til Post og teletilsynet, vil disse medlemmer foreslå å redusere bevilningene til Post- og teletilsynet med 10 mill. kroner

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er et betydelig effektiviseringspotensial i Post- og teletilsynet. Disse medlemmer registrer at det er utarbeidet en plan for å effektivisere tilsynet innen 2004. Disse medlemmer mener det er grunnlag for og hente inn 10 mill. kroner i effektivisering allerede i 2002. På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer at kap. 1380 post 1 reduseres med 10 mill. kroner.

Komiteen vil understreke betydningen av en effektiv og virksom konkurranse på post- og telemarkedene for 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.

Når det gjelder konkurransesituasjonen på telemarkedet, er flere tilbydere allerede etablert og det må antas at økt markedstilgang til det faste aksessnettet vil skjerpe konkurransen ytterligere. Aksessnettene, til boliger, bedrifter, institusjoner, osv. utgjør ofte den største kostnadsfaktoren. Det er derfor viktig å få etablert effektiv konkurranse som kan bringe kostnadene ned raskere enn når stamnett og aksessnett har samme eier, jf. departementets nettforskrifter av 11. februar 2001. Det motvirker også problemer med at enkelt-selskaper kan få kontroll over alle ledd i verdikjeden, fra nett til innhold.

Komiteen ser det som viktig at departementet og andre berørte myndigheter styrker innsatsen for oppfølging og videreføring av rammevilkår som bidrar til et konkurransedyktig kostnadsnivå på høykapasitetsnett og -tjenester i landet. Det gjelder bl.a. en økt satsning på utbygging, innhold og sikkerhet i nettene. Likeledes at man får nettforskrifter som bidrar til å få en nettstruktur som gjør det enkelt for brukerne å velge mellom ulike tilbydere. Det vil også motvirke monopolisering fra enkelt-selskaper som begrenser konkurransen på tjenester og priser.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener det må være et mål å sørge for lik tilgang og pris på høyhastighetsbånd til alle landets kommuner innen 2005. Høyhastighetsbånd vil få stor betydning for informasjonstilgang og næringsutvikling i hele landet i fremtiden.

Erfaringene fra installasjoner av digital infrastruktur er, etter disse medlemmers mening, at det forelø-

pig er mer preget av innbyrdes konkurranse om dominans og markedsandeler enn av å nå viktige samfunnsmessige mål som tilgjengelighet og gode teknologiske løsninger. Disse medlemmer vil peke på at et kreativt og åpent teknologisk samarbeid mellom utbygere og tjenesteleverandører er å foretrekke framfor en uforutsigbar konkurranse om pris og standarder, der de beste teknologiske løsningene på lang sikt ikke nødvendigvis vinner frem.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen:

- sørge for at høyhastighetsbånd i prinsippet skal være tilgjengelig for alle landets kommuner innen utgangen av 2005
- komme tilbake med et forslag om hvordan en slik utbygging skal muliggjøres og utføres, i egen melding, innen 2002
- komme tilbake med et forslag på løsninger for å gjøre stamnettet til en nasjonal infrastruktur, slik at nettet blir tilgjengelig for alle på likt grunnlag, i egen melding, innen 2002."

Mobilteksttelefon

Komiteen viser til at det eksisterer tilgjengelig mobilteksttelefonløsninger for døve i Norge. Tilgjengelighet til slike systemer vil innebære en vesentlig forbedring av de døves hverdag. Komiteen ber derfor departementet om å medvirke til at døve i Norge får tilgang til slike løsninger

5.19 Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner

5.19.1 Sammendrag

Alle sektortilskuddene ble fra 1994 slått sammen til to tilskudd på daværende Kommunal- og arbeidsdepartementets budsjett.

I forbindelse med at Samferdselsdepartementet foreslår nye rabattsystemer for ungdom i lokal rutetransport fra 1. august 2002, legges det opp til at fylkeskommunene skal kompenseres gjennom en økning i rammetilskuddet. Det legges opp til at kompensasjonen skal bli 11 mill. kroner for ungdomskort og 16 mill. kroner for skole- og studentrabatt.

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) foreslår Regjeringen å øke rabattsatsen i den foreslåtte ordningen med skole- og studentrabatt på månedskort og lignende. Regjeringen foreslår 15 mill. kroner til dette formålet, fordelt med 10 mill. kroner på fylkeskommunene og 5 mill. kroner på NSB BA. Førstnevnte foreslås kompensert fylkeskommunene over rammetilskuddet på Kommunal- og regionaldepartementets budsjett.

Det foreslås en kompensasjon til Buskerud fylkeskommune på 5,5 mill. kroner gjennom rammetilskuddet forbindelse med overtaking av ansvaret for den lokale kollektivtransporten mellom Drammen og

Hønefoss fra 1. januar 2002. Bevilgningen til jernbaneformål reduseres tilsvarende.

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 4 (2001-2002) vises det til at i Sem-erklæringen går Regjeringen inn for at statens årlige tilskudd til kollektivtransport skal flyttes fra fylkeskommunenes rammeoverføringer til Samferdselsdepartementets budsjett. Regjeringen vil komme tilbake til dette i forbindelse med den varslede stortingsmeldingen om kollektivtransport, og/eller i forbindelse med kommuneproposisjonen for 2003.

5.19.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er svært tilfreds med at Regjeringen legger opp til en ordning med nye rabattsystemer for ungdom i lokal rutetransport.

Flertallet viser til at regjeringen Bondevik har foreslått en økt bevilgning til ordningen med høyere rabattsats enn regjeringen Stoltenberg, og at beregningene for kompensasjon til fylkeskommunen er gjort på nøyaktig samme måte av begge regjeringer, bygd på opplysninger fylkeskommunene selv har rapportert inn. Flertallet viser til at det til nå ikke har kommet fram opplysninger som tilsier at beregningene fra regjeringen Stoltenberg og regjeringen Bondevik er uriktige, men forutsetter at Regjeringen følger situasjonen nøye, slik at intensjonen med ordningen kan oppfylles.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at det høsten 2001 er igangsatt et forsøk med studentrabatter for studenter i Trondheim. Disse medlemmer ber departementet om i samråd med Sør-Trøndelag fylkeskommune å medvirke til at denne ordningen kan videreføres fram til 1. august 2002, da den statlige ordningen med studentrabatter vil tre i kraft.

6. ANDRE MERKNADER OG FORSLAG SETT FRAM UNDER BEHANDLINGA I KOMITEEN

6.1 Kapasitet i anleggsbransjen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, vil be Regjeringen foreta en kartlegging av den ledige kapasiteten innen anleggsbransjen, både på maskinsiden og når det gjelder personell.

Flertallet ber Regjeringen orientere Stortinget om situasjonen på en egnet måte.

6.2 Bonusprogram mv.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg at Konkurransetilsynet har til vurdering bruken av lojalitetsprogram i innenlandsk luftfart.

Disse medlemmer vil vise til at Konkurransetilsynets vedtak kan ankes inn for Arbeid- og administrasjonsdepartementet og har for øvrig ingen merknad.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet vil vise til at det blant annet i Tyskland er ordninger som regulerer slik at hvis andre flyselskaper ønsker å konkurrere på samme rutenett som Lufthansa, så er det stilt krav fra myndighetene om at det konkurrerende selskap kan kreve å delta i samme bonusordning som Lufthansa. Disse medlemmer forventer at Konkurransetilsynet i sine vurderinger legger vekt på slike, og andre innspill før tilsynet fatter sitt endelige vedtak om bonusordninger for flyreiser i Norge.

Komiteen sine medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er kjent med at konkurrerende selskap i Europa har bonusprogram, også på den innenlandske marknad. Etter disse medlemmene si vurdering vil dette føre til at selskap med Noreg som ein del av heimemarknaden, får ein konkurranseulempe i den internasjonale marknad. Det kan og vere ei konkurranseulempe i høve til nye aktørar som har bonusprogram i andre land.

Desse medlemmene meiner at alternative tiltak for å gjere det lettare for nye aktørar, må vurderast nærare. Eit aktuelt tiltak er etter desse medlemmene si vurdering, eit påbod til etablerte selskap om å ta eventuelle selskap inn i sine bonusprogram eller opne sine bonusprogram for konkurrerende aktørar på innanlandske ruter.

Desse medlemmene meiner også at tidspunktet for administrasjonsministeren og konkurransetilsynet si inngripen i spørsmålet om bonuspoeng, er svært uheldig. Situasjonen i luftfarten er kritisk, og mange land drøfter ulike måtar å støtte sine nasjonale selskap, medan ein på norsk side foreslår tiltak som svekkar situasjonen for selskap i Noreg. Desse medlemmene er kjent med at det på nordisk plan foregår eit utgreiingsarbeid som skal avsluttast våren 2002. Desse medlemmene ser det som rimeleg å avvende denne utgreiinga, før ein eventuell inngripen i Noreg. Desse medlemmene er imidlertid opne for forbod mot bonusprogram eller endringar dersom dette skjer samstundes på den nordiske, eventuelt den europeiske marknaden.

Desse medlemmene ber Regjeringa tillate at flyselskap i Noreg får behalda retten til å ha bonuspoeng for den innanlandske flymarknaden inntil det føreligg eventuelle felles nordiske eller europeiske initiativ for å forby eller avgrense bonusordninga i ein større region.

Disse medlemmer ber vidare Regjeringa vurdere alternative tiltak for å gje aktørar likeverdig adgang og konkurransetilhøve som dei som alt er etablert på innanlandsnettet, utan at dette gjev etablerte aktørar i Noreg konkurranseulempe på den internasjonale marknaden."

Komiteen sine medlemmer frå Arbeidarpartiet har med interesse fulgt den offentlege debatten om bonuspoeng for flyreiser i Noreg. Desse medlemmene er prinsipielt skeptiske til slike bonusordningar fordi det kan virke konkurransehindrande for nye aktørar.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Konkurransetilsynet har varslet inngrep mot bonusprogrammene til SAS og Braathens. Disse medlemmer vil videre vise til at Forbrukerrådet har støttet Konkurransetilsynets beslutning, med bakgrunn i at bonusordningene virker konkurransehemmende og derved prisdrivende.

6.3 Taubanetilsyn mv.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til svar på spørsmål 11, hvor det går fram at departementet har delegert myndighet til å føre tilsyn med taubaner og kabelbaner til Det Norske Veritas.

Flertallet er kjent med at Det Norske Veritas også har ansvar for vedlikehold og ettersyn av flere slike baner, og finner en slik mulig dobbeltrolle uheldig. Flertallet viser videre til svar på spørsmål 19, hvor

det går fram at departementet vurderer samordning av dette tilsynet med andre sikkerhetstilsyn.

Flertallet ber om at en slik samordning foretas, slik at mulige dobbeltroller unngås.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til Innst. S. nr. 119 (2000-2001), hvor det heter:

"Komiteen viser til at et av tiltaksområdene i Regjeringens arbeid med fornyelse av offentlig sektor er samordning av tilsynsorganer og -ordninger. Komiteen ber om at taubanetilsynet blir vurdert i denne sammenheng, og er åpen for at dette ansvarsområdet kan inngå for eksempel i Jernbanetilsynet eller andre relevante tilsynsorgan."

Disse medlemmer legger fortsatt dette til grunn, og viser til at det på samferdselsområdet eksisterer en rekke ulike tilsynsordninger. Disse medlemmer ser det som sannsynlig at det kan oppnås effektivisering og kompetanseforbedring ved å samordne en del av disse ordningene. Disse medlemmer ber departementet orientere på egnet måte om status og videre framdrift i dette samordningsarbeidet.

7. FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag fra Arbeiderpartiet:

Forslag 1

Rammeområde 18 (Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2002 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter	693 580 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i>	239 850 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	62 550 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	23 000 000	
	70	Tilskudd til Redningsselskapet	54 500 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 100 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	83 100 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	14 100 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	21 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i> ..	84 000 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	7 500 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	403 400 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	97 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	10 100 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	116 300 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart		
	1	Driftsutgifter	20 200 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 293 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-160 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	4 574 600 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	156 600 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	52 900 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 050 300 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	180 800 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	29 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 864 900 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	88 500 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 23</i>	1 303 300 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester ..	1 298 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	20 900 000	
<hr/>				
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 900 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	12 900 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	23 200 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	372 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	135 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlike- hold, <i>kan overføres</i>	24 200 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-2 430 700 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-221 000 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i> ..	1 785 700 000	
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	231 600 000	
		6 Avskrivninger	360 000 000	
		7 Renter av statens kapital	36 000 000	
		8 Til investeringsformål	238 400 000	0
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	598 400 000	
		Totale utgifter		<u>19 908 280 000</u>
Inntekter				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	470 330 000	
	2	Andre inntekter	345 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 000 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet ...	1 800 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	41 000 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	16 400 000	
	2	Diverse gebyrer	255 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	61 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	133 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift ...	155 900 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen ..	88 500 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	159 300 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål	238 400 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	28 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	466 000 000	
		Totale inntekter		<u>2 148 975 000</u>

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 post 1	kap. 4062 postene 1 og 2

III

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 2450 post 30	kap. 5450 postene 36 og 37

V

Fullmakter til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002, såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:

1. avvike Luftfartsverkets driftsbudsjett.
2. overskride Luftfartsverkets investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.

VI

Omdisponeringsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan omdisponere inntil 10 mill. kroner av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper.

VII

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille rullende materiell og flynavigasjonsanlegg utover den gitte bevilgningen, samt inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, likevel slik at samlet ramme for nye forpliktelser og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
2450		Luftfartsverket	
	30	Flyplassanlegg	600 mill. kroner

VIII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse til enhver tid ikke overstiger 50 mill. kroner. Opplegget for slik forskuttering er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

IX

Eksterne tilskudd

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg. Opplegget for mottak av slike bidrag/tilskudd er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59-60, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

XI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv., likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320		Statens vegvesen	
	24	Statens vegvesens produksjon	100 mill. kroner

XII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskudsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 140 mill. kroner.

XIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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.

XIV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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 1 500 mill. kroner.

XV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XVI

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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

XVII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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.

XVIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan forplikte staten for fremtidige 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.

XIX

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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

XX

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 2

Rammeområde 18 (Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2002 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	1	Driftsutgifter	681 580 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 24</i>	284 850 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlike- hold, <i>kan overføres</i>	60 550 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan</i> <i>overføres</i>	23 000 000	
	70	Tilskudd til Redningsselskapet	59 500 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 100 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	83 200 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	14 100 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikk- sikkerhet mv.	11 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	54 000 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	5 000 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdannings- reiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i> ...	403 400 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	97 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under</i> <i>kap. 1310 post 70</i>	10 100 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	104 300 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart		
	1	Driftsutgifter	20 200 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 30 og post 7</i>	5 687 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	5 179 000 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	170 600 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	52 900 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 050 300 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	180 800 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	50 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 714 900 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	88 500 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	961 300 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	777 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	18 900 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 900 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	12 900 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
	71	Tilskudd til samfunnsplågte oppgaver vedr. Totalforsvaret	23 200 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	322 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	135 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	24 200 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-2 430 700 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-221 000 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i> .	1 785 700 000	
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	231 600 000	
		6 Avskrivninger	360 000 000	
		7 Renter av statens kapital	36 000 000	
		8 Til investeringsformål	238 400 000	
				0

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	598 400 000	
		Totale utgifter		19 908 280 000
Inntekter				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	470 330 000	
	2	Andre inntekter	345 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 000 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	41 000 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	16 400 000	
	2	Diverse gebyrer	255 000 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	61 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	133 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	155 900 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	88 500 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	159 300 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål	238 400 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	28 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	466 000 000	
		Totale inntekter		2 148 975 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 post 1	kap. 4062 postene 1 og 2

III

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	

60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner
----	---------------------------------------	-----------------

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 2450 post 30	kap. 5450 postene 36 og 37

V

Fullmakter til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002, såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:

1. avvike Luftfartsverkets driftsbudsjett.
2. overskride Luftfartsverkets investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.

VI

Omdisponeringsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan omdisponere inntil 10 mill. kroner av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper.

VII

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille rullende materiell og flynavigasjonsanlegg utover den gitte bevilgningen, samt inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, likevel slik at samlet ramme for nye forpliktelser og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
2450	30	Luftfartsverket Flyplassanlegg	600 mill. kroner

VIII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse til enhver tid ikke overstiger 50 mill. kroner. Opplegget for slik forskuttering er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

IX

Eksterne tilskudd

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg. Opplegget for mottak av slike bidrag/tilskudd er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59-60, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

XI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv., likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320		Statens vegvesen	
	24	Statens vegvesens produksjon	100 mill. kroner

XII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 140 mill. kroner.

XIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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.

XIV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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 1 500 mill. kroner.

XV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XVI

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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

XVII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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.

XVIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan forplikte staten for fremtidige 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.

XIX

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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	45	Post- og teletilsynet Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XX

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 3***Rammeområde 18 (Samferdsel)**

I

På statsbudsjettet for 2002 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter	693 580 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i>	239 850 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	72 550 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	28 000 000	
	70	Tilskudd til Redningsselskapet	54 500 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 100 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	78 200 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	16 100 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	21 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	84 000 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	12 000 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	412 400 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	97 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	10 100 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	116 300 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart		
	1	Driftsutgifter	20 200 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i> ...	5 288 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-160 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i> ...	4 362 600 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	201 600 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	52 900 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 050 300 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	180 800 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	29 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 879 900 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	88 500 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 429 700 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	1 298 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	20 900 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 900 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	12 900 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	23 200 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1370	70	Kjøp av posttjenester Betaling for ulønnsomme posttjenester	372 000 000	
1380	1	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380) Driftsutgifter	140 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	24 200 000	
2450	24	Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603) Driftsresultat:		
	1	Driftsinntekter	-2 430 700 000	
	2	Inntekter regionale flyplasser	-221 000 000	
	4	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i> ..	1 785 700 000	
	5	Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	231 600 000	
	6	Avskrivninger	360 000 000	
	7	Renter av statens kapital	36 000 000	
	8	Til investeringsformål	238 400 000	0
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	598 400 000	
		Totale utgifter		19 908 280 000
Inntekter				
4062	1	Kystverket (jf. kap. 1062) Gebyrinntekter	470 330 000	
	2	Andre inntekter	345 000	
4070	7	Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070) Refusjoner	3 000 000	
4300	1	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300) Refusjon fra Utenriksdepartementet ...	1 800 000	
4313	1	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313) Gebyrinntekter	41 000 000	
4320	1	Statens vegvesen (jf. kap. 1320) Salgsinntekter m.m.	16 400 000	
	2	Diverse gebyrer	255 000 000	
4350	1	Jernbaneverket (jf. kap. 1350) Kjørevegsavgift	61 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	133 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift ...	155 900 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	88 500 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380	1	Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380) Diverse avgifter og gebyrer	159 300 000	
5450	35	Luftfartsverket (jf. kap. 2450) Til investeringsformål	238 400 000	
5612	81	Renter av lån til Posten Norge BA Renter av ansvarlig lån	28 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	466 000 000	
		Totale inntekter		2 148 975 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 post 1	kap. 4062 postene 1 og 2

III

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 2450 post 30	kap. 5450 postene 36 og 37

V

Fullmakter til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002, såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:

1. avvike Luftfartsverkets driftsbudsjett.
2. overskride Luftfartsverkets investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.

VI

Omdisponeringsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan omdisponere inntil 10 mill. kroner av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper.

VII

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille rullende materiell og flynavigasjonsanlegg utover den gitte bevilgningen, samt inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, likevel slik at samlet ramme for nye forpliktelser og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
2450		Luftfartsverket	
	30	Flyplassanlegg	600 mill. kroner

VIII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse til enhver tid ikke overstiger 50 mill. kroner. Opplegget for slik forskuttering er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

IX

Eksterne tilskudd

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg. Opplegget for mottak av slike bidrag/tilskudd er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59-60, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

XI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv., likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320	24	Statens vegvesen Statens vegvesens produksjon	100 mill. kroner

XII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 140 mill. kroner.

XIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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.

XIV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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 1 500 mill. kroner.

XV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XVI

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

XVII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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.

XVIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan forplikte staten for fremtidige 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.

XIX

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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	45	Post- og teletilsynet Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XX

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Rammeuavhengige forslag**Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:***Forslag 4*

Stortinget ber Regjeringen legge fram en vurdering av hvordan økt offentlig kjøp av persontransporttjenester på jernbane kan medføre til økt trafikkoverføring fra veg til jernbane.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med en totalvurdering av hvilke vegprosjekter som kan bidra til å svekke eller styrke mulighetene til å nå de nye kravene til luftkvalitet.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:*Forslag 6*

Stortinget ber Regjeringen:

- sørge for at høyhastighetsbånd i prinsippet skal være tilgjengelig for alle landets kommuner innen utgangen av 2005
- komme tilbake med et forslag om hvordan en slik utbygging skal muliggjøres og utføres, i egen melding, innen 2002
- komme tilbake med et forslag på løsninger for å gjøre stamnettet til en nasjonal infrastruktur, slik at

nettet blir tilgjengelig for alle på likt grunnlag, i egen melding, innen 2002.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 7*

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med neste anbudsperiode for kjøp av flyrutetjenester på det regionale rutenettet legge til grunn for anbyder en prisreduksjon på 30 pst.

Forslag 8

Rv 7 over Hardangervidda stenges for vintertrafikk.

Forslag 9

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til oppfølgingen av Trondheims pakken, inklusive en totalvurdering av hensiktsmessigheten av Nordre avlastningsveg, gitt de skjærpede kravene til luftkvalitet, og muligheten for økt overgang fra bil til kollektivtransport.

Forslag 10

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til oppfølgingen av Bergens pakken, og en totalvurdering av hensiktsmessigheten av firefeltsveg på strekningen Høp-Fjøsanger, gitt de skjærpede kravene til luftkvalitet, samt muligheten for økt overgang fra bil til den planlagte bybanen.

Forslag 11

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget i vårsesjonen med en investeringsplan for jernbaneinvesteringer som er i tråd med ambisjonsnivået i Nasjonal transportplan.

8. TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonane og det som står ovanfor, og rår Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

A. Rammeområde 18 (Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2002 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter	693 580 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i>	239 850 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	62 550 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	23 000 000	
	70	Tilskudd til Redningsselskapet	54 500 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 100 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	2 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	88 100 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	14 100 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	21 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	84 000 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	7 500 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 000 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	403 400 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	97 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	10 100 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	116 300 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1314	1	Havarikommisjonen for sivil luftfart Driftsutgifter	<u>20 200 000</u>	
1320	23	Statens vegvesen (jf. kap. 4320) Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 30 og post 72 ...</i>	<u>5 312 000 000</u>	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	<u>-160 000 000</u>	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 23 og post 72 ...</i>	<u>4 565 600 000</u>	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes</i> <i>under post 30</i>	<u>146 600 000</u>	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiverav- gift, <i>kan overføres</i>	<u>52 900 000</u>	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan over-</i> <i>føres, kan nyttes under post 23</i> <i>og post 30</i>	<u>1 050 300 000</u>	
1330	70	Særskilte transporttiltak Tilskudd til Hurtigruten	<u>180 800 000</u>	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	<u>29 000 000</u>	
1350	23	Jernbaneverket (jf. kap. 4350) Drift og vedlikehold, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 30</i>	<u>2 864 900 000</u>	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermo- banen, <i>kan overføres</i>	<u>88 500 000</u>	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 23</i>	<u>1 288 300 000</u>	
1351	70	Overføringer til NSB BA Betaling for persontransporttjenester	<u>1 298 000 000</u>	
1354	1	Statens jernbanetilsyn Driftsutgifter	<u>20 900 000</u>	
1360	1	Samferdselsberedskap Driftsutgifter	<u>4 900 000</u>	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	<u>12 900 000</u>	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	<u>2 000 000</u>	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	<u>23 200 000</u>	
1370	70	Kjøp av posttjenester Betaling for ulønnsomme posttjenester	<u>372 000 000</u>	
1380	1	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380) Driftsutgifter	<u>145 100 000</u>	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlike- hold, <i>kan overføres</i>	<u>24 200 000</u>	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-2 430 700 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-221 000 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 785 700 000	
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	231 600 000	
		6 Avskrivninger	360 000 000	
		7 Renter av statens kapital	36 000 000	
		8 Til investeringsformål	238 400 000	0
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	598 400 000	
		Totale utgifter		19 908 280 000
Inntekter				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	470 330 000	
	2	Andre inntekter	345 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 000 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet ..	1 800 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	41 000 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	16 400 000	
	2	Diverse gebyrer	255 000 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	61 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	133 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift ..	155 900 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	88 500 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	159 300 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål	238 400 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	28 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	466 000 000	
		Totale inntekter		2 148 975 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 post 1	kap. 4062 postene 1 og 2

III

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2002 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062	60	Kystverket Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 2450 post 30	kap. 5450 postene 36 og 37

V

Fullmakter til overskridelse

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002, såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:

1. avvike Luftfartsverkets driftsbudsjett.
2. overskride Luftfartsverkets investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.

VI

Omdisponeringsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan omdisponere inntil 10 mill. kroner av bevilgningen på kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinnskudd, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper.

VII

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille rullende materiell og flynavigasjonsanlegg utover den gitte bevilgningen, samt inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, likevel slik at samlet ramme for nye forpliktelser og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
2450	30	Luftfartsverket Flyplassanlegg	600 mill. kroner

VIII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse til enhver tid ikke overstiger 50 mill. kroner. Opplegget for slik forskuttering er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

IX

Eksterne tilskudd

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg. Opplegget for mottak av slike bidrag/tilskudd er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1998-1999), s. 59-60, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-1999).

X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

XI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv., likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1320		Statens vegvesen	
	24	Statens vegvesens produksjon	100 mill. kroner

XII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskudsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 140 mill. kroner.

XIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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.

XIV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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 1 500 mill. kroner.

XV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XVI

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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		Jernbaneløpene	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

XVII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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.

XVIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan forplikte staten for fremtidige 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.

XIX

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 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	45	Post- og teletilsynet Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XX

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

B. Rammeuavhengige forslag

I

Fullmakt til å kreve inn bompenger

Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tilatelse til å kreve inn bompenger til:

1. delvis finansiering av planlagt opprusting av E39 over Stord i Hordaland. Vilåårene framgår av St.prp. nr. 1 (2001-2002). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
2. delvis finansiering av utbyggingen av prosjektet E39 Teigen - Bogen i Sogn og Fjordane. Vilåårene framgår av St.prp. nr. 1 (2001-2002). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
3. delvis finansiering av utbyggingen av prosjektet E134 Rullestadvjuvet i Hordaland. Vilåårene framgår av St.prp. nr. 1 (2001-2002). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.
4. å videreføre innkrevingen av bompenger i bompengeringen i Bergen i 2002. Vilåårene framgår av St.prp. nr. 1 (2001-2002). Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet for 2002 og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

II

Opprettelse av aksjeselskap

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2002 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

III

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en orientering om framdriften av Handlingsprogrammet for rassikring senest i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2002.

IV

Stortinget ber Regjeringen endre forskriftene slik at forholdene legges til rette for ytterligere konkurranse innen persontransport på Jernbaneverkets skinneganger. Det forutsettes at hensynet til trafiksikkerhet og tilgjengelig sporkapasitet blir ivaretatt.

V

Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at riksvegferjedriften konkurranseutsettes.

VI

Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre NSB BA til aksjeselskap.

VII

Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre Posten BA til aksjeselskap.

VIII

Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre Luftfartsverket til aksjeselskap.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 6. desember 2001

Petter Løvik

leiar og ordf. for kap. 1300 post 70

Anne Berit Andersen
ordf. for kap. 1320 post 24 og 4320

Sigrun Eng
ordf. for kap. 1350 og 4350

Bjørgulv Froyn
ordf. for kap. 1070, 1360 og 4070

Sverre J. Hoddevik
ordf. for kap. 1062 post 30
og 60

Odd Holten
ordf. for kap. 1300 (unntatt post 70),
1340 og 4300

Hans R. Kjæstad
ordf. for kap. 113, 1354 og 4313

Thore A. Nistad
ordf. for kap. 1320 post 30

Tomas Norvoll
ordf. for kap. 1310, 1370 og 5612

Jorunn Ringstad
ordf. for kap. 1311, 1380 og 4380

Jan Sahl
ordf. for kap. 1062 post 70 og
kap. 1320 post 72

Oddbjørg Ausdal Starrfelt
ordf. for kap. 1320 post 23
og 33

Kenneth Svendsen
ordf. for kap. 1062 post 45, 1330,
2450 og 5450

Heidi Sørensen
ordf. for kap. 1062 post 1, 1301 og 4062

Geir-Ketil Hansen
sekretær og ordf. for kap. 1320,
post 31 og 1351

Vedlegg 1

Svar på spørsmål fra samferdselskomiteen til Samferdselsdepartementet vedr. statsbudsjettet 2002

Spørsmål 1

Kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen

På side 157 i Samferdselsdepartementets budsjettforslag opplyses det at det er satt av 517,4 mill. kroner til Drammensbanen, strekningen Sandvika-Asker.

Hvor mye av dette er kontraktsbundet, hvor mye av det kan eventuelt utsettes til senere budsjettering og hvilke konsekvenser ville dette få?

Svar:

Av samlet budsjettforslag på 517,4 mill. kr til Drammensbanen, strekningen Sandvika-Asker, er Jernbaneverket forpliktet til en utbetaling på 330,0 mill. kr gjennom foreliggende kontrakter, fordelt med 263,0 mill. kr på Sandvika-Jong og 67,0 mill. kr på Jong-Asker.

Ytterligere 40,0 mill. kr må benyttes til omlegging av kjørevegen på Sandvika stasjon. Dette for å gi tilkomst, slik at arbeid i allerede inngåtte kontrakter kan utføres samtidig som togtrafikken opprettholdes. Dersom disse investeringene ikke gjennomføres, vil de pågående kontraktsarbeidene stanse opp i henholdsvis mars og oktober 2002.

De resterende 147,4 mill. kr av bevilgningsforslaget er planlagt benyttet til oppstart av tunnelarbeid fra Jong til Asker. Anbudsforespørsler er sendt ut for prising og innlevering i november 2001. Bortfall av bevilgning vil medføre at anbudskonkurransen må annulleres. Ett års utsettelse av tunnelarbeidene, vil gi ett års forsinkelse av ferdigstillingen av hele prosjektet Sandvika-Asker. Dette vil gi en kostnadsøkning for

hele prosjektet på anslagsvis 100 mill. kr. Videre kan entreprenørmarkedet oppfatte Jernbaneverkets prosjekter som uforutsigbare. Ved fornyet anbudsutsendelse kan dette gi seg utslag i redusert konkurranse og økte priser.

I Jernbaneverkets anbudsforespørsler og kontrakter er det generelt tatt forbehold om Stortingets årlige bevilgninger. Slike forbehold kan likevel ikke regnes som tilstrekkelig for å avskjære erstatningskrav fra de firmaer Jernbaneverket har inngått kontrakt med. Likeledes kan en annullering av anbudskonkurranse muligens utløse krav fra deltakerne om erstatning av den negative kontraktsinteressen (kostnadene ved anbudsutarbeidelsen) selv om forbehold er tatt i anbudsgrunnlaget.

Spørsmål 2

Kap. 1320 Statens vegvesen post 31 Rassikring - Prosjekter/tiltak ved evt. økt ramme

Det ønskes en liste over mulige prosjekter/tiltak (med kostnadsoverslag) med rassikringsgevinster ved en evt. økning av rammen under post 31 Rassikring i 2002.

Svar:

Vedlagte liste gir en oversikt over prosjekter/tiltak hvor det foreligger godkjente planer eller at tiltaket er av en slik karakter at plan ikke er påkrevd, og som dermed kan startes opp i 2002. Oversikten omfatter prosjekter/tiltak som er prioritert i perioden 2002-2005 og som vil bli budsjettet over post 31 Rassikring.

Vedlegg

Prosjekter/tiltak som gir rassikringsgevinst

Aust-Agder:

Rv 9 Flåstråndi

Prosjektet er en del av den planlagte Setesdalspakken, jf. St.prp. nr. 1 (2001-2002), side 140.

Kostnad: 25 mill. kr (Stat 5,5/ Bompenger 19,5)

Rogaland:

Rv 13 Skotet tunnel	Portal. Kostnad: 2,5 mill. kr
Ev 39 Tronvik	Voll, nett, rensk. Kostnad: 2,5 mill. kr
Rv 520 Ropeid – Tysseland	Fjellrensk, nett, bolting. Kostnad: 2,5 mill. kr

Hordaland:

Rv 7 Furlo	Kostnad: 15 mill. kr
Rv 7 Tokagjelet	Kostnad: 15 mill. kr
Rv 7 Bruravik ferjekai	Rasgjerd Kostnad: 15 mill. kr
Rv 7 Indre Rotagjel	Kostnad: 15 mill. kr
Rv 7 Vikebekken	Kostnad: 15 mill. kr

Rv 13 Grøndalsbrekka (restarbeid)

Kostnad: 15 mill. kr

Sogn og Fjordane:

Rv 13 Torsnes – Vetlefjorden (Breiskreda)	Kostnad: 14 mill. kr
Rv 13 Torsnes – Vetlefjorden (Ramsteina)	Betongoverbygg Kostnad: 9 mill. kr

Rv 53 Øvre Årdal - Årdalstangen

Betongoverbygg
Kostnad: 3,5 mill. kr*Nordland:*

Ev 6 Megården – Kobbvatn	Forleng portal, mindre voller, nett, rensk, bolt. Kostnad: 10 mill. kr
Ev 6 Ågflåget (Rana)	Rasfanggerde Kostnad: 1 mill. kr
Rv 827 Tømmeråsfjorden	Ledevoller i forbindelse med rasoverbygg. Kostnad: 1 mill. kr
Rv 80 Hopshammerene	Isnett, rensk. Kostnad: 2 mill. kr
Rv 78 Vefsnfjorden	Isnett, rensk. Kostnad: 2 mill. kr
Rv 812 Enghammaren	Bred grøft, isnett. Kostnad: 4 mill. kr

Troms:

Ev 10 Raksebukta	Omlegging av veg og bygging av fangvoll. Kostnad: 9 mill. kr
------------------	---

Spørsmål 3

*Kap. 1320 Statens vegvesen post 23 -
Konkurransetsatt virksomhet*

Hvor store deler av virksomheten under budsjettkapitel 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., er konkurransetsatt ?

Hvor stor del av virksomheten, som av forrige regjering ble foreslått til 5 312 000 000 kroner, er det mulig å konkurransetsatte ?

Svar:

I dag er om lag 12 pst. av post 23 konkurransetsatt. Når det gjelder drift og vedlikehold av vegger, som

utgjør om lag 3 100 mill. kr i 2002, er om lag 20 pst. konkurranseutsatt.

I tillegg til dette blir det utlyst arbeid i konkurranse som underentrepriser av produksjonsavdelingen. Et eksempel på dette er brøyting og strøing hvor vesentlige deler utføres av private lastebileiere/enmannsbedrifter. Dette dreier seg om ca. 500 mill. kr årlig.

Ser en på den samlede virksomhet i produksjonsavdelingen, utgjør kjøp av varer og tjenester og underentreprisene 50 pst. av produksjonsavdelingens omsetning.

I dag er det først og fremst asfaltarbeider (faste dekker) og vegoppmerking som er konkurranseutsatt. Ca. 50 pst. av asfaltarbeidene i vedlikeholdet vil bli utført av egen produksjonsavdeling i 2002. Det har i de senere år vært en økende prosentandel som er utført i egen regi. Dette henger sammen med at det er færre oppdrag innen asfaltarbeid. I denne situasjonen har det vært lønnsomt for Statens vegvesen å utnytte sitt eget utstyr.

I tillegg er 5 funksjonskontrakter med en varighet på 4-5 år tildelt private entreprenører. Totalverdien av disse kontraktene utgjør ca. 1 pst. av rammen på post 23.

Beløpet på 5,3 mrd. kroner fordeles på underposter som vist i tabellen nedenfor.

Post	Benevnelse	Mill. kr i 2002
23.1	Overordnet ledelse ved vegkontorene	253
23.2.1 og 2	Trafikant og kjøretøy	682
23.2.3	Drift av veger	2 250
23.2.4	Vedlikehold av veger	1 434
	Vegdirektoratet, inkl. FoU	693
	SUM	5 312

Potensialet for konkurranseutsetting er vesentlig knyttet til postene 23.2.3 og 23.2.4, hhv. drift og vedlikehold av veger i tabellen over. Drift og vedlikehold utgjør 3684 mill. kr. Av dette beløpet går imidlertid om lag 500 mill. kr til administrasjon av drift og vedlikeholdsvirksomheten ved vegkontorene og trafikkdistriktene. Til drift og vedlikehold av vegnettet ventes det derfor å bli brukt om lag 3,1 mrd. kr i 2002 fordelt slik:

Aktivitet	Mill. kr
Drift av veger	1 930
Vedlikehold av veger	1 210
herav asfalt	780
SUM	3 140

Med bakgrunn i samarbeidsregjeringens ønske om å gjennomføre full konkurranseeksponering av vegvesenets produksjonsavdeling, er det i Tillegg til St.prp. nr. 1 (2001-2002) lagt frem et forslag om at produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen skal omdannes til et

statsaksjeselskap. Det vises her til at beredskapsoppgaver i ekstremisituasjoner som for eksempel ras eller flom kan tildeles direkte til den mest hensiktsmessige utfører (enten denne er privat eller statlig). Det legges i Tillegg til St.prp. nr. 1 frem forslag om full konkurranseutsetting av statens vegvesens oppgaver, der direkte tildeling begrenses til mindre oppdrag som er vanskelig å spesifisere i et anbud.

Spørsmål 4

Kap. 1320 Statens vegvesen post 30 - Rute 12, E16 strekningen Wøyen - Bjørum

Det vises til omtalen av prosjektet E16 Wøyen-Bjørum i St.prp. nr. 1 (2001-2002), side 132, og videre til behandlingen av saken i Nasjonal transportplan 2002-2011.

Det ønskes en nærmere orientering om planavklaring og framdriften av prosjektet Wøyen-Bjørum, bl.a. med bakgrunn i vedlagte brev fra Skui Vel av 20. oktober og 31. oktober d.å.

Svar:

Planavklaring

Det foreligger vedtatt kommunedelplan for strekningen fra Wøyen til Isi. På strekningen mellom Isi og Bjørum foreligger det ikke godkjent kommunedelplan på grunn av innsigelser. Det er tidligere avklart at det ikke er krav til konsekvensutredning (KU) dersom den videre vegplanleggingen følger korridoren for vedtatt kommunedelplan og gjennomfører nødvendige konsekvensanalyser for strekningen med uavklart plansituasjon, dvs. Isi - Bjørum.

Framdrift

For å holde den framdrift for prosjektet som det er lagt opp til i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 og Handlingsprogrammet for stamvegnettet for perioden 2002-2011 mener Vegdirektoratet at det er nødvendig å arbeide videre med regulering innenfor den korridoren som er vedtatt gjennom kommunedelplanen. Det foreligger allerede godkjent reguleringsplan på strekningen Wøyen - Økri-gata, og det vil kunne fremmes et reguleringsforslag våren 2002 for resten av parsellen, dvs. fra Økri-gata til Bjørum. Forutsatt en slik framdrift vil det kunne foreligge en godkjent reguleringsplan i løpet av 2002, og anlegget kan da startes i 2003/04. Dette er avhengig av den videre behandling i Bærum kommune slik at arbeidet med reguleringsplanen kan fortsette i hht. godkjent kommunedelplan.

Forslag fra Skui Vel

Det er utarbeidet en alternativ linje fra Skui Vel, som de mener er en miljømessig bedre og mer framtidsrettet linje enn Statens vegvesens alternativ. Dersom det skal planlegges videre etter Skui Vel sitt alternativ, eller andre alternativer som ligger utenfor korridoren i den vedtatte kommunedelplan, må det utarbeides en konsekvensutredning og en ny kommunedelplan. Det er knyt-

tet stor usikkerhet til hvor lang tid en slik prosess vil ta, men det vil under ingen omstendigheter da være mulig å starte prosjektet i perioden 2002 - 2005. Vegdirektoratet anslår at en slik utredningsprosess med påfølgende ny runde med planleggingsarbeid vil medføre at anleggstart sannsynligvis ikke vil kunne bli før i 2008.

Det er vanskelig å se at Skui Vel sitt forslag totalt sett medfører spesielle fordeler. Støymessig er de to alternativene omtrent like, selv om Skui Vels alternativ har en lang tunnel. Dette alternativet vil imidlertid gi mer trafikk på dagens veg, fordi det på grunn av tunnelen blir svært komplisert og kostbart å anlegge kryss ved avfallsdeponiet på Isi. Det må derfor forutsettes at trafikken til avfallsdeponiet må benytte dagens veg fra Økrivegen mot Isi.

Skui Vels alternativ vil medføre et større landskapsinngrep i landbruksområdet ved Økrikrysset enn Statens vegvesens alternativ legger opp til. I tillegg er det knyttet usikkerhet til passeringen av området ved Bjørum Sag hvor både kulturmiljø og kryssing av elva er følsomme mht inngrep.

Vegdirektoratet har opplyst at Skui Vel sitt forslag med tilsvarende trafikkmessige standard vil føre til økte anleggskostnader i størrelsesorden 100 mill. kr.

Vedlegg

For en nærmere orientering og sammenligning av de to alternativene vises det til vedlagte brosjyre utarbeidet av Statens vegvesen Akershus.

Spørsmål 5

Kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen - Prioriteringer ved økt ramme

Hvordan ville departementet prioritere dersom rammen for investeringer i linjenettet ble økt med 700 mill kroner?

Svar:

En prioritering av en økning i bevilgningen til investeringer med 700 mill. kr i 2002 bør ta utgangspunkt i Jernbaneverkets handlingsprogram til Nasjonal transportplan 2002-2005. En evt. økning av bevilgningen utover det som er lagt inn i handlingsprogrammet bør, i utgangspunktet benyttes til å forsere tiltak som er prioritert i senere år i handlingsprogrammet. Det presiseres at prioritering av midler utover det som følger av Nasjonal transportplan/handlingsprogrammet, vil måtte vurderes nærmere dersom det skulle bli aktuelt. En økning av investeringsrammen med 700 mill. kr i 2002-budsjettet gir mulighet til å forsere prosjekter for om lag 120 mill. kr i forhold til Jernbaneverkets handlingsprogram. Følgende oppstilling viser Samferdselsdepartementets prioritering av midler opp til det nivå som er lagt til grunn for Jernbaneverkets handlingsprogram, samt fordeling av en evt. økning av rammen med 120,0 mill. kr ut over dette:

Tiltak/prosjekt	2002	Gjenstår etter 2002
1 Programområde Stasjoner og knutepunktsutvikling (kollektivterminaler)	60,0	
2 Ganddal godsterminal	67,0	209,0
3 Programområde Trafikksikkerhet (planoverganger)	100,0	
4 Dobbeltspor Barkåker-Tønsberg	108,0	537,0
5 Programområde Trafikksikkerhet (tunneler)	40,0	
6 Programområde Kapasitetsøkende tiltak (gods, profilutvidelser)	30,0	
7 Programområde Trafikksikkerhet (planoverganger)	50,0	
8 Programområde Miljø (støyreducerende tiltak)	60,0	
9 Ski stasjon (planlegging)	20,0	275,0
10 Programområde Stasjoner og knutepunktsutvikling (kollektivterminaler)	10,0	
11 Krengetogtiltak Kongsvinger-/Østfoldbanen	35,0	
Sum	580,0	

Ved en evt. forsering av tiltak utover Jernbaneverkets handlingsprogram vil en styrking av bevilgningen til følgende to programområder være særlig aktuelle:

Sikkerhet (planoverganger, rassikring og sikkerhet på stasjoner)	70,0 mill. kr
Kapasitetsøkende tiltak (kryssingsspor)	50,0 mill. kr
Sum forserte tiltak	120,0 mill. kr

Samferdselsdepartementet vil understreke at oppstart av nye større investeringsprosjekter, av hensyn til behovet for rasjonell anlegg fremdrift, vil gi behov for

at økningen i investeringsrammen til en viss grad videreføres i de påfølgende års budsjetter. Dersom en slik forutsigbarhet i prioriteringene ikke foreligger, vil det

være aktuelt i større grad å fokusere satsingen på mindre tiltak innenfor de ulike programområdene; trafikk-sikkerhet, kapasitetsøkende tiltak, stasjoner og knutepunktsutvikling og miljø.

Spørsmål 6

Kap. 1320 Statens vegvesen - rv 769 i Nord-Trøndelag, rassikring

I 2001 vil det bli brukt 2-2,7 mill. kroner på etappe 1 på rassikringsprosjekt på rv 769 Hemmingsskaret like nord for Namsos. I budsjettforslaget for 2002 er alle midler for rassikring i Nord-Trøndelag overført til trafikk-sikkerhetstiltak, slik at etappe 1 ikke blir fullført som forutsatt i 2002.

Hvilke vurderinger ligger bak denne omprioriteringen?

Hva blir eventuelle merkostnader ved anleggsstopp, og når kan etappe 1 påregnes sluttført?

Svar:

Rv 769 inngår i det som kalles øvrige riksveger. Fylkeskommunene skal ha avgjørende innflytelse på investeringer i øvrige riksveger innen de rammer som Samferdselsdepartementet og Stortinget har satt. På dette grunnlag foretas prioritering av enkeltprosjekter lokalt i det enkelte fylke. Prioriteringene framgår av fylkesvise handlingsprogrammer. Departementet har innhentet nedenstående opplysninger om prioriteringen av rv 769 i Nord-Trøndelag fra Vegdirektoratet.

I handlingsprogrammet for 2002-2005 er det avsatt 10,5 mill. kr til rassikring i Nord-Trøndelag hvor av 4,5 mill. kr til rv 769 Hemmingsskaret.

Ved utarbeidelse av handlingsprogrammet ble det laget marginallister, slik at fylkeskommunen kunne ta stilling til hvilke prosjekter som skulle prioriteres dersom de årlige bevilgningene ble endret i forhold til planrammene i handlingsprogrammet. Nord-Trøndelag fylkesting sluttet seg til en marginalliste hvor prosjektet rv 769 Hemmingsskaret skulle skyves ut i tid dersom bevilgningene ble lavere enn det som lå til grunn ved utarbeidelsen av handlingsprogrammet. I handlingsprogrammet for Nord-Trøndelag legges det til grunn en statlig investeringsramme for det øvrige riksvegnettet på 70 mill. kr i 2002. I St.prp. nr. 1 (2001-2002) er denne rammen redusert til 65,5 mill. kr.

Det er dermed i tråd med fylkestingets prioriteringer ved reduserte bevilgninger i forhold til handlingsprogrammet at dette prosjektet skyves ut i tid. Denne prioriteringen innebærer at tiltak som har bedre trafikk-sikkerhetseffekt, skjermes, jf. prioriteringene i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 og i St.prp. nr. 1 (2001-2002) og at det er mulig å videreføre programmet for legging av fast dekke på riksveger med grusdekke innen utgangen av 2003, jf. St.prp. nr. 1 (1999-2000).

I 2001 vil det bli investert 2 - 3 mill. kr på etappe 1. Resterende beløp (ca. 4,5 mill. kr) var forutsatt bevilget over post 31 i 2002. Med de bevilgninger som nå er foreslått for 2002, må arbeidet på rv 769 Hemmingsska-

ret avsluttes, og det vil dermed fortsatt være en enfelts veg på strekningen. En anleggsstopp vil ikke påføre anlegget vesentlige merkostnader (+ 3 pst.).

Når det gjelder slutføring av etappe 1, vil dette avhenge av fremtidige bevilgninger til rassikring. Med tilstrekkelige midler som muliggjør rasjonell anleggsdrift, vil Statens vegvesen kunne slutføre jobben i løpet av ett år.

Spørsmål 7

Kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. - Fordeling av midlene

Bakgrunn: Vedlagt oversikt ved Opplysningsrådet for Veitrafikken over ulykkesfrekvens i landets fylker 1998-2000 (mottatt i høring i komiteen 07.11.2000).

Er det tatt hensyn til ulykkesfrekvensen i de forskjellige fylkene ved tildeling av midler til drift og vedlikehold under post 23, og hvordan er tildelingskriteria i dag?

Svar:

Innenfor post 23 er det fire underposter som til sammen utgjør om lag 75 pst. av rammen, hvor det avsettes særskilte midler til trafikk-sikkerhet. Dette gjelder underpostene 2.1 og 2.2 trafikant- og kjøretøyrettet virksomhet, og underpostene 2.3 og 2.4 drift og vedlikehold av riksvegnettet. Midlene til trafikant- og kjøretøytiltak fordeles i hovedsak etter befolkning, veglengde, antall kjøretøy, antall kontroller og registrering av kjøretøy og førerkort, mens om lag 250 mill. kr fordeles særskilt i forhold til ulykkeskostnadene i hvert fylke.

Midlene til drift og vedlikehold fordeles i det vesentligste ut fra veglengde, trafikkmengde og klimatiske forhold, mens 45 mill. kr forutsettes tildelt etter veglengde på det mest ulykkesbelastede vegnettet. Midlene skal brukes til "strakstiltak" på eksisterende vegnett.

Trafikk-sikkerhetstiltakene innen trafikant og kjøretøy og drift og vedlikehold er rettet mot å redusere ulykker med stor alvorlighetsgrad. Største delen av midlene som fordeles etter ulykkeskostnader, tilfaller de høytrafikkerte by- og tettstedsområdene.

Innenfor drift av riksvegnettet er det først og fremst vinterdriften, (brøyting, strøing og salting), siktrydding, oppmerking og skiltvedlikehold som har betydning for trafikk-sikkerheten. Når det gjelder vinterdriften, er det tatt hensyn til trafikk-sikkerheten ved fastsettelse av standard for dette arbeidet der trafikk-mengde er et sentralt kriterium.

Spørsmål 8

Bilist 2000

Hvor mye penger er foreslått avsatt til Bilist 2000 i forslaget til statsbudsjett for 2002 ?

Svar:

Det vises til St.prp. nr. 1 (2001-2002), side 111 om bilist 2000.

Vegdirektoratet har representert vegmyndighetene i aksjonen. Vegdirektoratets engasjementet var imidlertid ment å være et bidrag i aksjonens oppstartsfase og forutsetningsvis kun ut 2002. Etter en vurdering av aksjonen sett i forhold til andre oppgaver i vegvesenets trafiksikkerhetsarbeid er det ikke avsatt midler i direktoratet til selve aksjonen i 2002. Det vil imidlertid bli satt av midler til evaluering, som skal gjennomføres internt i Statens vegvesen.

Spørsmål 9

Kap. 2450/5450 Luftfartsverket - Stavanger Lufthavn Sola - Framdrift

I St.prp. nr. 76 (2000-2001) heter det om utbygging ved Stavanger Lufthavn Sola at: "Prosjektet blir nå gjennomgått på nytt med sikte på reduserte totalkostnader, m.a. i lys av utviklinga i Luftfartsverkets økonomi. Det er derfor ei uvisse knytt til oppstartstidspunktet for utbygginga, men prosjektet er framleis høgt prioritert".

Kan departementet si noe mer om resultatet av denne gjennomgangen, og om videre framdrift for utbygging av terminalbygget på Sola Lufthavn?

Svar:

Innledningsvis vises til at det i St.prp. nr. 1 (2001-2002), side 76, opplyses at det i statsbudsjettet tidligere er avsatt 64 mill. kroner til planlegging, prosjektering og byggestart. For 2002 foreslås ikke ny bevilgning til prosjektet. Det framgår videre at evt. aktivitet i prosjektet vil bli finansiert av tidligere bevilgede og ubenyttede investeringsmidler til prosjektet, som blir overført til 2002.

Luftfartsverket opplyser at gjennomgangen av prosjektet vil bli slutført og lagt fram for Luftfartsverkets styre i desember 2001. Utbyggingen av terminalen på Sola har vært et høyt prioritert prosjekt i Luftfartsverket, blant annet på grunn av den kommersielle inntjeningen dette prosjektet var beregnet å gi. Det knytter seg for tiden stor usikkerheten til utviklingen i luftfarten, jf. nærmere orientering i budsjettproposisjonen. Det har vært en betydelig svikt i passasjertrafikken i den senere tid og trafikken på Stavanger lufthavn, Sola var ved utgangen av september 2001 på samme nivå som i 1997. På denne bakgrunn ønsker Luftfartsverket å utsette oppstart av prosjektet. Det er per i dag ikke tatt stilling til nytt oppstarttidspunkt.

Spørsmål 10

Kap. 1350 Jernbaneverket - Planlegging

Er det avsatt midler i Jernbaneverkets forslag til budsjett til planlegging av Eidangertunnelen?

Hvor mye er totalt avsatt til planlegging av framtidige investeringer hos Jernbaneverket, og er dette tilstrekkelig til å unngå forsinkelser i prosjekter hvor planleggingen er i gang?

Svar:

Prosjektet Farriseidet-Porsgrunn (Eidangertunnelen) er i Nasjonal transportplan 2002-2011 (NTP) ikke prioritert for oppstart før i siste seksårsperiode (2006-2011). Det er i henhold til denne prioriteringen ikke behov for å sette av ytterligere midler til detaljplanlegging av Farriseidet-Porsgrunn i 2002. Planprosessen vil fortsette til februar/mars 2002 og deretter bli stilt i bero inntil videre.

Jernbaneverket planlegger ut fra å kunne oppfylle handlingsprogrammet i Nasjonal Transportplan. Det settes av planmidler i de årlige driftsbudsjett, slik at planbehovet blir oppfylt i forhold til handlingsprogrammet. I 2002 vil det totalt bli avsatt om lag 160-170 mill. kr til planlegging, fordelt med ca. 60-70 mill. kr under post 23 Drift og vedlikehold (dekker planlegging fram til og med hovedplannivå), og om lag 100 mill. kr på post 30 Investeringer i linjen. Jernbaneverket mener at dette er tilstrekkelig til å unngå forsinkelser i prosjekter hvor planleggingen er i gang.

Planleggingen foregår på flere nivåer i organisasjonen. Langtidsplanlegging og utredning, samt kontroll og godkjenning av hovedplaner foregår sentralt. Den konkrete gjennomføringen inntil hovedplannivå foregår ved plankontorene i regionene, og føres på post 23 Drift og vedlikehold. Detalj- og byggeplaner utarbeides i regi av Jernbaneverkets utbyggingsorganisasjon, og føres i regnskapet på de spesifiserte prosjektene og på programområdene under post 30 Investeringer i linjen. Kostnadene for dette vil variere med størrelse og kompleksitet i prosjektet.

Spørsmål 11

Taubanetilsynet

Kan departementet gi en kort orientering om taubanetilsynets funksjon og organisering?

I Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Om Nasjonal transportplan ber komiteen om at dette tilsynet vurderes i sammenheng med samordning av tilsynsorganer, og er åpen for at dette ansvarsområde kan inngå for eksempel i Jernbanetilsynet. Har departementet vurdert en slik løsning?

Svar:

Samferdselsdepartementet har det overordnede tilsynsansvaret for taubaner og kabelbaner. Departementet har delegert myndighet til å føre tilsyn med taubaner og kabelbaner til Det Norske Veritas (Taubanetilsynet), jf. Ot. prp. nr. 41 (1976-77), Om lov om endring av jernbaneloven av 7. september 1854 og taubaneloven av 14. juni 1912 nr. 1, jf. Innst. O. nr. 43 (1976-77). Ordningen er gebyrfinansiert.

Taubanetilsynet skal arbeide for at taubaner, kabelbaner, skitrekk mv. som har konsesjon etter taubaneloven (taubaner, skitrekk mv.), eller tillatelse etter jernbaneloven (kabelbaner), bygges og drives på en slik måte at de ivaretar hensynet til tilfredsstillende sikkerhet for passasjerer, driftspersonell og tredjeperson. Dette innebærer bl. a. å gi driftstillatelset, fastsette

standardvilkår for bygging og drift av taubaner, sørge for at norske krav er ajour med den tekniske utviklingen både nasjonalt og internasjonalt, innhente opplysninger om hendelser av betydning for sikkerheten mv. Gjennom besiktelser og rapporter fra konsesjonshavere skal tilsynet følge opp at disse ivaretar sitt ansvar når det gjelder sikkerhet. Videre skal Taubanetilsynet bistå Samferdselsdepartementet og konsesjonsmyndighetene i taubane- og kabelbanerelaterte spørsmål, delta i standardiseringsarbeide mv.

Mesteparten av taubanene er i dag skitau, skitrekk og stolheiser. Slike baner har ingen samferdselspolitisk betydning fordi det stort sett dreier seg om anlegg for idretts- og turistformål som ikke sorterer under Samferdselsdepartementets ansvarsområde. I første omgang vil det derfor være mest hensiktsmessig å vurdere samordning med andre typer sikkerhetstilsyn.

Spørsmål 12

Materiell NSB BA

Har NSB BA materiell til å kjøre prøvedrift på Alnabanen i Oslo i 2003; og hvilke konsekvenser ville det evt. få for 2002-budsjettet, jf. post 70 Betaling for persontransporttjenester, om det må kjøpes inn nytt materiell til slik prøvedrift i 2003?

Svar:

NSB vil få levert 36 nye lokaltogsett til bruk i Stavanger- og Oslo-området i 2002. En del av disse togsettene vil bli benyttet til erstatning for eldre lokomotiver og vogner som i dag benyttes i lokaltrafikken. Resten av de nyanskaffede togsettene vil innebære en kapasitetsøkning. Forutsatt tilstrekkelige betalingsvillighet til statlig kjøp planlegges disse satt inn i rushtidene for å avhjelpe trengselen i eksisterende avganger.

Prøvedrift på Alnabanen vil, innenfor den materiellparken NSB rår over i 2003, være en mulig anvendelse av den økte kapasiteten. NSB anbefaler imidlertid at forsterking av eksisterende avganger prioriteres, fordi etterspørselen etter sentrumsrettede reiser er større enn det selskapet kan dekke i dag og fordi et nytt togtilbud på Alnabanen vil kreve egne lokomotivførere, noe som pr. i dag er en betydelig knapphetsfaktor.

Markedet for reiser på Alnabanen vil være svært rushtidspreget. Antakelig vil det være behov for to togsett for å kunne yte en tilfredsstillende frekvens f.eks. på strekningen Lørenskog - Kjelsås i rushtidene. To lokaltogsett innebærer en investering på i underkant av 100 mill. kr dersom de inngår i en større serie.

Utenom rushtidsperiodene vil det knapt være grunnlag for kjøring av så store enheter som tog representerer på relasjoner som ikke er sammenfallende med sentrumsrettede reiser. Dermed blir behovet for offentlig kjøp pr. reise for et slikt tilbud forholdsvis høyt.

Spørsmål 13

Kap. 1310 Flytransport - Tilskuddsavtaler

I St.prp. nr. 1. Tillegg 4 (2001-2002) opplyses det om at tilskuddsavtalene med flyselskapene vil bli forhandlet på bakgrunn av foreslåtte endringer i flypassasjeravgiften og momsreglene for luftfart.

Innebærer dette at dagens maksimalpriser opprettholdes, og at reisende på ruter som er omfattet av ordningen med offentlig kjøp dermed ikke kan påregne billigere flybilletter?

Svar:

Maksimalprisene og sosiale rabatter er en del av anbudsbetingelsene og er fastsatt i kontraktene som inngås med flyselskapene som vinner anbudene. I forbindelse med omleggingen av flypassasjeravgiften fra 1. april 2001, kompenserte Samferdselsdepartementet selskapene denne merbelastningen for at maksimalprisene og prisene på billetter med sosiale rabatter ikke skulle økes for publikum. Når avgiften nå eventuelt bortfaller og tilskuddsbeløpet blir tilsvarende redusert gjennom forhandling av avtalene med flyselskapene, vil maksimalprisene og de sosiale rabattene på tilsvarende måte opprettholdes på samme nivå.

Spørsmål 14

Kap 1320 Statens vegvesen - Rv 824 i Nordland

Rv 824 passerer Norges brannskole, hvor også nytt treningscenter for brann- og redningstjeneste for Luftfartsverket skal etableres, og går videre ut til Ramsund orlogsstasjon. Her ligger også den eneste godkjente transporthavn for ammunisjon i Nord-Norge. Riksvegen har dårlig standard, men er lavt prioritert av Nordland fylkeskommune i handlingsprogrammet.

Vurderer departementet det som aktuelt for staten å ta et spesielt statlig ansvar for denne strekningen, da den er særlig viktig for de statlige institusjonene som er lokalisert i området?

Svar:

Rv 824 strekker seg fra E10 i Skånland kommune (Troms) til Ramsund i Tjeldsund kommune (Nordland) - en strekning på totalt 23 km. Vegen er smal og har stedvis noe randbebyggelse. Ulykkesfrekvensen er lavere enn gjennomsnittet på riksvegnettet for øvrig, og bæreevnen er akseptabel i forhold til belastningen som vegen utsettes for. Gjennomsnittlig døgntrafikk på strekningen er ca. 1000 kjøretøy, hvorav ca. 15% er tungrafikk. Statens vegvesen har registrert et behov for opprustning av krysset mellom Rv 824 og Fv 711, men satt opp i mot andre behov på riksvegnettet, har Statens vegvesen ikke foreslått prosjektet i sitt forslag til handlingsprogram for perioden 2002-2011. Heller ikke fylkeskommunen har ønsket å prioritere strekningen gjennom sin behandling av handlingsprogrammet for perioden.

Samferdselsdepartementet vil for øvrig vise til St.meld. nr. 31 (2000-2001) og Innst. S. nr. 307 (2000-2001) som legger til grunn at fylkeskommunens prioriteringer i forbindelse med prosjekter og tiltak innenfor fylkesfordelt ramme skal tillegges avgjørende vekt innenfor de føringer som er fastlagt av Stortinget og Samferdselsdepartementet. Staten skal dermed normalt ikke overprøve fylkeskommunens prioriteringer så lenge disse er i samsvar med de føringer Stortinget og Samferdselsdepartementet har fastlagt gjennom behandling og oppfølging av Nasjonal transportplan. Det er derfor ikke grunnlag for å vurdere Rv 824 på en annen måte enn andre riksveger i Nordland.

Spørsmål 15

Kap. 1320 Statens vegvesen - Vintertjenesten på rv 50 mellom Hol og Aurland

Vedlagt brev av 23. oktober 2001 fra E-CO Vannkraft as til samferdselskomiteen vedr. statens erstatningsansvar ved eventuell vinterstenging av riksveg 50 Hol - Aurland.

Departementets merknader til brevet ønskes.

Svar:

I forbindelse med at vegforbindelsen Aurland - Vassbygdi - Sveingardsbotn ble opptatt som riksveg fra 1.1.1985 satte Vegdirektoratet visse vilkår for overtakelse av vegstrekningen, jf. St.prp. nr. 56 (1984-85) og Innst. S. nr. 122 (1984-85). Disse vilkårene innebar bl.a. at Oslo Lysverker fram til og med 1990 skulle yte et årlig bidrag til snøbrøyting på 1,5 mill. kr.

Det foreligger ikke avtale med Oslo Lysverker som innebærer at staten er forpliktet til å holde rv 50 vinteråpen i dag. Det var de økonomiske forhold ved å overta vegen og drive den fram til 1991 som var det sentrale i vilkårene ved overtakelsen. Situasjonen er også betydelig endret etter dette, jf. bl.a. ny vinterforbindelse om Hemsedal og Lærdalstunnelen.

Uten særskilt avtale er det dermed vegholders rett og plikt til å vurdere behovet for å holde en veg åpen ut fra et veg- og trafikkfaglig skjønn. Samferdselsdepartementet er derfor av den oppfatning at E-CO Vannkraft ikke er erstatningsberettiget dersom Stortinget bestemmer at vegen ikke skal holdes vinteråpen.

Spørsmål 16

Kap. 1351 Overføringer til NSB BA - Regiontilbudet i Hallingdalen (Vøgne)

Det ønskes en tilbakemelding om at opplegget for "Vøgne" fra 1. januar 2002 vil gjelde i samsvar med St.prp. nr. 1 (2001-2002).

Svar:

Det er satt av 5 mill. kr til kjøp av "Vøgne" innenfor avtalt kjøpsbeløp for 2002. Kjøpsbeløpet er forutsatt å gjelde for hele året. Bl.a. på bakgrunn av den anstrengte lokførerersituasjonen legger NSB imidlertid opp til å kjøre tilbudet med buss fram til sommeren.

Togtilbudet vil derfor først bli reetablert i forbindelse med ruteterminendringen i juni 2002.

Spørsmål 17

St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4

Det vises til forslag i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4.

Hvilke endringer gir disse bevilgningene i oppfyltingsprosentene for Nasjonal transportplan, og for handlingsprogrammet (jf. tabell s. 16 og 17 i St.prp. nr. 1)?

Svar:

Av bevilgningsendringene på Samferdselsdepartementets område i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (2001-2002) er det endringene under vegformål og statlig kjøp fra NSB BA som medfører nye oppfølgingsprosenter i forhold til rammene i Nasjonal transportplan og handlingsprogrammet 2002-2005.

For vegformål er det i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (2001-2002) foreslått et tillegg på 150,0 mill. kr på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer. I forhold til oppfølgingsprosentene gitt i tabellen på side 16 og 17 i St.prp. nr. 1 (2001-2002) vil en påplussing på 150 mill. kr til vegformål gi en oppfølgingsprosent på kap. 1320 på 100,0 i forhold til NTP og 94,9 pst. i forhold til handlingsprogram 2002-2005.

Forslaget til økning i bevilgning på 5,0 mill. kr på kap. 1351 Overføringer til NSB BA, post 70 Betaling for persontransporttjenester, gir en oppfølgingsprosent på 126,8 i tabellen under Statlig kjøp fra NSB BA.

Spørsmål 18

Kap. 1320 Statens vegvesen - E6 i Fauske, Nordland

Hvilket tidsperspektiv er lagt til grunn for flytting av E6 ut av Fauske sentrum, og hvilken kostnadsramme legges til grunn? (Omlegging av Rv 80 holdes utenfor dette.)

Svar:

I kommuneplanens arealdel er det vist en trasé for omlegging av E6 forbi Fauske. Kostnadene ved en slik omlegging er grovt beregnet til 215 mill. kr. Omleggingen vil i liten grad avlaste sentrum for trafikk. Trafikkberegninger viser at en slik løsning vil redusere trafikken gjennom sentrum med om lag 10 pst. Det er derfor satt i gang planlegging av miljøgate gjennom Fauske sentrum.

Omlegging av E6 forbi Fauske er ikke prioritert i handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan 2002-2011. Fylkeskommunen hadde ingen merknader til dette da de behandlet handlingsprogrammet i juni 2001.

Spørsmål 19

Taubanetilsynet - Oppfølging spørsmål/svar nr. 11

I behandlingen av Nasjonal Transportplan ber komiteen om at taubanetilsynet vurderes i sammenheng med andre tilsynsoppgaver. I svar på spørsmål 11

mener departementet at andre sikkerhetstilsyn enn jernbanetilsynet er mest hensiktsmessig når slik samordning skal vurderes.

Hvilket eller hvilke andre sikkerhetstilsyn ser departementet det som aktuelt å samordne Taubanetilsynet med?

Har departementet tatt eller vil det ta, noe initiativ for å få samordnet Taubanetilsynet med andre tilsynsorgan, jf. komiteens syn i Innst. S. nr. 119 (2000-2001)?

Svar:

Det har tidligere vært tatt initiativ for å vurdere forvaltningsmessige forhold knyttet til tivoliloven, taubaneloven og produktkontrollloven med sikte på en mulig fremtidig samling av bestemmelsene under Barne- og familiedepartementet.

Regjeringen har nå besluttet at Arbeids- og administrasjonsdepartementet tar initiativ til at departements-tilknytningen og oppgaveavgrensningen for tilsyn vurderes nærmere i samråd med berørte departementer.

Taubanetilsynets departementstilknytning, herunder evt. samordning med andre sikkerhetstilsyn, vil derfor måtte vurderes i forbindelse med dette arbeidet og gjøres sammen med berørte departementer.

Spørsmål 20

Kap. 1320 post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger mv. - Fylkesfordeling av midler/brøyteinnsats

Det ønskes en kort orientering om kriterier for fordeling av midler under post 23 til drift og vedlikehold på fylka, om det er ulike kriterium for fordeling av midler på stamvegnettet og øvrig riksvegnett, og spesielt om dette evt. gir utslag i beregning av midler til brøyteinnsats/vintertjenesten på høg fjellstrekninger på stamvegnettet i forhold til høg fjellstrekninger på det øvrige riksvegnettet.

Svar:

Fordelingen av midler til drift og vedlikehold av veger mellom fylkene foretas etter en modell som Vegdirektoratet har utviklet gjennom 1990-tallet. De kriterier som legges til grunn er:

1. Vegnettet i fylket, lengder og vegbredder, utstyr og trafikkmengde.
2. Krav til servicenivå som er satt (f.eks. brøytestandard), eventuelt hvor ofte tiltak skal gjøres for å oppnå god og sikker trafikkkavvikling.
3. Kostnader for å utføre hvert enkelt tiltak.

Veger med stor trafikk får ut fra denne modellen større uttelling enn veger med liten trafikk, og veger i områder med lang og hard vinter får tildelt større beløp til vintertjenester enn veger i områder med enklere vinterforhold. Høyfjellsvegene beregnes ut fra de forhold

som der gjelder. Det inngår klimadata i beregningene, hvor Statens vegvesen i samråd med DNMI benytter 30-års gjennomsnitt.

I beregningene av drift- og vedlikeholdskostnader for fordeling av post 23 mellom fylkene gjøres det normalt ikke forskjell på stamveger og øvrige riksveger. Differensieringen gjøres ut fra de forhold som er nevnt ovenfor. Det eneste unntak er kvaliteten på vegdekene, der kravene til jevnhet er høyere for stamveger enn for det øvrige riksvegnett.

For høyfjellsstrekningene blir det oppgitt hvilken åpningsperiode som er planlagt. Dersom fjellovergangen nattestenges, blir dette tatt med når kostnadene beregnes uavhengig av om vegen er stamveg eller ikke. Det gjøres derfor ingen forskjell mellom høyfjellsveger i stamvegnettet og på det øvrige riksvegnettet når trafikkgrunnlaget og servicetilbud er likt.

Vintertjenesten i lavlandet gjennomføres ut fra to hovedretninger; gode vinterveger der det tolereres snø og isdekke, og veger der det legges opp til at vegbanen skal være bar. I siste tilfelle må vegen saltes. Det er av tekniske og økonomiske årsaker kun veger med trafikkmengder over 1 500 kjøretøy pr. døgn som blir saltet når de klimatiske forhold ligger til rette for det.

Spørsmål 21

Kap. 1320 post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Det kan vises til at regjeringen Bondevik I tok initiativet til og fikk gjennomført kompensasjonstiltak for høyere arbeidsgiveravgift for de bedriftene som ble rammet av vedtak i ESA-domstolen i denne saken. Som tiltak ble det bevilget ekstra midler til bl.a. samferdselsformål i Nordland.

I Budsjett-innst. S. I (2001-2002) har regjeringspartiene gått inn for å nær å halvere bevilgningsforslag til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift.

Hvilke konsekvenser vil dette få for de prosjekter som ikke er gjennomført, men som ligger an til å løses i 2002 og videre framover?

Svar:

Det er i St.prp. nr. 1 (2001-2002) foreslått bevilget 102,9 mill. kr over post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. 47 pst. av midlene er foreslått benyttet til tiltak i Nordland. Finnmarks andel av den foreslåtte bevilgning utgjør 17 pst., og Troms sin andel utgjør 14 pst. De øvrige midler er for 2002 foreslått fordelt mellom Hedmark, Oppland, Buskerud, Telemark, Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag.

Ved en reduksjon på 50 mill. kr på post 33 vil Vegdirektoratet så langt det lar seg gjøre skjerme de anlegg som pågår, slik at disse blir fullført innenfor en ramme som gir en mest mulig rasjonell anleggsdrift. Reduksjonen vil dermed i all hovedsak gå utover de prosjekter/tiltak som er foreslått startet opp i 2002.

Spørsmål 22

Posten Norge BA - Postsendinger/kategorier

Posten har varslet at de fra mars 2002 vil endre sine gjennomstrømningskategorier for postsendinger, slik at antall kategorier vil reduseres fra tre til to. Dette innebærer at dagens ordning med C-post forsvinner. En rekke av Postens kunder vil tape økonomisk på dette, ikke minst gjelder det for fagbladene, som vil få betydelige utgifter i sine distribusjonskostnader. I følge Dagens Næringsliv den 4. desember, bruker fagbladene 140 mill. kroner til porto i året, noe som tilsvarer 25 pst. av bladenes kostnadsnivå.

- Faller denne omleggingen innenfor Postens enerettsområde?

- Har departementet godkjent denne omleggingen?

- Kan departementet medvirke til at denne omleggingen ikke får dramatiske utgiftsøkninger for fagbladene?

Svar:

Første strekpunkt:

Omleggingen av produksjonsstrømmene innebærer at det etableres en prioritert og en økonomi poststrøm, mot dagens tre poststrømmer (A-, B- og C-post). Produksjonsstrømmene for B- og C-post slås sammen og ny fremsendingstid for økonomistrømmen blir 3-5 dager. Hvorvidt en sending betegnes som A-, B- eller C-post er i dag først og fremst avhengig av hvilken fremsendingshastighet og pris avsender ønsker, i tillegg til antall sendinger som skal sendes. Postens enerett omfatter formidling av lukket, adressert brevpost inntil 350 gram og med en pris inntil 5 ganger grunn-taksten for et innenriks prioritert brev innefor første vekt-klassen (20 gram, dvs. kr 27,50,-) i og til/fra Norge. Eneretten omfatter dermed både A-, B- og C-postsendinger som oppfyller de forannevnte kriteriene. Distribusjon av bøker, kataloger, aviser og blader er imidlertid ikke omfattet av Postens enerett, selv om disse sendes i lukket og adressert form. Blader kan sendes både som A-, B- og C-post.

Annet strekpunkt:

Departementet er blitt orientert om saken av Posten. Saken er imidlertid ikke av en slik art at den krever formell godkjenning av Samferdselsdepartementet som eier av Posten eller reguleringsmyndighet på postområdet. Styret for Posten har et selvstendig ansvar for organiseringen av selskapets virksomhet og for å vurdere hvilke tiltak som er nødvendige for å sikre selskapets konkurransevne og økonomi. Dette gjelder både mht. den interne organiseringen av selskapets virksomhet,

inkludert nett- og produksjonsstrukturen, og utvikling av tjenestetilbudet mv. Så lenge de samfunnsplagte oppgavene som fremgår av konsesjonen til Posten oppfylles, har Posten stor frihet til å tilpasse sin organisasjon og virksomhet.

Posten har opplyst at konsesjonskravene når det gjelder produkttilbud (formidling av prioritert og uprioritert brevpost inntil 2 kg samt aviser og blader i abonnement inntil 2 kg er leveringspliktige tjenester) og fremsendingstider for hhv. prioriterte og uprioriterte sendinger vil bli oppfylt også etter omleggingen. Det er videre fastsatt i konsesjonen at formidling av leveringspliktige tjenester skal tilbys til kostnadsbaserte priser og på objektive, oversiktlige og ikke-diskriminerende vilkår. Det er Post- og teletilsynet som fører tilsyn med at Posten oppfyller konsesjonskravene.

Tredje strekpunkt:

Styret for Posten har det økonomiske ansvaret for selskapets virksomhet, og må derfor sørge for at de tjenestene som ytes gir et positivt bidrag til Postens økonomi. I likhet med de fleste avisene og fagbladene opererer Posten i et konkurransemarked, og kan ikke som én av flere konkurrerende distributører av aviser og blader pålegges å subsidiere distribusjon av disse. Det betyr at Posten i utgangspunktet må legge til grunn kostnadsrelaterte priser for sine tjenester, og det er ikke anledning til krysssubsidiert mellom eneretts- og konkurransetjenester.

Samferdselsdepartementet godkjenner portosatsene for innenlands prioritert brevpost (A-post) innenfor enerettsområdet, mens styret for Posten fastsetter alle andre portosatser. Det er derfor styret for Posten som treffer endelige beslutninger om pris og vilkår for distribusjon av bl.a. fagblader. Det i konsesjonen stilt krav om at Posten skal utarbeide et produktregnskap som skal gi grunnlag for å vurdere om prisene/takstene for leveringspliktige tjenester er kostnadsbaserte og om ulovlig krysssubsidiert finner sted. Dersom staten ønsker å gi støtte til fagblader o.a. på grunn av høye forsendelseskostnader, må dette derfor gjøres på annen måte enn ved at Posten subsidierer portoen.

Formålet med omleggingen er ifølge Posten å forbedre og sikre kvaliteten gjennom økt leveringshastighet og bedre forutsigbarhet for kunden samt å forenkling av produktene. Posten har opplyst at fagblader som i dag sendes i B-strøm vil få en prisreduksjon og forbedret forutsigbarhet som følge av omleggingen, mens fagblader som i dag sendes i C-strøm vil få en prisøkning samtidig som de får betydelig forbedret fremsendingstid og bedret forutsigbarhet.

Tabellen nedenfor gir en overordnet oversikt over hvilke konsekvenser omleggingen vil få:

Hastighet/ Strøm	Leveringstid i dag	Leveringstid 2002	Prisendring for kunder med mange like sendinger fra 1 mars 2002*
A	1 – 2 dager	1 – 2 dager	Massebrev: Ingen endring. Blad: Økning 5,6 % (snitt)

B	2 – 6 dager	3 – 5 dager	Massebrev: Reduksjon fra 8 – 16 %. Blad: Reduksjon 11,4 % (snitt).
C	4 – 8 dager	3 – 5 dager	Massebrev: Økning på 3 %. Blad: Økning 9,2 % (snitt).

* Kunder som bruker frimerker og frankeringsmaskin vil ikke få noen prismessig endring

Vedlegg 2

Svar på spørsmål fra samferdselskomiteen til Fiskeridepartementet vedr. statsbudsjettet 2002

Spørsmål 1

Kap. 1070 Elektroniske navigasjonshjelpemidler - Loran-C

Den 10. september i år ble det framlagt en rapport som ble utarbeidet etter initiativ fra det amerikanske transportdepartement - den såkalte Volpe-rapporten. I denne rapporten advares det visstnok mot å basere seg på GPS som navigasjonssystem alene.

- Er departementet kjent med denne rapporten, og endrer den i så fall på noen av departementets vurderinger rundt framtida til Loran-C?

Svar:

Fiskeridepartementet er kjent med den såkalte Volpe-rapporten. I denne rapporten pekes det på et generelt behov for backup-system, og Loran-C nevnes som et mulig slikt system. I St.prp. 84 (2000-2001) *Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet medregnet folketrygden 2001* står det om norsk deltakelse i NELS-avtalen utover første avtaleperiode at:

"Regjeringen har videre besluttet at norsk deltakelse i det nordvest-europeiske Loran-C samarbeidet ikke vil bli videreført etter den første avtaleperioden. Dette innebærer at det vil være drift ved de fire norske Loran-C stasjonene ut 2005. Bakgrunnen for beslutningen er at Loran-C i liten grad benyttes som navigasjonsveiledning. Beslutningen vil kunne revurderes dersom det oppstår en radikal endring i bruken av Loran-C systemet i god tid før 2004, da formell oppsigelse av avtalen må foreligge dette år."

Volpe-rapporten, som ble lagt fram 10. september 2001, gir i seg selv ikke grunnlag for endring i de nåværende norske vurderingene med hensyn til videreføring av Loran-C avtalen utover 2005. Den norske beslutningen om ikke å videreføre den norske deltakelsen utover første avtaleperiode bør derfor stå ved lag, i det minste inntil det er klarere hvorvidt USA, eventuelt også EU, velger Loran-C som et permanent backup-system.

- Endrer nye analyser rundt sikkerhet og sårbarhets-spørsmål etter angrepene på USA den 11. september på departementets vurderinger rundt Loran-C?

Svar:

Hendelsene 11. september har gjort det nødvendig å vurdere sikkerhetstiltak innen navigasjonssystemer nærmere. Når det gjelder Loran-C spesielt, som er et navigasjonssystem, vil vi dessuten måtte se på utviklingen i de andre medlemslandene i NELS-samarbeidet. Jeg vil minne om at Danmark har varslet at de trekker sin støtte til Loran-C stasjonen på Færøyene etter første periode, i Tyskland ser Regjeringen ikke lenger noe behov for et bakkebasert radionavigasjonssystem som Loran-C for å opprettholde nødvendig maritim sikkerhet, og Nederland har opplyst at landet vil trekke seg ut etter første avtaleperiode, men at de er villige til å revurdere dette hvis det skjer en radikal endring mht brukerinteresser, herunder fra EU.

Etter det vi har fått opplyst i det siste møtet i Loran-C Styringskomiteè (5.-6. november 2001) har verken hendelsene 11. september eller Volpe-rapporten endret disse synspunktene. Under nevnte komitémøte kom det også fram at det i den nye versjonen av den amerikanske navigasjonsplanen (Federal Radionavigation Plan) vil bli orientert om modernisering av Loran-C senderstasjoner, men at systemet fortsatt bare forutsettes brukt på kort sikt.

- Medfører det riktighet at Storbritannia offisielt har uttrykt at de ønsker fullverdig medlemskap i NELS, og at det i andre europeiske land (Italia, Østerrike og Tsjekkia) har oppstått fornyet interesse for Loran-C systemet?

Svar:

Under Styringskomitéens møte 5.-6. november 2001 opplyste observatøren fra Storbritannia at landet fortsatt mener at det er ønskelig med et bakkebasert backup-system til GNSS (Global Navigation Satellite System), og at landet fortsatt er interessert i å forhandle om deltakelse i NELS. Ønske om medlemskap avhenger av at minimum basis-Loran-C-systemet er fritt tilgjengelig i overskuelig framtid, samt av at det blir en bedret dekning i områdene vest for Storbritannia. Dette innebærer at det må bygges en stasjon i Irland. Storbritannia har imidlertid ikke uttalt noen forpliktende holdning til et mulig medlemskap til NELS-avtalen.

Observatøren fra Italia pekte også i samme møte på at det er viktig å finne et backup-system til GPS, som for eksempel Loran-C. Italia, hvor Kystvakten har to "sovende" Loran-C stasjoner, ser for seg muligheten til å gjenoppta sine Loran-C aktiviteter, men forut for dette må det framskaffes midler til så vel fornyelse av stasjonene som til drift. Heller ikke Italia uttalte noen forpliktende holdning til et mulig medlemskap til NELS-avtalen. Østerrikes observatør fremholder at det er politisk interesse for et system som Loran-C, uten at det foreligger noen offisiell erklæring. Med hensyn til Tsjekia har Fiskeridepartementet ingen opplysninger som tilsier at det her er noen fornyet interesse for Loran-C systemet.

På bakgrunn av et norsk initiativ under siste komiteemøte ble det besluttet at man nå skal utarbeide et spørreskjema om framtidig holdning til Loran-C, som skal sendes avtalepartene og observatørlandene til NELS-avtalen. Spørreskjemaet skal gi partene et felles bakgrunnsdokument for vurderingen av fremtiden for LORAN-C i Europa. Som varslet i St.prp. nr. 1 (2001-2002) for Fiskeridepartementet vil regjeringen komme tilbake med nærmere informasjon om den videre utvikling i saken, herunder de enkelte medlemsland- og observatørlands holdninger til LORAN-C's fremtid.

Spørsmål 2

Farleder

På siden 115 i Fiskeridepartementets budsjettforslag (St.prp. nr. 1 (2001-2002)) går det fram av tabellen at det legges opp til å bruke 35 mill. kr i statlige midler til farleder, mens rammene i Nasjonal transportplan og Kystverkets handlingsprogram opplyses å være 63,57 mill. kroner i følge samme tabell.

- Hva er årsaken til at departementet legger opp til en så lav rammeoppnåelse på farledssiden?

Svar:

Samarbeidsregjeringens totale budsjettforslaget for Kystverket for 2002 innebærer en oppfølging på 102% av planrammen i Nasjonal transportplan. Dette forslaget inkluderer en bevilgning til flytting av Kystdirektoratet til Ålesund på 35 mill. kr.

Budsjettforslaget totalt sett for havner og farleder er på 222,3 mill. kr. Dette er 17,7 mill. kr lavere enn rammene i Nasjonal transportplan. Budsjettforslaget innebærer en økning på budsjettet for fiskerihavner og en reduksjon på farleder i forhold til de gjennomsnittlige årlige rammer i Nasjonal transportplan. Årsaken til at nivået på farleder ligger under planrammen i Nasjonal transportplan skyldes at det innenfor den totale rammen for Kystverket har vært nødvendig å prioritere andre tiltak i 2002. Enkelte år vil det være grunnlag for justeringer på de noen områder ut fra foreliggende prosjekter og prioriteringer. For 2002 har det vært nødvendig å prioritere omorganisering av Kystverket, utbygging av fiskerihavner og tiltak for økt sjøsikkerhet i form av merking av hurtigbåtleder og utbygging av AIS for trafikkovervåking, jf. St.prp. nr. 1 (2001-2002) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 4 (2001-2002).

I Fiskeridepartementets budsjettforslag (St.prp. nr. 1 (2001-2002)) foreslås det å bruke 35 mill. kr på post 33 Farleder. Dette er en økning på 5 mill. i forhold til saldert budsjett for inneværende år. Av driftsmessige årsaker vil det være behov for å øke innsatsen på farleder med ytterligere 7 mill. kr med en tilsvarende reduksjon på fiskerihavner. Pr. i dag ligger derfor det reelle forslaget på 42 mill. kr. Slike omprioriteringer har departementet fullmakt til å foreta av hensynet til å oppnå en rasjonell utnyttelse av Kystverkets produksjonsapparat. Det vises i denne forbindelse til utrykt vedlegg til St.prp. nr. 1 for Fiskeridepartementet (2001-2002).

Det er min målsetting at de farledstiltak som er frem satt i Nasjonal transportplan skal gjennomføres i løpet av planperioden. Det legges derfor opp til en økning i rammene for farleder for de kommende år.