

Budsjett-innst. S. nr. 13

(2000-2001)

Innstilling fra samferdselskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2001 vedkommende rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet

St.prp. nr. 1 (2000-2001), St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 5 og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 9 (2000-2001)

Til Stortinget

Komiteen fremmer i denne innstillingen forslag om bevilgninger på statsbudsjettet for 2001 under de kapitler og poster som er fordelt til komiteen på rammeområde 18.

1. OVERSIKT OVER BUDSJETTFORSLAGENE

1.1 Rammeområde 18. Kapitler og poster under Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet

Bevilgningsforslag i rammeområde 18

90 poster behandles av finanskomiteen utenfor rammesystemet.

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5 og 9
Utgifter i hele kroner			
<i>Fiskeridepartementet</i>			
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)	127 200 000
	1	Driftsutgifter	81 500 000
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i>	2 400 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet	43 300 000
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)	254 700 000
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064, post 24, 33, 45 og 60</i>	164 700 000
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064, post 24, 30, 45 og 60</i>	30 000 000
	45	Vedlikehold av fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064, post 24, 30, 33 og 45</i>	10 000 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064, post 24, 30, 33 og 45</i>	50 000 000
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)	232 700 000
	1	Driftsutgifter	187 700 000
	30	Nyanlegg, <i>kan overføres</i>	20 000 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 000 000
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)	365 350 000
	1	Driftsutgifter	351 900 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 450 000
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)	29 000 000
	1	Driftsutgifter	22 750 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	6 250 000

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5 og 9
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)	34 100 000
	1	Driftsutgifter	25 500 000
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	8 600 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	113 200 000
	1	Driftsutgifter	86 600 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål m.v.	13 700 000
1301		Forskning og utvikling m.v.	92 000 000
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	9 200 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	72 800 000
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	10 000 000
1310		Flytransport	387 800 000
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	387 800 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	104 000 000
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	94 200 000
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	9 800 000
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	108 800 000
	1	Driftsutgifter	108 800 000
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart	16 000 000
	1	Driftsutgifter	16 000 000
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	9 957 400 000
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	6 017 800 000
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	3 947 800 000
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	101 800 000
1330		Særskilte transporttiltak	272 600 000
	70	Tilskudd til Hurtigruten	195 900 000
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i>	76 700 000
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	3 904 700 000
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 773 000 000
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	83 300 000
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 048 400 000
1351		Overføringer til NSB BA	987 000 000
	70	Betaling for persontransporttjenester	987 000 000
1354		Statens jernbanetilsyn	12 000 000
	1	Driftsutgifter	12 000 000
1360		Samferdselsberedskap	41 909 000
	1	Driftsutgifter	5 440 000
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	10 000 000
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	519 000
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret	25 950 000
1370		Kjøp av posttjenester	540 000 000
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	540 000 000
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	161 300 000
	1	Driftsutgifter	139 000 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	22 300 000

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5 og 9
<i>Statens forretningsdrift</i>			
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	566 000 000
	24	Driftsresultat:	-134 000 000
		1 Driftsinntekter	-2 401 900 000
		2 Inntekter regionale flyplasser	-219 300 000
		3 Fra reguleringsfondet	-76 900 000
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 622 300 000
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	206 700 000
		6 Avskrivninger	360 000 000
		7 Renter av statens kapital	35 100 000
		8 Til investeringsformål	340 000 000
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	700 000 000
		Sum utgifter rammeområde 18	18 307 759 000

Inntekter i hele kroner

Inntekter under departementene

4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)	55 000
	1	Salg av fyr- og merkelister	45 000
	7	Refusjoner	10 000
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)	10 000
	7	Refusjoner	10 000
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)	70 840 000
	2	Alminnelig kystgebyr	70 580 000
	7	Refusjoner	10 000
	42	Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	250 000
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)	374 620 000
	1	Losgebyr	374 600 000
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000
	7	Refusjoner	10 000
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)	22 750 000
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	6 080 000
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 130 000
	4	Sikkerhetsgebyr trafikkentral Oslofjorden	11 540 000
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)	2 910 000
	7	Refusjoner	2 910 000
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	1 800 000
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800 000
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	34 900 000
	1	Gebyrinntekter	34 900 000
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	263 400 000
	1	Salgsinntekter m.m.	15 800 000
	2	Diverse gebyrer	247 600 000
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	483 700 000
	1	Kjørevegsavgift	60 000 000
	2	Salg av utstyr og tjenester m.v.	130 000 000
	4	Leieinntekter	30 000 000
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	151 400 000
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	83 300 000
	37	Anleggsbidrag	29 000 000

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5 og 9
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	151 300 000
	1	Diverse avgifter og gebyrer	151 300 000
<i>Avskrivninger, avsetninger til investeringsformål og inntekter av statens forretningsdrift i samband med nybygg, anlegg m.v.</i>			
5450		Luffartsverket (jf. kap. 2450)	340 000 000
	35	Til investeringsformål	340 000 000
<i>Renter og utbytte m.v.</i>			
5611		Renter av lån til NSB BA med datterselskaper	197 000 000
	80	Renter av lån til NSB BA	124 000 000
	81	Renter av lån til NSB Gardermobanen AS	73 000 000
5612		Renter av lån til Posten Norge BA	26 000 000
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	500 000 000
	80	Renter	500 000 000
		Sum inntekter rammeområde 18	2 469 285 000
		Netto rammeområde 18	15 838 474 000

1.2 Stortingets vedtak om rammesum

Ved vedtak i Stortinget 28. november 2000 er netto utgiftsramme for rammeområde 18 fastsatt til kr 16 125 274 000, jf. Budsjett-innst. S. I (2000-2001). Rammen er meddelt komiteen i brev fra Stortingets presidentskap datert 28. november 2000. De framsatte bevilgningsforslag i innstillingen bygger på denne rammen, jf. Stortingets forretningsorden § 19.

2. KOMITEENS HOVEDPRIORITERINGER FOR RAMMEOMRÅDE 18

2.1 Innledning

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Gard Folkvord, Sverre Myrli, Gunn Olsen og Ola Røtvei, fra Fremskrittspartiet, Christopher Stensaker og Thore Aksel Nistad, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og lederen Oddvard

Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til at rammeområde 18 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet og Kystforvaltningen i Fiskeridepartementet.

2.2 Oppsummering av fraksjonenes bevilgningsforslag for rammeområde 18

I tabellen nedenfor er det laget en oversikt over forslag til bevilgning innenfor rammeområde 18 på kapitel- og postnivå.

I henhold til Stortingets forretningsorden § 19 kan det i fagkomiteene ikke utformes forslag til bevilgningsvedtak som avviker fra de rammer Stortinget har vedtatt. Fremskrittspartiet og Høyre har ikke justert sine primærstandpunkter i henhold til Stortingets bevilgningsvedtak under rammeområde 18, og er derfor ikke inkludert i tabellen nedenfor.

Det vises til kap. 3.2.4 og kap. 3.2.5 der primærstandpunktene til henholdsvis Fremskrittspartiet og Høyre framkommer.

Tabellen viser de kapitler og poster hvor minst en fraksjon har forslag til bevilgning under rammeområde 18 som avviker fra Regjeringens forslag. Avvikene går fram av tallene i parentes. For de øvrige kapitler og poster gis det tilslutning til Regjeringens forslag til bevilgning. Kapittelsummene inkluderer alle poster unntatt eventuelle 90-poster under det aktuelle kapitlet. Tall i 1 000 kroner.

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5 og 9	Ap, KrF, Sp, V	SV
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)	127 200	135 700	134 400
				(+8 500)	(+7 200)
	1	Driftsutgifter	81 500	80 000	80 000
				(-1 500)	(-1 500)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	43 300	53 300	52 000
				(+10 000)	(+8 700)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5 og 9	Ap, KrF, Sp, V	SV
1301		Forskning og utvikling m.v.	92 000	97 000	97 000
				(+5 000)	(+5 000)
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport	10 000	15 000	15 000
				(+5 000)	(+5 000)
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	9 957 400	10 257 400	10 118 700
				(+300 000)	(+161 300)
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 017 800	6 062 800	6 029 300
				(+45 000)	(+11 500)
	30	Riksveginvesteringer	3 947 800	4 057 800	4 097 800
				(+110 000)	(+149 800)
	31	Rassikring	0	145 000	0
				(+145 000)	(0)
1330		Særskilte transporttiltak	272 600	245 900	245 900
				(-26 700)	(-26 700)
	71	Tilskudd til ekspressbusser	76 700	50 000	50 000
				(-26 700)	(-26 700)
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	3 904 700	3 904 700	4 044 700
				(0)	(+140 000)
	30	Investeringer i linjen	1 048 400	1 048 400	1 188 400
				(0)	(+140 000)
Sum utgifter rammeområde 18			18 307 759	18 594 559	18 594 559
				(+286 800)	(+286 800)
Sum inntekter rammeområde 18			2 469 285	2 469 285	2 469 285
				(0)	(0)
Sum netto rammeområde 18			15 838 474	16 125 274	16 125 274
				(+286 800)	(+286 800)
Avvik fra vedtatt ramme			-286 800	0	0

Forslaget fra komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, blir komiteens tilråding.

3. GENERELT

3.1 Sammendrag

3.1.1 Samferdselsdepartementet

Regjeringen foreslår i St.prp. nr. 1 (2000-2001) et samferdselsbudsjett for 2001 på 17,2 mrd. kroner. Dette er om lag 850 mill. kroner eller 4,7 pst. lavere enn saldert budsjett 2000. 715 mill. kroner av nedgangen fra saldert budsjett 2000 til forslag 2001 skyldes at tidligere øremerkede ordninger på samferdselsbudsjettet er innlemmet i det generelle rammetilskuddet til fylkeskommunene/kommunene, jf. St.prp. nr. 62/Innst. S. nr. 252 (1999-2000). Fra og med 2000 ble det også foretatt en teknisk omlegging av ordningen for refusjon av sykelønn, som isolert sett reduserer Samferdselsdepartementets budsjett med om lag 120 mill. kroner. I realiteten er samferdselsbudsjettet om lag

nominelt uendret fra saldert budsjett 2000 til forslag 2001. Nedgangen i budsjettforslag 2001 fra regnskap 1999 og regnskap 1998 er henholdsvis om lag 3,6 mrd. kroner og 8,4 mrd. kroner.

Den store nedgangen i bevilgningene til samferdselsformål sammenlignet med slutten av 90-tallet må bl.a. ses i sammenheng med at fullføring av utbyggingsprosjektene knyttet til den nye flyplassen på Gardermoen innebar en aktivitetstopp. I 1999 ble det bl.a. bevilget de siste lån til Oslo lufthavn AS og NSB Gardermobanen AS, samlet om lag 1,2 mrd. kroner, samt 2,3 mrd. kroner til Luftfartsverket som vederlag for overdragelsen av Fornebu til Statsbygg.

Samtidig innebærer gitte bevilgninger til samferdselsformål i 2000 og planlagte bevilgninger for 2001 et relativt lavt aktivitetsnivå i sektoren vurdert opp mot de store underliggende behov. Dette er særlig tilfelle for bevilgninger til infrastrukturtiltak innen veg og jernbane. For Regjeringen er det imidlertid nødvendig å vurdere aktivitetsnivået i samferdselssektoren i sammenheng med det samlede aktivitetsnivået i norsk økonomi som fortsatt er høyt.

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 5 (2000-2001) foreslås noen endringer i budsjettforslaget for 2001 (St.prp. nr. 1 (2000-2001)). Endringene gjelder renter av lån til Gardermobanen AS, kompensasjon til Telenor AS for samfunnsplågte oppgaver vedrørende Totalforsvaret og utbytte fra Posten Norge BA.

Viktige oppfølgingsområder

St.prp. nr. 1 (2000-2001) er i tillegg til å være et budsjett 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 de årlige bevilgninger. I de siste fem til seks år har det imidlertid skjedd en rekke organisatoriske og andre endringer i samferdselssektoren som gjør at det i dag er mindre sammenheng mellom bevilgninger over Samferdselsdepartementets budsjett og den samlede 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. En betydelig del av veginvesteringene finansieres i dag utenfor statsbudsjettet.

Konsekvensen er at en ikke lenger får et fullt ut dekkende bilde av helheten i samferdselspolitikken og Samferdselsdepartementets ansvarsområde ved utelukkende å fokusere på bevilgningene. Departementet gir derfor en kortfattet omtale av en del viktige oppfølgingsområder i proposisjonens innledning, uavhengig av om disse har direkte sammenheng med forslag til bevilgninger i statsbudsjettet for 2001.

Dette gjelder områder som:

Utbygging av infrastruktur

Når det gjelder infrastrukturen for overføring av kommunikasjonstjenester, har det skjedd store endringer de seneste årene, og den består i dag av et omfattende sett av distribusjonskanaler. Hoveddelen av investeringene i denne typen infrastruktur skjer i selvstendige bedrifter, herunder i statlige selskaper. Denne infrastrukturen påvirkes gjennom konsesjonspolitikk og markedsregulering. I tillegg vil statens kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester ha betydning for utviklingen av postnettet.

Bevilgningene til infrastrukturen er de viktigste virkemidlene for å utvikle et effektivt transportnett. Ved fremleggelsen av Nasjonal transportplan 2002-2011 får Stortinget en ny anledning til å gjennomgå prioriteringene mellom og innen de ulike transportsektorene.

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 2000 er det anslått at om lag 2 mrd. kroner vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. For 2001 ventes bidraget fra bompenger å bli om lag 1,4 mrd. kroner. Nedgangen fra 2000 skyldes i hovedsak at flere av de større bompengeprojektene nå er i sluttfasen og at bompengandelen er tatt ut tidligere i anleggsperioden. Til sammenlikning vil forslaget for 2001 til "ordinære" riksvegmidler (kap. 1320 post 30) utgjøre om lag 3,9 mrd. kroner. For 2001 vil dermed bompenger utgjøre om lag 27 pst. av de samlede riksveginvesteringene, dvs. summen av bompenger og statlige bevilgninger.

Departementet legger vekt på at prosjektene blir behandlet i henhold til gjeldende retningslinjer for bompengeneinnkreving. Departementet viser for øvrig til omtale i Nasjonal transportplan 2002-2011.

Samferdselsdepartementet har fått gjennomført en utredning for å vurdere mulighetene for Offentlig privat samarbeid (OPS) innenfor vegsektoren.

Styring av store investeringsprosjekter

I budsjettfremlegget omtales bare prosjekter over en nærmere fastsatt kostnadsgrense. Det er imidlertid en forutsetning at saker av politisk og prinsipiell interesse under denne beløpsgrensen omtales for Stortinget.

I de siste årene er det satt i verk en rekke tiltak både for å bedre kostnadsoverslagene og kostnadsstyringen. Det er lagt opp til at det skal foretas ekstern kvalitets-sikring av alle investeringer med et kostnadsoverslag over 500 mill. kroner, jf. nærmere omtale i Gul bok 2000 og Gul bok 2001.

I Samferdselsdepartementets budsjettforslag omtales flere investeringsprosjekter med en total kostnadsramme over 500 mill. kroner. Det legges opp til ekstern kvalitets-sikring av prosjekter som tidligere har vært omtalt for Stortinget, men som ikke er igangsatt, og av prosjekter som blir gitt førstegangsbevilgning i 2001.

Utøvelse av eierskap i selskaper

I løpet av 1990-årene er de tidligere forvaltningsbedriftene Televerket, Postverket og NSBs trafikkdel omgjort til selvstendige selskaper, Telenor AS, Posten Norge BA og NSB BA. Med virkning fra og med 8. september 2000 er ansvaret for å forvalte statens eierinteresser i Telenor AS overført fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet.

Statens eierrolle i Posten Norge BA og NSB BA ivaretas bl.a. ved at samferdselsministeren er generalfor-samling i selskapene. Regjeringen legger fram egne stortingsmeldinger om virksomheten i Posten Norge BA og NSB BA henholdsvis høsten 2000 og våren 2001.

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 selska-

pene. Det er lagt opp til at selskapene har både en samfunnsmessig og forretningsmessig målsetting, med lønnsom drift som et hovedkriterium. Eierens krav til avkastning og fastsettelse av utbyttepolitikk vil være vesentlig i den økonomiske styringen og er fastlagt ved Stortingets behandling av meldingene om selskapenes virksomhet.

Kjøp av samferdselstjenester

Kjøp av samferdselstjenester innebærer at det etableres et mer forretningsmessig forhold mellom det offentlige som kjøper og den enkelte virksomhet. Ordningene for statlig kjøp av tjenester under Samferdselsdepartementet er likevel av forholdsvis ulik karakter. Dels er det anbud, dels kostnadsmodeller og dels tilskuddsavtaler basert på forhandlinger.

Statlig kjøp av tjenester benyttes for å yte et tjenestetilbud som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt, men som det er samfunnsmessig ønskelig å opprettholde.

Regulering og tilsyn

Avvikling av statlige eneretter og åpning av markeder for konkurranse har på flere områder ført til mer effektiv produksjon og lavere priser. Statens rolle har endret seg fra styring av enerettsvirksomheter til regulering og styring av markedene. Ut over den generelle lovgivningen er de ulike samferdselsområdene regulert i egne lover. Det er opprettet tilsynsorganer som bl.a. fører tilsyn med at utøverne oppfyller de krav som er satt i eller med hjemmel i lov.

Samferdselsdepartementet er opptatt av at tilsynsvirksomhetene drives riktig og effektivt, slik at aktørene i markedene ikke påføres unødvendige merkostnader på grunn av tilsynsvirksomhet. Departementet vil derfor nøye følge opp omfanget av og budsjettene for tilsynsorganene.

Kollektivtransport

Regjeringen ønsker at kollektivtransporten skal utvikles for å bedre både miljøet i byområdene og forholdene på vegnettet. Dette krever tiltak på flere områder og sektorer. Spørsmål om organisering vil stå sentralt, og Regjeringen har i Nasjonal transportplan åpnet for regionale og lokale forsøk med alternative organisasjonsformer. Det skal i 2001 tilrettelegges for forsøk i større byer der de ulike ansvarsområder innenfor veg og kollektivtransport blir sett i sammenheng for å oppnå økt utnyttelse av tilgjengelige ressurser.

Regjeringen legger vekt på at både positive og reguleringsmessige virkemidler skal kunne tas i bruk av lokale myndigheter for å styre trafikkutviklingen i byområdene. Samordnet areal- og transportplanlegging, herunder regulering av parkering og vegkapasitet, samt bruk av vegprising er her aktuelle virkemidler.

Trafikksikkerhet på veg

Som et grunnlag for det langsiktige trafikksikkerhetsarbeidet er det om Nasjonal transportplan 2002-

2011 lagt til grunn en visjon om at det ikke skal skje ulykker med drepte eller livsvarig skadde i vegtrafikken. Dette vil medføre en sterkere fokus på de alvorligste ulykkene enn tidligere. For å nærme seg en slik visjon er det nødvendig med en kombinasjon av ulike typer tiltak, fysiske tiltak på vegnettet, atferdsregulerende tiltak og opplæring og kontroll.

Utvidelse av grunnlaget for merverdiavgiften

Parallelt med framleggelsen av statsbudsjettet for 2001, legger Regjeringen fram forslag om å utvide grunnlaget for merverdiavgiften til bl.a. å omfatte persontransport og posttjenester. Regjeringen vil legge opp til kompensasjonsordninger som skal sørge for at tjenestetilbudet innen samferdselssektoren ikke påvirkes av utvidelsen av grunnlaget for merverdiavgiften.

3.1.2 Fiskeridepartementet - Kystforvaltning

Som ledd i Regjeringens arbeid med en helhetlig transportpolitikk, vil Fiskeridepartementet styrke sjøtransporten ved å legge til rette for at havnene utvikles til effektive knutepunkter med god tilknytning til det landbaserte transportnettet. I Nasjonal transportplan 2002-2011 inngår infrastruktur for sjøtransport som en del av transportsystemet.

For at sjøtransporten skal kunne vinne frem som et effektivt og tidsmessig transporttilbud, er det avgjørende at sikkerheten ivaretas. Fiskeridepartementet vil som ansvarlig for transportformen koordinere og utvikle arbeidet med sikkerhet og fremkommelighet.

Fiskeridepartementet vil også prioritere utbygging og vedlikehold av de fiskerihavner som kan medvirke til å utløse verdiskapingspotensialet i marin sektor.

I St.meld. nr. 46 (1996-1997) Havner og infrastruktur for sjøtransport er det lagt opp til en satsing på fiskerihavner og farleder. Det er lagt til grunn en økonomisk planramme for perioden 1998-2001 på om lag 854 mill. kroner for havnetjenesten og 833 mill. kroner for fyr- og merketjenesten. Dette følges opp i budsjettet for 2001 ved at rammen under kap. 1064 Havnetjenesten økes nominelt med 49,5 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2000 til 256,5 mill. kroner. Med dette er det totalt bevilget 854 mill. kroner til havnetjenesten i perioden 1998-2001. Dette innebærer at den nominelle planrammen for perioden er oppfylt.

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 9 (2000-2001) foreslås endring under kap. 1064 i forhold til St.prp. nr. 1 (2000-2001).

3.2 Generelle merknader

3.2.1 Generelle merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til budsjettforliket mellom Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre. Flertallet vil derfor foreslå følgende endringer i budsjettet, i tråd med finanskomiteens innstilling for rammeområde 18, jf. Budsjettinnst. S. I (2000-2001):

Kap.	Post	Formål	(mill. kroner)
1060	1	Driftsutgifter	-1 500
1060	70	Tilskudd Redningsselskapet	+10 000
1301	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport	+5 000
1320	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	+45 000
1320	30	Riksveginvesteringer	+110 000
1320	31 (ny)	Rassikring	+145 000
1330	71	Tilskudd til ekspressbusser	-26 700

Flertallet viser til at budsjettforliket mellom disse partier medfører at det ikke vil bli gjort endringer i momssatsene på ferjer. 35 mill. kroner som var tiltenkt kompensasjon for innføring av moms på ferjedrift, er dermed tatt ut av kap. 1320 post 23. Den reelle styrkingen av ferjedriften er dermed 80 mill. kroner.

3.2.2 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil framheve betydningen av et trygt, effektivt og samordnet transportsystem, som sikrer næringslivets og befolkningens behov i hele landet, og som i minst mulig grad bidrar til forurensning av miljøet. Disse medlemmer ser hele transportnettet med veg, jernbanenett, sjø- og lufttransport som ett helhetlig system.

Til grunn for disse medlemmers behandling av Regjeringens budsjettforslag, ligger de langtidsplaner for veg- og vegtransport, jernbane, luftfart og havner som ble lagt fram av regjeringen Jagland våren 1997. Disse medlemmer vil ellers vise til behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, og forutsetter at viktige veivalg i transportpolitikken innenfor alle transportsektorer blir tatt i forbindelse med denne behandlingen.

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

Disse medlemmer vil framheve betydningen av sikkerhet innenfor alle transportsektorer. I trafikksikkerhetsarbeidet må det ligge til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlig skadde.

Transport må foregå på en mest mulig miljøvennlig måte. Et av hovedmålene i samferdselspolitikken må være å redusere CO₂-utslipp og andre forurensningsproblemer. Det er derfor nødvendig å få mer av godstransporten over fra veg og til bane og sjø. Kollektivtrafikk må utvikles til et bedre alternativ til bilen i byer og bynære områder. Disse medlemmer er opptatt av at samferdselspolitikken må legges opp med tanke på at utfordringene i storbyområder og i distriktene er av svært forskjellig karakter.

På vegsiden vil disse medlemmer særlig understreke behovet for en satsing på vedlikehold og opprustning av det eksisterende vegnettet, herunder rassikring. Rasjonell framdrift må sikres i igangsatte vegprosjekter. Disse medlemmer vil prioritere veginvesteringer som bidrar til å løse helse-, miljø og sikkerhetsproblemer, samt næringslivets utfordringer.

Disse medlemmer er opptatt av at investeringer på jernbanesiden brukes med sikte på å øke sikkerheten, punktligheten, kapasiteten og på å redusere reisetiden, og vil understreke betydningen av fortsatt satsing på krengetogtiltak, på drift og vedlikehold og på sikkerhetsarbeid generelt.

Disse medlemmer er opptatt av å ivareta sikkerhet og framkommelighet i norske farvann og havner, og har merket seg at nivået som ble forutsatt i regjeringen Jaglands havneplan fra 1997 med dette budsjettet er nådd.

Innenfor luftfarten er disse medlemmer opptatt av å videreføre et godt nasjonalt rutetilbud, og et godt utbygd nett av stamflyplasser og regionale flyplasser. Det er et offentlig ansvar å sikre flytilbud i de deler av landet hvor dette ikke er kommersielt lønnsomt.

Disse medlemmer er opptatt av å ha post og telekommunikasjoner med gode og rimelige tilbud til befolkningen i alle deler av landet, og mener at det offentlige har ansvar gjennom eierskap, konsesjoner og eventuelt offentlig kjøp for å sikre dette.

3.2.3 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre vil peke på at en gjennom budsjettavtalen med Arbeiderpartiet sikret flertall for å øke bevilgningene til ulike samferdselsformål med 400 mill. kroner. Dette har gitt rom for å styrke veginvesteringene med 115 mill. kroner, hvorav 40 mill. kroner til rassikring. Det har gitt rom for 80 mill. kroner i økt støtte til ferjedrift, for å unngå takstøking og bedre rabattordningene for dem som reiser mye. Det har også gitt rom for å styrke kollektivtrafikken med 140 mill. kroner. Tilskuddet til redningsselskapet økes med 10 mill. kroner. Totalt økes bevilgningen til samferdselsformål med 286,8 mill. kroner.

Disse medlemmer er opptatt av gode og trygge kommunikasjonsårer i alle deler av landet. Samferd-

selspolitikken betyr mye for bosetting, distriktene, næringslivets konkurranseevne og muligheten for fortsatt verdiskapning. Samferdselspolitikken betyr også mye for miljøpolitikken, samferdselssektoren er en av de største kildene til klimautslipp og biltrafikk en viktig årsak til dårlig luftkvalitet i en del byområder. Derfor er det viktig å styrke innsatsen for mer miljøvennlig samferdsel. Disse medlemmer vil stimulere til økt bruk av gass og andre miljøvennlige drivstoff. Disse medlemmer vil også styrke kollektivtrafikken, og mener det er et mål å stimulere til at flere velger kollektive transportmidler framfor privatbil.

Disse medlemmer vil peke på at vi i Distrikts-Norge finner grunnlaget for vår råvareøkonomi. For å forvalte disse verdiene på en mest mulig samfunnsøkonomisk måte, og for å styrke verdiskapningen, er distriktene avhengig av en satsing på samferdsel. Et godt vegnett er en forutsetning for effektiv transport fram til markedene. Vedlikehold av vegnettet er avgjørende for trafikksikkerheten og for å holde oppe vegkapitalen.

Disse medlemmer prioriterer trafikksikkerhet og rassikring. Visjonen må være null drepte og alvorlig skadde i trafikken.

Disse medlemmer mener det er viktig å styrke jernbanen og videreutvikle togtilbudet. Situasjonen innen jernbanesektoren og i NSB BA spesielt skaper ikke et positivt inntrykk av toget som transportform. Det er viktig med styrket innsats for å gjenreise toget som et attraktivt transportalternativ. Disse medlemmer viser til budsjettavtalen med Arbeiderpartiet der en i denne omgang sikret midler til å styrke kollektivtrafikken. Disse medlemmer viser videre til at komiteen vil ta stilling til de grunnleggende spørsmål og vegvalg for jernbanen ved behandlingen av Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer mener det er viktig å styrke innsatsen for sikkerheten til sjøs, og slutter seg til at bevilgningen til fyrtenesten styrkes. Dette vil være viktig for sikkerheten. Disse medlemmer har videre merket seg Regjeringens forslag til prioritering innenfor havnesektoren. Disse medlemmer vil understreke at regelen må være at en følger de prioriteringer som er gjort av fylkeskommunen.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av å skape gode tilknytningspunkter mellom sjøtransport og øvrige transportformer.

Disse medlemmer viser til at ansvaret for Telefon er overført Nærings- og handelsdepartementet. Disse medlemmer vil understreke at de telepolitiske målsettinger ligger fast.

Disse medlemmer er kjent med den omlegging av organisasjonsstruktur som er i gang i Posten Norge BA. Disse medlemmer ser det som viktig å opprettholde landsdekkende posttjenester til rimelige priser og god kvalitet.

3.2.4 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det bør være fri konkurranse innen

transportnæringen. I praksis vil dette si at den enkelte transportgren kun skal belastes eventuelle utgifter den påfører samfunnet. Dersom en transportform påfører omgivelsene utgifter eller ulemper, bør miljøavgifter kunne tas i bruk. Samferdselsnettet må ses i en helhet, der bil-, bane-, båt- og lufttransport utfyller hverandre. Gjennom konkurranseutsetting av alle ledd og alle deler av samferdselsnettet skapes et sunt og rettferdig konkurranseforhold for all transportvirksomhet. Dette vil redusere de totale transportkostnadene i person- og godstrafikken og øke lønnsomheten i næringslivet. Staten, fylkeskommunene og kommunene bør avvikle sine eierskap i alle former for transportselskap.

Disse medlemmer går inn for at kollektivtransport i størst mulig grad foregår i privat regi. Disse tjenestene må i større grad utvikles i tråd med markedets etterspørsel etter transporttjenester. Disse medlemmer går derfor inn for å fjerne konsesjonsordninger basert på behovsprøving, og å redusere subsidier og tilskudd.

Disse medlemmer ønsker private transportselskaper som driver etter markedsøkonomiske prinsipper, med reelle priser og med sunn konkurranse mellom transportselskapene.

Disse medlemmer mener at der det er viktig å opprettholde markedsøkonomisk ulønnsom virksomhet av samfunnsmessige årsaker, må oppgavene konkurranseutsettes.

Disse medlemmer går inn for å holde veger og gater mest mulig åpne for alminnelig trafikk. Stenging og innsnevring av gater løser sjelden problemer, men forflytter og forsterker problemene. Kollektivfelt etableres kun der dette øker den samlede transportkapasiteten.

Disse medlemmer mener fartsgrensen på de beste motorvegstrekingene der det er fysisk skille mellom kjøreretningene, kan økes til 110 km/t, slik den er i f.eks. Sverige og Danmark.

Disse medlemmer mener at gang- og sykkelveger gir god trafikksikkerhetsgevinst, idet gående og kjørende trafikk på den måten skiller.

Disse medlemmer mener at ferjer knytter det offentlige vegnettet sammen på en naturlig måte. Ferjene er en del av kommunikasjonssystemet og er dermed et offentlig ansvar, men private ferjeselskaper bør stå for selve driften. I investeringssammenheng bør kaianlegg for ferjeforbindelser i større grad ses i sammenheng med vegnettet for øvrig.

Disse medlemmer mener at norsk sjøtransport styrkes ved at næringen gjøres attraktiv for private interesser. Fremskrittspartiet konstaterer at det største hinder for en rasjonell drift av sjøtransporten er at havnene ikke er tilpasset markedets behov. Havnene må derfor gjøres mer brukervennlige, ved bl.a. bedre infrastruktur.

Disse medlemmer mener at det er ikke en statlig oppgave å eie lufthavner. Statlig eierengasjement i de sivile lufthavnene kan avvikles. Kostnader til flykon-

troll, navigasjonshjelpemidler og andre sikkerhetstjenester dekkes ved avgifter.

Disse medlemmer viser til at Norge har et for dårlig utbygd vegnett sammenlignet med andre europeiske land. En god vegstandard er avhengig av at investeringstakten økes.

Disse medlemmer vil derfor sterkt forsere utviklingen av riksvegnettet i Norge, og forbedre vedlikeholdet. Fremskrittspartiet foreslår i statsbudsjettet for 2001 derfor en samlet økning på 2 200 000 000 kroner i forhold til Regjeringens forslag til vegsektoren. I tillegg til de ordinære vegbevilgninger vil Fremskrittspartiet bevilge 1,5 mrd. kroner over utenlandsbudsjettet som kan benyttes til kjøp av tjenester fra utenlandske entreprenører som må benytte medbrakt arbeidskraft og utstyr. Dette kan særlig benyttes ved kjøp av tjenester fra svenske, danske og finske entreprenørbedrifter til bygging av veganlegg i nærheten av grensen. Bruk av midler over utenlandsbudsjettet til vegbygging utført av utenlandske entreprenører åpner muligheten for en vesentlig forsering av den nødvendige utbygging av det norske motorveg klasse A-nettet.

Disse medlemmer viser til at bevilgningene til vegformål har reelt sett gått ned de senere årene, samtidig som trafikkveksten har vært sterk og ulykkestendensen har vært negativ. Det er intet som indikerer lavere trafikkvekst i nærmeste fremtid. Stamvegnettet må derfor prioriteres ved en kraftig forsert utbygging. Beregnet etterslep for å bringe vegnettet til ønsket standard, er av Vegdirektoratet anslått til 8 mrd. kroner, mens forslaget fra Regjeringen i St.prp. nr. 1 (2000-2001) fører til en ytterligere svekkelse av vegkapitalen. Stamvegnettet utgjør 8 pst. av det samlede, offentlige vegnett, men utfører halvparten av trafikkarbeidet målt i kjøretøykm. På det øvrige riksvegnett, som er tre ganger så langt, er investeringsbehovet minst like stort.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag i innstillingen om en nettoramme på 17 693 374 000 kroner, og til sine merknader under de enkelte kapitler.

Disse medlemmer legger til grunn at vegtransporten er den dominerende transportmåten i Norge som i alle andre utviklede land. Av det totale transportarbeidet innenlands i 1998, som er det siste året det foreligger statistikk fra, sto vegtransporten for 86,7 pst. av persontransporten og 51 pst. av godstransporten. Jernbanen utførte 4,2 pst. av persontransporten og 7,8 pst. av godstransporten. Personbilene utførte 77,7 pst. av persontransport-arbeidet totalt og 89,1 pst. av persontransporten på veg. Vegtrafikken økte med 2,0 pst. i 1999. Trafikken med lette kjøretøyer økte med 1,9 pst. og tunge kjøretøyer med 2,9 pst. Størst var veksten i Østfold med 4,1 pst. og i Sør-Trøndelag med 4,0 pst.

Disse medlemmer baserer seg på at bil- og vegtrafikk også i fremtiden vil spille en dominerende rolle i norsk samferdsel. Disse medlemmer har vanskelig for å se hvordan Regjeringen har tenkt seg en omprioritering ved at bilbruk skal reduseres og kollek-

tivtrafikk skal prioriteres i dette budsjettet. Riktignok er investeringstakten i stamvegnettet redusert, men noen alternative transporttilbud foreslås ikke etablert. Resultatet blir et rent nedskjæringsbudsjett under virkemidler for å løse problemene i norsk samferdsel.

Disse medlemmer vil sterkt peke på at vegkapitalen har blitt betydelig redusert de siste årene. Dette er sterkt bekymringsfullt og etterslepet er ca. 8 mrd. kroner. Det må avsettes om lag 600 mill. kroner mer pr. år til vedlikehold ut over dagens nivå, for at etterslepet ikke skal øke ytterligere. Dersom dagens nivå på vedlikeholdet fortsetter, vil etterslepet i planperioden øke ytterligere fordi manglende vedlikehold gir en akselererende nedbryting av vegen. Særlig er behovet for rehabilitering av bruer på kysten sterkt, med et etterslep på 1,2 mrd. kroner.

For å forsere utbyggingen, vil disse medlemmer også satse på privat utbygging og drift, og er positiv til forsøk med offentlig og privat samarbeid (OPS). Det forutsettes imidlertid at avgiftene til staten reduseres slik at man ikke betaler flere ganger for den samme vegen. Vegdirektoratet må stå for planlegging av riksvegutbygging, men selve byggingen overlates til private entreprenører. Vedlikehold av veger settes ut på anbud til private entreprenører. Nye vegprosjekter som betinger direkte eller indirekte offentlige investeringer, skal undergis en kost-/nyttevurdering før prosjektene prioriteres.

Disse medlemmer er betenkt over at de ordinære bevilgningene til veiformål over statsbudsjettet reduseres omtrent proporsjonalt med økning i bompenggeinnbetalinger.

Disse medlemmer ser det også som bekymringsfullt at store summer brukes til administrasjon og drift av bomselskapene istedenfor å bygge et effektivt vegnett.

Fremskrittspartiet har i sitt budsjett foreslått å redusere bensinprisen med kr 2,50 pr. liter og dieselprisen med kr 2,00 pr. liter (+ moms). I tillegg til å øke veginvestering, drift og vedlikehold med 2,2 mrd. kroner, foreslås det en ytterligere økning på 1,5 mrd. kroner over utenlandsbudsjettet, slik at den samlede bevilgning utgjør 3,7 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil også vise til forslag fra representanter fra Fremskrittspartiet i:

- Dokument nr. 8:46 (1997-1998) Forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å skille økonomisk og organisatorisk mellom NSB BA, Jernbaneverket og Jernbanetilsynet.
- Dokument nr. 8:89 (1997-1998) Forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å sette krav til effektiv, lønnsom og ikke konkurransevridende drift av Statens vegvesens egenproduksjon.
- Dokument nr. 8:2 (1998-1999) Forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Dag Danielsen om å legge for-

- holdene til rette slik at deler av Fornebu flyplass kan brukes som småflyplass også etter 7. oktober 1998, inntil annen akseptabel løsning er realisert.
- Dokument nr. 8:70 (1998-1999) Forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører.
 - Dokument nr. 8:11 (1999-2000) Forslag fra stortingsrepresentantene Anders Anundsen og Thore Aksel Nistad om å be Regjeringen foreta nødvendige endringer slik at brøytebiler, biler for funksjonshemmede, og utrykningskjøretøy unntas fra krav om piggdekkavgift.
 - Dokument nr. 8:59 (1999-2000) Forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Lodve Solholm om å opprette en felles ulykkeskommisjon for alle større ulykker innen transportsektoren.
 - Dokument nr. 8:80 (1999-2000) Forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Ulf Erik Knutsen om å øke fartsgrensen på motorveier klasse A fra 90 km/t til 110 km/t.
 - Dokument nr. 8:84 (1999-2000) Forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å stoppe prosjektet E6 gjennom Steinkjer i Nord-Trøndelag og å ta folkekravet om at ny E6 blir bygget utenom Steinkjer på alvor.
 - Dokument nr. 8:9 (2000-2001) Forslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å omdanne NSB BA til et ordinært aksjeselskap.
 - Dokument nr.8:99 (1997-1998) Forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å omgjøre Olje- og energidepartementets vedtak om vannlekkasjen i Romeriksporten og stadfeste hele vedtaket til Norges vassdrags- og energiverk (NVE).
 - Dok.nr.8:56 (1997-1998) Forslag fra stortingsrepresentantene Carl I Hagen, Thore Aksel Nistad og Kenneth Svendsen om å overføre generalforsamlingsansvaret i Telenor AS fra Samferdselsdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet, omgjøre Telenor AS til et børsnotert selskap, innføre en "gylden aksje", dele ut noe av aksjene til norske borgere, innhente frisk egenkapital fra det private kapitalmarkedet og deretter overføre statens gjenværende ordinære aksjer til Folketrygdfondet.
 - Dok.nr.8:29 (1998-1999) Forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Thore Aksel Nistad og Torbjørn Andersen om lov om endringer i lov av 10. juni 1977 nr. 82 om motorferdsel i utmark og vassdrag. (Tillatelse til bruk av snøscooter i særskilte løyper gjøres generell, og myndighet gitt med hjemmel i denne lov flyttes fra fylkesmannen til den enkelte kommune.)
 - Dok.nr.8:71 (1999-2000) Forslag fra stortingsrepresentantene Hans J Røsjarde, Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Terje Knudsen om en alternativ seilingsled til Bergen havn.

Disse medlemmer viser til sine prinsipale forslag til bevilgninger under rammeområde 18 som bakgrunn for forslag til ramme i finansinnstillingen, jf. Budsjett-innst. S. I (2000-2001). Endringer i forhold til Regjeringens forslag (i egen kolonne) går fram av tabellen nedenfor.

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5 og 9	AP, KrF, Sp, V	FrP	Endring
Utgifter (tall i tusen kroner):						
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)	127 200	135 700	142 100	+14 900
	1	Driftsutgifter	81 500	80 000	81 500	
	47	Innkjøp av EDB utstyr	2 400	2 400	2 300	-100
	70	Tilskudd Redningselskapet	43 300	53 300	58 300	+15 000
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)	254 700	254 700	301 500	+45 000
	30	Fiskerihavneanlegg	164 700	164 700	159 700	-5 000
	33	Farleder	30 000	30 000	80 000	+50 000
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)	365 350	365 350	351 900	-13 450
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	13 450	13 450		-13 450
1301		Forskning og utvikling m.v.	92 000	97 000	92 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport	10 000	15 000	10 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser .	104 000	104 000	114 000	+10 000
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	9 800	9 800	19 800	+10 000*
		* Økning øremerkes Torp				

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5 og 9	AP, KrF, Sp, V	FrP	Endring
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320) ..	9 957 400	10 257 400	12 157 400	+ 2 200 000
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 017 800	6 062 800	6 617 800	+ 600 000
	30	Riksveg investeringer	3 947 800	4 057 800	5 497 800	+ 1 550 000
	31	Rassikring		145 000	50 000	+ 50 000
1330		Særskilte transporttiltak	272 600	245 900	272 600	
	71	Tilskudd til ekspressbuser	76 700	50 000	76 700	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	3 904 700	3 904 700	3 804 700	- 100 000
	30	Investeringer i linjen	1 048 400	1 048 400	948 400	- 100 000
1351		Overføringer til NSB BA	987 000	987 000	777 000	- 210 000
	70	Betaling for persontransport tjenester *10 mill. kr av reduksjonen omdisponeres Torp, jf. kap. 1311 post 71	987 000	987 000	777 000	- 210 000*
1370		Kjøp av posttjenester	540 000	540 000	440 000	- 100 000
	70	Betaling for ulønnsomme post-tjenester	540 000	540 000	440 000	- 100 000
Inntekter (tall i tusen kroner):						
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350) * inkl. post 03 og 05	483 700	483 700	488 700	+5 000
	1	Kjørevegsavgift	60 000	60 000	65 000	+5 000
Sum utgifter			18 307 759	18 594 559	20 156 009	1 859 900
Sum inntekter			2 469 285	2 469 285	2 474 285	5 000
Sum netto			15 838 474	16 125 274	17 681 724	1 854 900

3.2.5 Generelle merknader fra Høyre

Komiteens medlemmer fra Høyre konstaterer at Regjeringen foreslår å redusere nettorammen til samferdselsformål fra 16,730 mrd. kroner i 2000 til 15,838 mrd. kroner i 2001. Dette innebærer en kraftig nedprioritering av samferdselssektoren fra Regjeringens side. Det er meget bekymringsfullt ut fra flere forhold.

Disse medlemmer vil vise til at Høyre i sitt alternative budsjett foreslo en nettoramme til samferdselssektoren på 16,511 mrd. kroner, mot Regjeringens forslag på 15,838 mrd. kroner og 16,125 mrd. kroner i forliket mellom Arbeiderpartiet og sentrumspartiene.

Disse medlemmer vil vise til at Høyre for 2001 foreslår å satse 1 mrd. kroner mer enn Regjeringen på veginvesteringer. Dette finansieres i stor grad ved å redusere bevilgningene til distriktstiltak i kommunal regi. Høyre vil prioritere påplussingene til stamveger og øvrige riksveger, slik at flest mulig påbegynte veganlegg kan ferdigstilles i 2001. Dette vil være god transportøkonomi og samfunnsøkonomi.

Disse medlemmer mener samtidig at det er nødvendig og ønskelig å øke kollektivandelen ut fra hensynet til miljø og fremkommelighet. Disse medlemmer foreslår på den bakgrunn å øke bevilgningene til kollektivsektoren med 113 mill. kroner.

Disse medlemmer vil vise til at fiskerihavnene spiller en viktig rolle for verdiskapningen langs kysten og at det er behov for å investere på dette området. Disse medlemmer foreslår derfor å øke bevilgningen til fiskerihavner med 25 mill. kroner.

Disse medlemmer vil vise til følgende hovedsatsing:

- Riksveginvesteringer økes med 1 mrd. kroner
- Kollektivtrafikk bevilges med 190 mill. kroner
- Fiskerihavner økes med 25 mill. kroner

Disse medlemmer vil peke på at en godt utbygget samferdselssektor er viktig for Norges konkurransevne. Norsk næringsliv sliter med store avstandsulempesom følge av store avstander innenlands og til viktige eksportmarkeder. Samtidig rammes transporten av et avgiftsnivå som ligger høyere enn gjennomsnittet i de land vi konkurrerer med. Det fører til at norske bedrifter har høyere logistikkostnader enn de land vi konkurrerer med. Det representerer en langsiktig trussel mot velferden og bosettingen rundt om i landet.

Særlig blir distriktene rammet av manglende investeringer i transportnett og høye drivstoffavgifter. Med sine store avstandsulempes er et konkurransedyktig

transporttilbud en forutsetning for bosettingen og verdiskapningen i distriktene.

De transportpolitiske rammebetingelsene må være slik at eksisterende næringsliv fortsatt skal finne det mulig å drive sin virksomhet i eller ut fra Norge, men også å stimulere til nyetableringer i Norge.

Et godt utbygget vegnett er den enkeltfaktor som er av størst betydning for et godt transporttilbud. Majoriteten av all godstransport er under 150 km der det er meget små muligheter for å konkurrere med lastebilen i forhold til krav til frekvens og fleksibilitet. En transportpolitikk som ikke tar tilstrekkelig hensyn til disse sammenhenger, vil være forfeilet.

Bevilgningene til vegsektoren har reelt gått markert nedover de siste årene. Det har ført til at mange nødvendige prosjekt ikke blitt realisert eller ferdigstilt, med den konsekvens at det er et stort etterslep på investeringssiden. Et slikt etterslep har man også på vedlikeholdssiden og vegkapitalen forringes.

Høy kvalitet på infrastrukturen er viktig også for sikkerheten til de reisende. En del av ulykkene kunne ha vært forhindre og/eller hatt mindre omfang om kvaliteten på infrastrukturen hadde vært bedre. Inneværende års ulykker viser at det også er behov for å forsterke fokuset på sikkerhet i hele transportsektoren.

Det vil kreve en klarere rolle- og ansvarsdeling innen den offentlige forvaltning. Samferdselsdepartementet innehar en rekke roller innen samferdselspolitikken. Departementet med underliggende etater driver, bestiller og bygger i infrastruktur, kjøper transporttjenester,

driver transportselskap, driver tilsyn og kontroll, og er i tillegg regulatorisk myndighet.

Disse medlemmer vil derfor foreslå omfattende endringer i organiseringen av samferdselssektoren og vil konkret komme tilbake til dette under de enkelte fagkapitler. Generelt bør tilsyns- og kontrolloppgavene sortere under et annet departement enn det som har ansvar for infrastrukturen. Når det gjelder tjenesteproduksjon i form av entreprenørtjenester og transporttjenester, må disse settes ut på anbud. Den egenaktiviteten som staten driver må skilles ut i egne aksjeselskap for å unngå kryssubsidiering. Eierskapet i disse selskapene bør overføres til Næringsdepartementet for siden å bli privatisert.

Gjennom en slik organisering vil en oppnå en klarere oppgave- og ansvarsdeling. Det vil føre til bedre resursutnyttelse og et sterkere fokus på sikkerhet.

Disse medlemmer vil sterkt understreke viktigheten av at Stortinget gjennom budsjettokumentene blir informert om de utfordringene og problemene transportsektoren står overfor når det gjelder sikkerhet. Det er bred enighet i Stortinget om at sikkerhet har første prioritet når Stortinget foretar sine bevilgninger. Da er det viktig at Stortinget har den adekvate informasjon.

Disse medlemmer viser til sine prinsipale forslag til bevilgninger under rammeområde 18 som bakgrunn for forslag til ramme i finansinnstillingen, jf. Budsjett-innst. S. I (2000-2001). Endringer i forhold til Regjeringens forslag (i parentes) går fram av tabellen nedenfor.

Kap.	Post	Formål:	St. prp. nr. 1 m/Tillegg 5 og 9	Budsjettavtalen mellom Ap, KrF, Sp og V	Høyre m/ tillegg (2001)
Utgifter					
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)			
	1	Driftsutgifter	81 500 000	80 000 000 (-1 500 000)	76 500 000 (-5 000 000)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	43 300 000	53 300 000 (+10 000 000)	52 000 000 (+8 700 000)
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)			
	30	Fiskerihavneanlegg	164 700 000	164 700 000 (0)	189 700 000 (+25 000 000)
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)			
	1	Driftsutgifter	86 600 000	86 600 000 (0)	83 600 000 (-3 000 000)
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	12 900 000 (0)	10 900 000 (-2 000 000)
1301		Forskning og utvikling m.v.			
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport	10 000 000	15 000 000 (+5 000 000)	123 000 000 (+113 000 000)
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)			
	1	Driftsutgifter	108 800 000	108 800 000 (0)	105 800 000 (-3 000 000)

Kap.	Post	Formål:	St. prp. nr. 1 m/Tillegg 5 og 9	Budsjettavtalen mellom Ap, KrF, Sp og V	Høyre m/ tillegg (2001)
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)			
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riks- veger m.m.	6 017 800 000	6 062 800 000 (+45 000 000)	6 017 800 000 (0)
	30	Riksveginvesteringer	3 947 800 000	4 057 800 000 (+110 000 000)	4 947 800 000 (+1 000 000 000)
	31	Rassikring	0	145 000 000 (+145 000 000)	0 (0)
1330		Særskilte transporttiltak			
	71	Tilskudd til ekspressbusser	76 700 000	50 000 000 (-26 700 000)	76 700 000 (0)
1351		Overføringer til NSB BA			
	70	Betaling for persontransporttjenester	987 000 000	987 000 000 (0)	519 600 000 (-467 400 000)
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)			
	1	Driftsutgifter	139 000 000	139 000 000 (0)	135 000 000 (-4 000 000)
2450		Luffartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)			
	24	Driftsresultat:	-134 000 000	-134 000 000 (0)	-124 000 000 (+10 000 000)
	1	Driftsinntekter	-2 401 900 000	-2 401 900 000 (0)	-2 391 900 000 (+10 000 000)
Sum utgifter rammeområde 18			18 307 759 000	18 594 559 000 (+286 800 000)	18 980 059 000 (+672 300 000)
Inntekter					
Sum inntekter rammeområde 18 ...			2 469 285 000	2 469 285 000 (0)	2 469 285 000 (0)
Sum netto rammeområde 18			15 838 474 000	16 125 274 000 (+286 800 000)	16 510 774 000 (+672 300 000)

3.2.6 Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at budsjettframlegget fra Regjeringa og det framforhandlede forliket med sentrumspartiene, foretar ikke de nødvendige prioriteringer for å styrke miljøet, og har heller ikke en distriktsprofil som gir et løft for næringsliv og bosetting.

En hovedårsak er at det gjennom enkeltvedtak er etablert bindinger på prosjekter som medfører at det ikke blir rom for prioriteringer som kan ivareta en overordnet strategi. Dette medlem vil vise til Trekantsambandet og Drammenspakka hvor det ble valgt dårlige løsninger, og hvor det ikke er midler til ei rimelig framdrift slik at resultatet blir enda verre. Det beklagelige er at det fortsatt foretas slike enkeltvedtak. Et eksempel er Østfoldpakka som ble en ren vegpakke og ikke ivaretok utvikling av Østfoldbanen. Dette medfører store bindinger på veggside, mens jernbanen blir taperen.

I dette budsjettet fremmes første bevilgning til E6 gjennom Melhus, som vil bli et miljømessig skandaleprosjekt, som ikke løser helhetlige problemer, som har stor økonomisk usikkerhet og må følges opp av nye prosjekter til store kostnader. Dette vil ikke bli et framtidretta prosjekt.

Sosialistisk Venstreparti øker i sitt primærbudsjett bevilgningene for rammeområde 18 med 1 178 700 000 kroner, og i forhold til forliket 891 900 000 kroner. I forhold til budsjettforslaget er vår hovedprioritering en øking av investeringer i jernbane med 900 mill. kroner. Det ville innebære at vi tilnærma ville nå rammene for Norsk jernbaneplan for 1998-2001. Når vi med vårt forslag ikke når rammene, illustrerer det hvor lavt jernbaneformål har vært prioritert av regjeringene og stortingsflertallet i perioden. Det er også grunn til å peke på at sentrumspartiene for denne planperioden ønsket å øke rammene i forhold til regjeringa Jaglands forslag, men ikke har klart å oppfylle regjeringa Jaglands ram-

mer til tross for at de har vært med i alle budsjettforlik enten fra regjeringskontorene eller som forlikspartner.

Behovet for en oppgradering av sikkerhet på jernbane øker investeringsbehovet, men til tross for det har Regjeringa i sitt budsjettforslag, og partene i forliket redusert ramma fra i år til neste år. Det illustrerer dobbeltmoralen når det kreves en sikrere jernbane, samtidig som rammene reduseres.

Videre foreslår Sosialistisk Venstreparti i sitt primære budsjett å fjerne kjørevegsavgifta som ville styrket jernbanens konkurransevne på godssida. Det er brei politisk enighet om målsettinga om å føre gods fra veg til bane, men det mangler vilje til å bruke virkemidler for å styrke jernbanens konkurransevne.

Sosialistisk Venstreparti ønsker i sitt primære budsjett å styrke veginvesteringer med 180 mill. kroner, samt å omfordele midler. Vårt satsingsområde er en styrket distriktsprofil, samt 100 mill. kroner mer til gang- og sykkelveger. På 1990-tallet har distriktene vært taperen på veginvesteringer, noe som står i sterk motstrid til målsettingene om å styrke bosetting og næringslivet ved å redusere avstandsulempene. Sentraliseringa på investeringssida har i særdeleshet gått ut over Nord-Norge.

Vår distriktpolitiske satsing på samferdsel styrkes vidare ved at vi øker med 100 mill. kroner til fylkesveger i rammeoverføringene på Kommunaldepartementets budsjett.

Over det samme budsjett styrker Sosialistisk Venstreparti kollektivtrafikken med 200 mill. kroner. En styrka kollektivsatsing er vegen å gå for å løse transportproblemene i sentrale strøk og byområder. Det vil ha så vel miljømessige som trafikkisikkerhetsmessige gevinster. Kollektivtrafikken har fått dårligere vilkår på 1990-tallet, og Sosialistisk Venstreparti vil komme nærmere tilbake til en helhetlig strategi under behandlinga av Nasjonal transportplan.

4. FISKERIDEPARTEMENTET - UTDRAG FRA DE ENKELTE BUDSJETTKAPITLER, SAMT KOMITEENS MERKNADER TIL DISSE

For kapitler og poster som ikke er omtalt nedenfor, har komiteen ingen merknader og slutter seg til budsjettforslaget.

4.1 Kap. 1060 og kap. 4060 Kystadministrasjon

4.1.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1060	134 830	127 200	-5,7
4060	55	55	0,0

Kap. 1060 dekkjer m.a. kostnadene for personell som utfører administrasjons- og planleggingsoppgåver

innan Kystdirektoratet og ved dei fem distriktskontor innafor samtlege av Kystverket sine fagområde. Vidare omfattar kapitlet tilskot til Redningsselskapet (post 70) som for 2001 vert foreslått løyvd med 43,3 mill. kroner, ein nominell nedgang på 8,7 mill. kroner i høve til Saldert budsjett 2000.

Fiskeridepartementet legg til grunn at styrkinga av økonomiforvaltninga i Kystverket vert vidareført i 2001.

4.1.2 Komiteen sine merknader

Komiteen må kome tilbake til eventuelle utgifter vedkomande omorganiseringa av Kystverket ved behandlinga av St.meld. nr. 13 (2000-2001) Om organisering av Kystverket.

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre og foreslår at løyvinga under kap. 1060 post 1 Driftsutgifter vert redusert med 1,5 mill. kroner og at post 70 Tilskot til Redningsselskapet vert auka med 10,0 mill. kroner.

Fleirtalet viser til Redningsselskapet sitt viktige arbeid for tryggleik til sjøs, og foreslår difor ein auke på 10 mill. kroner i høve til Regjeringa sitt forslag.

Fleirtalet er opptekne av at Redningsselskapet vert gitt rammevilkår slik at selskapet kan halde oppe aktiviteten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil gjennom generelle innsparings- og effektiviseringstiltak foreslå å redusere post 47, bevilgningene til innkjøp av EDB-utstyr, med 100 000 kroner i forhold til Regjeringens budsjettforslag for 2001.

Disse medlemmer viser til at Redningsselskapet gjør en stor innsats 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 Redningsselskapet gis bevilgninger som muliggjør at aktiviteten kan holdes oppe.

Disse medlemmer foreslår å øke post 70, bevilgningene til Redningsselskapet, med 15 000 000 kroner i forhold til Regjeringens budsjettforslag for 2001.

Disse medlemmer vil peke på at en slik ekstra-bevilgning vil være svært viktig for å unngå at 6 båter legges i opplag i 2001.

Komiteens medlemmer fra Høyre har med bekymring merket seg at regjeringen Stoltenberg i statsbudsjettet for 2001 foreslår å redusere post 70, tilskuddet til Redningsselskapet, med 8,7 mill. kroner i forhold til inneværende års budsjett.

Kutforslaget på 6 mill. kroner er en oppfølging av kuttet i overføringen til Redningsselskapet som regjeringen Bondevik foreslo og Arbeiderpartiet støttet i

statsbudsjettet for 2000, og etablerer en trend der sikkerheten til de som ferdes på sjøen blir en salderingspost i budsjettene.

Disse medlemmer finner det uakseptabelt at sikkerhet til sjøs skal være en salderingspost i budsjettet og går imot Regjeringens forslag til kutt i bevilgningen til Redningsselskapet.

Disse medlemmer foreslår at bevilgningen under kap. 1060 post 1 Driftsutgifter reduseres med 1,5 mill. kroner og at post 70 Tilskudd til Redningsselskapet økes med 10,0 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti foreslår å øke post 70 Tilskudd til Redningsselskapet med 8,7 mill. kroner, som tilsvarer den nedskjæring som budsjettframlegget utgjorde.

4.2 Kap. 1064 og kap. 4064 Hamnetenesta

4.2.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001) og Tillegg nr. 9	Pst. endring 2000/2001
1064	207 000*	254 700	23,0
4064	10	10	0,0

* Det er gjort følgende endring i forhold til saldert budsjett 2000: Post 30 Fiskerihamneanlegg er redusert med 6 mill. kroner, jf. St.prp. nr. 61 (1999-2000) og Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Kapitlet dekkjer utgiftene til planlegging, prosjektering og utbygging, samt forvaltning, drift og vedlikehold av fiskerihamner og farleier. Vidare vert det løyvd tilskot til kommunale fiskerihamnetiltak over dette kapitlet.

Med forslaget til løyving for 2001 er det totalt løyvd 854 mill. kroner til hamnetenesta i perioden 1998-2001, noko som tilsvarer 100 pst. av den nominelle planramma for perioden.

Post 24 Reiskapsforvaltninga skal som hovudprinsipp vere sjølvfinansierende. Det blir ikkje gitt særskilde løyvingar på posten.

Post 30 Fiskerihamneanlegg vert foreslått løyvd med 164,7 mill. kroner for 2001. Forslaget til reduksjon av posten på 1,8 mill. kroner i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 9 (2000-2001) er da innarbeide.

Saldert budsjett 2000 under post var 159,5 mill. kroner. Løyvinga for 2000 er seinare redusert med 6 mill. kroner, jf. St.prp. nr. 61 (1999-2000) og Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Post 33 Farleier vert foreslått løyvd med 30 mill. kroner for 2001. Saldert budsjett 2000 var også 30 mill. kroner.

Post 45 Vedlikehold av fiskerihamneanlegg vert foreslått løyvd med 10,0 mill. kroner for 2001. Saldert budsjett 2000 var 7,5 mill. kroner.

Post 60 Tilskot til fiskerihamneanlegg vert foreslått løyvd med 50 mill. kroner for 2001. Saldert budsjett

2000 var 10 mill. kroner. Det blir vidare fremma ei tilsegnfullmakt på 7 mill. kroner i 2001.

Det blir lagt vekt på å fullføre ferdigstilte igangsette prosjekt framfor å starte opp nye.

4.2.2 Komiteens merknader

Komiteen sitt fleirtal, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet og Høyre, har merka seg at den nominelle planramma er oppfylt 100 pst. i inneverande periode.

Fleirtalet forventar ein effektiviseringsgevinst ved at påbegynte anlegg blir ferdigstilt før nye prosjekt blir igangsett på nye stader.

Fleirtalet meiner òg at planar og prioriterte oppgåver i fylka og i Kystverket kan gi betre ressursutnytting enn i dag om koordineringa blir betra.

Fleirtalet vil gi til kjenne behovet for gode næringshamner der fisk vert landa, og der infrastrukturen landverts er god for å få produksjonen fram til marknaden.

Fleirtalet vil understreke at det er viktig at investeringane til hamneformål vert prioritert til gode nærings-/fiskerihamner som bidrar til auka verdiskaping innan fiskerinæringa. Fleirtalet vil komme tilbake til omtale av slike hamner i innstillinga til St. meld. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Komiteen sitt fleirtal, alle unnateke medlemene frå Sosialistisk Venstreparti, viser til Nordland fylkeskommune sine prioriteringar der Melbu er prioritert som nr. 2 for nye hamneanlegg. Fleirtalet legg til grunn at det er behov for rask oppstart av mudringa i delar av hamna for å tene trålarflåten, innafor ei kostnadsramme på om lag 5 mill. kroner. Fleirtalet ber departementet legge opp til at dette arbeidet kan starte opp så raskt som mogleg i 2001 dersom det blir utsetjing med oppstart av andre hamneanlegg som har fått løyving i 2001 i Nordland.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at i tillegg til å øke bevilgningene til havneformål er det viktig å få maksimalt ut av de ressursene som stilles til rådighet innen denne sektoren. Det innebærer at man må ta i bruk anbud slik at de entreprenørene som kan utføre de ulike arbeidene billigst, får utbyggingsoppdragene. Hittil har Kystverkets produksjonsavdeling utført denne type utbygginger. For at Kystverkets produksjonsavdeling skal kunne delta i anbudsprosesser, må avdelingen skilles ut fra den statlige forvaltningen og etableres som et aksjeselskap. I etterkant av en slik omorganisering bør staten selge seg ut av selskapet.

Disse medlemmer vil i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 komme nærmere tilbake til vurderinger av og forslag til organisatoriske endringer innen kystforvaltningen.

Disse medlemmer vil peke på den store betydningen godt utbygde havner har for fiskerinæringen. Det er store udekkede behov for utbygging av denne type infrastruktur, og det er viktig å få realisert disse prosjektene for å styrke bosettingen og verdiskapningen langs kysten.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av at investeringene til havneformål prioriteres til prosjekter som vil bidra til økt verdiskapning innen fiskerinæringen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er kjent med at post 30 dekker blant annet utgifter knyttet til planlegging, forskning og forvaltning av fiskerihavner, og vil gjennom generelle innsparings- og effektiviseringstiltak foreslå å redusere bevilgningene under denne posten med 5 000 000 kroner i forhold til budsjettforslaget til Regjeringen.

Disse medlemmer er enig i at det er et offentlig ansvar å legge til rette for trygghet og økt sikkerhet for de som har sine arbeidsplasser til sjøs.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av at arbeidet med utbedring av farleder og merking intensiveres, noe også de senere ulykker bekrefter.

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 viser til at Fremskrittspartiets medlemmer i energi- og miljøkomiteen har foreslått og øke bevilgningene til elektronisk sjøkart med 35 000 000 kroner i forhold til Regjeringens forslag til budsjett for 2001.

Disse medlemmer viser for øvrig til Dokument nr. 8:71 (1999-2000) om en alternativ seilingsled til Bergen havn, samt til den forestående behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til Høyres alternative budsjett der det foreslås å øke bevilgningen til havneformål med 25 mill. kroner

Disse medlemmer vil fremholde bl.a. prosjekter i Melbu og Ballstad som aktuelle prosjekter.

Disse medlemmer vil videre vise til Høyres alternative budsjett der det ble foreslått å øke bevilgningen til elektroniske sjøkart med 30 mill. kroner og viser til Høyres merknader ved energi- og miljøkomiteens behandling av statsbudsjettet for 2001 under kap. 1465.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker betydningen for kystnorge av å satse på modernisering og utbygging av fiskerihavner og investeringer i farleder. Dette medlem viser til at da halve planperioden var gjennomført, lå en langt etter planrammene og hadde bare oppfylt 43 pst. Det var resultatet av sentrumsregjeringas manglende satsing og budsjettforlikene med

Høyre og Fremskrittspartiet. Dette medlem vil gi honnør til Arbeiderpartiet for at de i budsjettforliket for i år økte rammen, samt at de i Regjeringas forslag for 2001 har økt bevilgningene slik at planrammene er blitt oppfylt.

Dette medlem forutsetter at departementet legger til grunn fylkenes prioriteringer ved tildeling av midler til fiskerihavner.

Dette medlem ser det prinsipielt ikke som komiteens oppgave å prioritere hvilke havner som skal få tilskudd. Dersom komiteen skal foreta prioriteringer, innebærer det at komiteen må ha kunnskap om alle fiskerihavner, og at dette må være en del av høringsopplegget for komiteen. Dette medlem mener at prioritering må foretas på fylkesnivå. Melbu og Ballstad havner må derfor få prioritet i forhold til fylkets prioritering.

Dette medlem mener derfor at det har vært uheldig at Svartnes havn, som i tillegg er svært kostnadskreven, har fått høy prioritet i departementet på grunn av sentrale politiske aktører til tross for at havna ikke har vært prioritert av Finnmark fylkeskommune.

Stad skipstunnel

Komiteen sitt fleirtal, alle unnateke medlemene fra Framstegspartiet, viser til at det foregår utgreingar om kostnadene ved bygging av ein skipstunnel gjennom Stadlandet og dei samfunnsøkonomiske verknadene av ein tunnel.

Fleirtalet vil ta standpunkt til bygging av skipstunnel gjennom Stadlandet når desse utgreingane er gjennomførde.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre vil vise til at det i lang tid har vært planer om å bygge skipstunnel gjennom Stadlandet. Havområdet utenfor Stadlandet er meget værhardt og det innebærer stor risiko for mindre fartøy å passere dette farvannet i dårlig vær.

En skipstunnel gjennom Stadlandet vil gi mindre fartøy mulighet til å ferdes på denne strekningen i dårlig vær med den positive virkning dette har for sikkerheten og regulariteten for sjøtransporten.

Disse medlemmer viser til St.meld. nr. 34 (1997-1998) der det ble bedt om å utrede forprosjektet ferdig, og komme tilbake til Stortinget med saken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at arbeid med planer for utbygging av Stad skipstunnel har pågått siden 1985. Bakgrunnen for denne innsatsen og viljen til å investere betydelige midler i en fremtidig skipstunnel gjennom Stad-halvøya er det faktum at man gjennom tidene har opplevd en mengde forlis på strekningen med tap av skip og menneskeliv.

Disse medlemmer viser til at farvannet utenfor Stad er noen av de mest utsatte kystområder i Norge,

både som følge av at det er særlig værutsatt og at bunnforholdene skaper særlige bølgeproblemer.

Disse medlemmer ser den store samfunnsmessige betydning som en skipstunnel vil ha for å øke sikkerheten for småskipstrafikken, og som viktig for å ha en gjennomgående hurtigbåtforbindelse forbi Stad.

Disse medlemmer ser også en skipstunnel som et viktig bidrag for å styrke næringslivet, og en nødvendig forutsetning for å få til et tilfredsstillende samband langs kysten.

Disse medlemmer viser til St.meld. nr. 34 (1997-1998) der det ble bedt om å utrede forprosjektet ferdig, og komme tilbake til Stortinget med saken.

Disse medlemmer viser også til overslag fra Kystverket som mener kostnader til bygging av en skipstunnel vil ligge på ca. 300-400 mill. kroner.

Disse medlemmer mener at videre utredning av forprosjektet har ingen betydning for oppstart av en servicetunnel gjennom Stadlandet, som senere kan erstatte deler av Rv 618. Bygging av en slik tunnel vil kunne analysere bergforholdene.

Disse medlemmer viser til det utredningsarbeid som er utført av L/L Stad Skipstunnel, tilbud fremsatt av Veidekke ASA og berørte fylker og kommuners tilbud om "spleiselag".

Disse medlemmer vil foreslå å øke bevilgningene på kap. 1064 post 33 med 50 000 000 kroner i forhold til Regjeringens forslag til budsjett for år 2001. Den økte bevilgningen innbefatter også oppstart av Stad skipstunnel.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at kostnaden for Stad skipstunnel er kalkulert til 3-400 mill. kroner, mens det for eksempel er avsatt 30 mill. kroner for farleder på budsjettet for 2001. I anbefalt strategi i Nasjonal transportplan er det lagt opp til 610 mill. kroner i farledstiltak for perioden 2002-2011 som er en betydelig øking i forhold til nå. En realisering av Stad skipstunnel vil kreve 6-7 års totale budsjetter innenfor anbefalt strategi.

4.3 Kap. 1065 og 4065 Fyrtjenesten

4.3.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1065	212 000	232 700	9,8
4065	60 220	70 840	17,6

Kap. 1065 dekker utgifter knyttet til drift, vedlikehold og investeringer i fyr- og merketjenesten. Kapitlet omfatter også isbrytertjenesten.

Fiskeridepartementet tar sikte på å legge fram en egen melding om fyrtjenesten høsten 2000.

Post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 187,7 mill. kroner for 2001. Saldert budsjett 2000 var 182 mill. kroner.

Post 30 Nyanlegg foreslås bevilget med 20 mill. kroner for 2001. Saldert budsjett 2000 var 5 mill. kroner.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold foreslås bevilget med 25 mill. kroner for 2001, som er en nominell videreføring i forhold til saldert budsjett 2000.

Kap. 4065 Inntekter post 2 Alminnelig kystgebyr foreslås bevilget med 70,58 mill. kroner for 2001. Saldert budsjett 2000 var 59,96 mill. kroner. Alminnelig kystgebyr dekker om lag 30 pst. av utgiftene i fyrtjenesten og hele kostnaden til istjenesten.

4.3.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom disse partiene og Arbeiderpartiet, og slutter seg til Regjeringens forslag til bevilgning.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti slutter seg til Regjeringens forslag til bevilgning.

Komiteen viser til at fyrtjenesten er svært viktig for sikkerheten til sjøs. Det er bred politisk enighet om behovet for bedre merking av farledene. Ikke minst har Sleipnerulykken ført til økt fokus på merking av farledene for hurtigbåter.

Komiteen har merket at Regjeringens budsjettforslag innebærer at det settes av 20 mill. kroner til nyanlegg, der seilingssikkerheten for ro-ro passasjerferjer og hurtigbåter har prioritet. Komiteen mener det er riktig å styrke innsatsen for dette formålet.

Komiteen viser til brev fra Fiskeridepartementet ved statsråden til Stortinget datert 6. desember 2000, og har merket seg at tidspunkt for framleggelse av stortingsmeldingen om fyrtjenesten settes til mars 2001.

Komiteen viser til at ny teknologi på mange måter kan gjøre samme nytten som bemanning av fyr.

Komiteen forutsetter at den bebudede fyrmeldingen vil gi synspunkt på framtidig bruk av fyrene.

4.4 Kap. 1066 og 4066 Lostenesta

4.4.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1066	333 600	365 350	9,5
4066	342 870	374 620	9,3

Trafikkveksten dei seinare åra har ført med seg vesentlege meirinntekter på kap. 4066 post 1 og tilsvarende meirutgifter på kap. 1066 post 1. Det blir difor fremma forslag om ei lik oppjustering på 25 mill. kroner på utgifts- og inntektssida under lostenesta.

Kystverket skal fortsette arbeidet for å finne kostnadseffektive transportopplegg for losar.

Kap. 1066 omfattar lønns- og driftsutgifter i lostenesta og investeringar, samt vedlikehald av losbåtar og materiell.

Post 1 Driftsutgifter foreslått løyvd med 351,9 mill. kroner for 2001, ei auke på 31,5 mill. kroner i høve til saldert budsjett 2000.

Kap. 4066 post 1 Losgebyr omfattar losingsgebyr og losberedskapsgebyr og skal dekke alle utgiftene under kap. 1066. Forslag til løyving for 2001 er 374,6 mill. kroner, ei auke på 31,74 mill. kroner i høve til saldert budsjett 2000. Posten skal i 2001 i tillegg også dekke 9,25 mill. kroner som siste inndekking av underskotet i 1998.

4.4.2 Komiteen sine merknader

Komiteen sitt fleirtal, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet og Høgre, vil peike på kor viktig det er at lostenestene har høg kvalitet og at tryggleikssyna for skipstrafikken og dei tilsette blir ivaretekte. Fleirtalet har merka seg at det har vore auke i talet på losingsoppdrag. For 1999 har både inntekter og utgifter vorte høgare enn forventa. Dette har samanheng med ein auke i den delen av skipstrafikken som er omfatta av lospliktdordninga. Fleirtalet har vidare merka seg at det ikkje har vore nemnande ventetid for fartøy som nyttar losteneste i 1999, men at det i første halvår 2000 har vore periodar med manglande tilgang på losar. Fleirtalet er opptatt av at den vidare utviklinga i losingsoppdrag blir følgt nøye, og vil understreke at tryggleikssynet må bli godt ivareteke. Prissettinga må vere slik at miljøvennleg skiping av gods får gode rammevilkår. Fleirtalet viser til at det vart teke opp 25 losaspirantar i 1999, og at det vil bli tatt opp 25 losaspirantar i 2001.

Fleirtalet har merka seg at Kystverket i 2001 vil prioritere bygging av ny losbåt og at arbeidet med kontrahering av eigna og kostnadseffektive losfartøy vil bli vidareført i 2001.

Fleirtalet viser til handsaminga av St.meld. nr. 47 (1999-2000) Om evaluering av losplikt- og losgebyrsystemet, jf. Innst. S. nr. 85 (1999-2000). Fleirtalet bad der om at regjeringa vurderte ulike tiltak for forbetringar i lossystemet og at også modellar for alternativ organisering av lostenesta vart vurdert. Desse tiltaka kan gi positiv effektiviserings- og kostnadsgevinst.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil understreke den viktig rollen som losvesenet har for sjøtransportens sikkerhet. Å ha et effektivt og kompetent losvesen er derfor et viktig bidrag for ha en god sikkerhet til sjøs.

Disse medlemmer er bekymret for at det i perioder i 2000 har vært for dårlig tilgang på losar og regner med at Regjeringen gjør de tiltak som er nødvendig for å dekke behovet for losar.

Disse medlemmer har merket seg at utgiftene til losvesenet øker kraftig i forhold til inneværende år,

med om lag 10 pst., og dette blir dekket opp ved å øke inntektene i den samme størrelsesorden.

Dette innebærer at regjeringen Stoltenberg legger opp til at den sterke kostnadsveksten innen losvesenet som har funnet sted de siste årene skal fortsette. Kostnadsveksten har vært langt høyere enn det Stortinget ble forespeilet ved omleggingen av losvesenet.

Disse medlemmer stiller seg kritisk til den sterke økningen i kostnadene til losvesenet og etterlyser tiltak fra Regjeringens side for å få denne veksten under kontroll. De økte loskostnadene betales av skipsfarten og bidrar til å øke transportutgiftene som fra før er for høye og svekker denne transportgrenens konkurranseevne.

Disse medlemmer vil peke på at nytt lossystem ble innført 1. mai 1995. I St.meld. nr. 43 (1993-1994) ble det lagt opp til at ressursene i lostjenesten i en overgangsperiode på to år skulle holdes på et uforandret nivå. Systemet skulle så evalueres. Dette ble bekreftet av samferdselskomiteen i Innst. S. nr. 290 (1995-1996). Inntektene fra losgebyret var i 1995 budsjettert til 217 mill. kroner. En evaluering av omleggingen ble fremlagt i juni 1998 i St.meld. nr. 47 (1998-1999).

I statsbudsjettet for 2001 er inntektene fra losgebyrene budsjettert med 374 mill. kroner. Økningen er der ved i løpet av knappe 6 år hele 72 pst. Dette en helt uakseptabel kostnadsvekst.

4.5 Kap. 1067 og 4067 Trafikksentralar

4.5.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1067	33 010	29 000	-12,1
4067	22 450	22 750	1,3

Kap. 1067 dekkjer utgifter til drift og vedlikehald av Kystverket sine trafikksentralar i Brevik, på Fedje og i Horten, i tillegg til investeringsutgiftene for trafikksentralen på Kvitvøy.

Post 1 Driftsutgifter vert foreslått løyvd med 22,75 mill. kroner for 2001. Saldert budsjett 2000 var 22,45 mill. kroner.

Post 45 Større utstyrsanskaffelsar og vedlikehald vert foreslått løyvd med 6,25 mill. kroner for 2001. Saldert budsjett 2000 var 10,56 mill. kroner. Fiskeridepartementet vil komme tilbake til eventuelt behov for økt kostnadsramme for Kvitvøy trafikksentral når anbudsrunder er avslutta.

Det vert fremma forslag om å løyve til saman 22,75 mill. kroner på postane for sikkerheitsgebyr i 2001, kap. 4067 postane 1, 2 og 4. Det aktuelle sikkerheitsgebyr dekkjer 100 pst. av driftsutgiftene ved gjeldande trafikksentral.

4.5.2 Komiteen sine merknader

Komiteen er samd i at drifta av trafikksentralane skal vere sjølvfinansierte.

Komiteen vil gi til kjenne at dei trafikksentralane vi har, må få det beste tidsmessige utstyr, slik at vi etter ei evaluering i drifta, kan sjå på om trafikksentralane kan bli tillagt fleire oppgåver.

Komiteen ønskjer å sjå på framtidig bruk av trafikksentralane i samanheng med losplikta for å få ein meir tidsmessig bruk på visse strekningar.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til omtalen overfor av problemene knyttet kostnadsveksten innen losvesenet. Et tiltak for å bedre situasjonen på dette område er å starte forsøksordninger med fjernlosing fra trafikksentralene.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn be Regjeringen sette i verk prøveordninger med fjernlosing fra trafikksentralene.

4.6 Kap. 1070 og 4070 Elektroniske navigasjonshjelpemidler

4.6.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1070	33 900	34 100	0,6
4070	2 860	2 910	1,7

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

Forslag til økning på kap. 1070 for 2001, gir en samlet nominell økning på postene på 0,2 mill. kroner. Bevilgningen foreslås fordelt på post 1 Driftsutgifter med 25,5 mill. kroner og post 70 Tilskudd til utbygging og drift av Loran-C med 8,6 mill. kroner.

4.6.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til merknad i Budsjett-innst. S. nr. 9 (2000-2001) frå energi- og miljøkomiteen:

"Komiteen viser til at Det norske Veritas har anslått at risikoen for grunnstøtinger og kollisjoner langs kysten kan reduseres med inntil 40 pst. ved bruk av elektroniske kart- og navigasjonssystemer som baserer seg på nøyaktig oppmålte sjøkart. Drivstoffbruket kan reduseres med inntil 10 pst. Erfaringer fra Canada hvor man har fått bygget ut de elektroniske sjøkartene, er meget gode. Antall grunnstøtinger har gått kraftig ned og drivstoffbruket er redusert. Hensynet til både sikkerhet og miljøet tilsier derfor at arbeidet med å dekke kysten med nye kart trappes opp.

Komiteen fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen trappe opp bevilgningene til elektroniske sjøkart slik at behovet kan dekkes innen år 2006."

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti, Høgre, Senterpartiet og Venstre, er opp-tekne av at Noreg har eit godt elektronisk navigasjonssystem.

Fleirtalet konstaterer at det amerikanske GPS systemet har den beste dekninga i Noreg i dag, men vil understreke at Noreg bør ha ein plass i dei drøftingar der andre navigasjonssystem blir drøfta som til dømes Galileo, som er EU sitt framtidige navigasjonssystem.

Fleirtalet viser til at Fiskeridepartementet har bedt Norsk Romfartssenter om bistand til ein del nødvendig utgreiingsarbeid i tilknytning til dette. Fleirtalet vil avvente og ta stilling til den framtidige lokalisering og organisering til Galileoprojektet er ferdig utgreia.

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom disse partia, der det ble foreslått å løyve 20 mill. kroner i tillegg for å intensivere arbeidet med elektroniske sjøkart.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til merknad i Budsjett-innst. S. nr. 9 (2000-2001):

"Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til bevilgningsbehovet for å dekke kysten med elektroniske sjøkart samler sett er anslått til 400 mill. kroner. For å nå målet innen 2006 må det bevilges 30 til 35 mill. kroner utover Regjeringens forslag".

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at nøyaktige navigasjonssystemer muliggjør aktiviteter under vanskelige forhold som vintermørke, utilgjengelig terreng og vanskelige værforhold. Informasjon om posisjon, bevegelse og tid vil inngå i systemer for styring, automatisering og kontroll.

Disse medlemmer mener at dette er elementer som er særlig viktige for fiskeriene, oljeindustrien, skipsfarten, deler av flytrafikken og redningsoperasjoner.

Disse medlemmer vil peke på at det stadig skjer utvikling innenfor elektroniske navigasjonssystemer og ser det som viktig at det velges et system som er forutsigbart for brukerne. Det er derfor viktig for Norge å delta i den raske utviklingen som skjer innen dette området, med spesiell vekt på EUs arbeid med Galileo.

Disse medlemmer viser til at NELS (The Civil Northwest European Loran-C System) er et sivilt radio-navigasjonssystem for bruk i Nord-Europa, og bygger på samarbeid mellom Norge, Danmark, Tyskland, Frankrike, Nederland og Irland.

Disse medlemmer viser til at arbeidet med en videreutvikling av Loran-C samarbeidet innen NELS fortsetter, og at de praktiske mulighetene blir undersøkt for å innføre Eurofix permanent innen det euro-

peiske Loran-C systemet. Dette er et system hvor Loran-C signaler brukes til å distribuere korreksjonsdata for det amerikanske satellitt navigasjon systemet GPS (Global Positioning System).

Disse medlemmer viser til at Fiskeridepartementet har bedt Norsk Romsenter om bistand til en del nødvendig utredningsarbeider i tilknytning til framtidig navigasjonsstruktur, herunder utviklingen av satellittsystemet Galileo, som kan bli EUs framtidige navigasjonssystem.

Disse medlemmer ser det som viktig at det i norske farvann er tilgjengelig elektroniske navigasjonstjenester som bidrar til sikker navigasjon for skipsfarten.

Disse medlemmer viser til at i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 1999 bevilget Stortinget 0,5 mill. kroner til utredning av et permanent kontroll- og opplæringscenter for Loran-C i Bø i Vesterålen.

Disse medlemmer viser også til at Forsvarets tele- og datatjeneste (FTD) anbefaler at det midlertidige kontrollsentret i Bø renoveres/opprustes og videreføres som et permanent kontrollsentret for Loran-C i Bø. Dette kontrollsentret foreslås å omfatte Eurofix. Det arbeides aktivt med videreutvikling og uttesting av dette systemet.

Disse medlemmer er kjent med at Norge i dag har 12 korreksjonsmottakere for GPS lokalisert fra Ferder fyr og til Vardø. Disse var underlagt internasjonal standard (World wide standard) gitt av US Coast Guard. Disse ligger nå under Kystverket der frekvensene og signalformatene følger retningslinjer fra IALA (International Association of Lighthouse Authorities). Drift og vedlikehold går under kap. 1065 og 4065 Fyr-tjenesten.

Disse medlemmer viser til at FTD anslår at de totale kostnadene i forbindelse med etablering av et permanent kontrollsentret i Bø ligger i størrelsesorden 25,5 mill. kroner, og mener at kontrollsentret i Bø bør være et element i et Eurofix-system.

Disse medlemmer er enig i at dagens bemanning ved kontrollsentret for Loran-C i Bø i Vesterålen videreføres på dagens nivå også i 2001. Dette er viktig for å beholde den ekspertise som befinner seg ved kontrollsentret.

Disse medlemmer mener at en endelig beslutning mht. hvilke oppgaver som skal tillegges dette kontrollsentret ikke bør tas før det foreligger en avklaring av Loran-C/Eurofix og dette systemets framtidige rolle innen Galileo, og vil derfor komme tilbake til dette spørsmålet i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett.

Disse medlemmer viser også til St.prp. nr. 1 (2000-2001) Miljøverndepartementet der det står:

"Bruk av pålitelige elektroniske sjøkart i kombinasjon med moderne navigasjonssystemer vil øke sikkerheten til sjøs."

Disse medlemmer mener at kontrollsentret i Bø i Vesterålen vil spille en viktig rolle i denne kombinasjonen.

Disse medlemmer viser til Budsjett-innst. S. nr. 9 (2000-2001) der det går frem at Fremskrittspartiets medlemmer foreslår at kap. 1465 økes med 35 mill. kroner og bevilges med 353 030 000 kroner, og viser til tabell i partiets hovedprioriteringer hvor dette fremgår.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser det som viktig at Norge tar aktiv del i utviklinga av Eurofix, og at kontrollsentret i Bø i den sammenheng opprustes og videreføres som et permanent kontrollsentret. Dette medlem ser det som viktig at denne avklaring skjer raskt for å beholde den ekspertise som befinner seg ved kontrollsentret.

Dette medlem viser til budsjett fra energi- og miljøkomiteen hvor Sosialistisk Venstreparti har økt bevilgningen med 17 mill. kroner i forhold til budsjettforslag for å forsere arbeidet med elektroniske sjøkart.

5. SAMFERDSELSDEPARTEMENTET - UTDRAG FRA DE ENKELTE BUDSJETT- KAPITLER, SAMT KOMITEENS MERKNADER TIL DISSE

For kapitler og poster som ikke er omtalt nedenfor, har komiteen ingen merknader og slutter seg til budsjettforslaget.

5.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

5.1.1 Sammen drag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1300	132 000*	113 200	-14,2
4300	1 800	1 800	0,0

* Det er gjort følgende endring i forhold til saldert budsjett 2000: Post 1 Driftsutgifter er redusert med 0,931 mill. kroner, jf. St.prp. nr. 61 (1999-2000) og Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Reduksjonen for 2001 på kap. 1300 for 2001 skyldes i hovedsak at det i 2000 ble bevilget midler til konsulentbistand i forbindelse med børsnotering og delprivatisering av Telenor AS. Det er foretatt en ressursoverføring til Nærings- og handelsdepartementet i forbindelse med overføringen av forvaltningen av statens eierinteresse i Telenor AS.

Oppfølgingen av Samferdselsdepartementets IT- og kompetanseplan vil kunne føre til økt ressursinnsats på disse områdene i 2001.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål foreslås bevilget med 13,7 mill. kroner for 2001 som tilskudd til Trygg Trafikk, 13,4 mill. kroner, og 0,3 mill. kroner til Syklistenes Landsforening. Saldert budsjett for 2000 var 13,4 mill. kroner.

5.1.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, slutter seg til forslaget til bevilgning under kap. 1300.

Flertallet har merket seg fordelingen mellom Trygg Trafikk og Syklistenes Landsforening. Flertallet ser støtten til Syklistenes Landsforening som en mulighet til å bygge opp kompetanse knyttet til samferdsel, miljø og trafikksikkerhet med fokus på sykkelen som transportmiddel.

Komiteen mener at opplæring av trafikanter på alle typer motorkjøretøyer er viktig. Trygg Trafikk arbeider med holdningsskapende arbeid på alle alderstrinn. Dette arbeidet bør videreføres med tilskudd fra staten.

Komiteen mener videre at "Bilist 2000" skaper et engasjement blant bilførere og er et nyttig bidrag til holdningsendringer blant bilister.

Komiteen viser for øvrig til Nasjonal transportplan og behandlingen av denne.

5.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling

5.2.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1301	103 800*	92 000	-11,4

* Det er gjort følgende endring i forhold til saldert budsjett 2000: Post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport er redusert med 5,0 mill. kroner, jf. St.prp. nr. 61 (1999-2000) og Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Bevilgningen til forskning og utvikling m.v. er totalt sett redusert. Regjeringen ønsker å konsentrere forskningsinnsatsen. Det legges derfor opp til en styrking av telekommunikasjonsforskningen, mens bevilgningen til utredninger foreslås redusert.

På post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v. foreslås det bevilget 9,2 mill. kroner for 2001. Midlene vil bli brukt til generell forsknings- og utredningsvirksomhet. Saldert budsjett 2000 var 13,2 mill. kroner.

På post 50 Samferdselsforskning foreslås bevilget 72,8 mill. kroner for 2001, en økning på 11,1 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2000. Økningen for 2001 har i all hovedsak sammenheng med Regjeringens satsing på informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT). Bevilgningen vil fordeles mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 23,6 mill. kroner og 49,2 mill. kroner.

Post 70 Tilskudd til rasjonell og miljømessig transport foreslås bevilget med 10,0 mill. kroner for 2001, en reduksjon på 18,9 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2000. Etter Samferdselsdepartementets vurde-

ring bærer tilskuddene stadig større grad preg av å være ordinære driftstilskudd og nytten av forsøks- og utviklingsordningen er avtakende. Med bakgrunn i dette foreslås tilskuddene over post 70 avvirket. Bevilgningen på 10 mill. kroner i 2001 er knyttet til virkningen av en tilsagnsfullmakt.

5.2.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre og foreslår at bevilgningen under kap. 1301 post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport økes med 5,0 mill. kroner.

Flertallet viser til Fredrikstaddistriktets Rutebiler AS' prosjekt for å benytte biogass som drivstoff i egne busser. Dette prosjektet har tidligere fått støtte fra Samferdselsdepartementet, og mangler finansiering i 2001 for å få fullført prosjektet. Flertallet viser til at biogass er et miljøvennlig drivstoff, og forutsetter at en del av denne økningen gis til dette prosjektet i 2001. Flertallet forutsetter at de resterende midlene disponeres til aktuelle prosjekter innenfor forsøk med alternative drivstoff, som hydrogen m.v.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til den forskning som utføres av bilfabrikantene, noe som blant annet har medført både bedre sikkerhetsmessige og miljømessige biler.

Disse medlemmer vil peke på at denne forskning drives uten økonomisk tilskudd fra det offentlige.

Disse medlemmer vil vise til Fremskrittspartiets merknader i finansinntillingen, 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.

Komiteens medlemmer fra Høyre støtter bevilgningen til rasjonell og miljøvennlig transport, men vil overlate til kompetente myndigheter å vurdere hvilke prosjekter som bør gis støtte.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at det reduseres på rammen til posten utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.m., samt at det tas sikte på at posten tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport skal utgå. Begge disse postene skal bidra til å styrke miljø og sikkerhet innenfor transport. Dette er viktige satsingsområder fordi transport er en hovedkilde til så vel globale som lokale miljøproblemer, og at antallet drepte og skadde er svært høyt innenfor transportsektoren.

Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti innenfor sitt primærbudsjett styrket kap. 1301 Forskning og utvikling med 30 mill. kroner.

Dette medlem støtter flertallets øking med 5 mill. kroner innenfor de vedtatte rammer.

Komiteen viser til behandlingen av statsbudsjettet for 2000 hvor komitéflertallet understreket betydningen av å satse sterkere på telekommunikasjonsforskning, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000).

Komiteen har merket seg at Regjeringen nå legger opp til en betydelig styrking av telekommunikasjonsforskning og slutter seg til dette.

5.3 Kap. 1310 Flytransport

5.3.1 Sammen drag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1310	355 300	387 800	9,1

Økningen av statlig kjøp av flyrutetjenester som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme er på 22,5 mill. kroner målt mot saldert budsjett 2000. Økningen beror på helårseffekt av nye anbud som gjelder fra og med 1. april 2000.

Det blir lagt opp til å komme tilbake til Stortinget med en redegjørelse om situasjonen ved Honningsvåg lufthavn, og eventuelt behov for revisjon av foreslått bevilgning under kap. 1310 post 70. Det kan bli aktuelt at dagens flyrutetilbud ved denne flyplassen med DASH-8 ikke kan videreføres.

5.3.2 Komiteens merknader

Komiteen slutter seg til forslaget om bevilgning under kap. 1310.

Komiteen viser til omtalen av Honningsvåg lufthavn. Komiteen er kjent med at drift med Dash-8 inntil videre kan videreføres. Dersom dette endrer seg, er det viktig at departementet har forberedt en midlertidig løsning som raskt kan iverksettes inntil Stortinget har drøftet framtidige løsninger.

Komiteen ber departementet foreta en evaluering av erfaringene av det anbudet som nå er iverksatt og på høvelig måte orientere Stortinget om hvordan departementet vil gjennomføre neste anbudsrunde.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti, viser til følgende flertallsmerknad i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000):

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti, vil peke på at endringene i ruteopplegget skjedde uten at Stortinget hadde hatt anledning til å drøfte endringer av et så vidt betydelig omfang. Heller ikke de berørte fylkeskommunene hadde hatt anledning til å drøfte det."

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser

til følgende merknad i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000):

"Komiteens medlemmer fra Kristelig folkeparti, Senterpartiet og Venstre vil peke på at det har vært et samstemt krav fra fylkeskommuner og vertskommuner om øket kapasitet og flere direkte ruter uten mellomlandinger. Det nye anbudet ble utarbeidet for å imøtekomme disse kravene."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at reduksjon av fiskale avgifter er et bedre virkemiddel enn kjøp av ulønnsomme tjenester, og mener at en reduksjon av fiskale avgifter vil sikre et bedre og mer rasjonelt transportsystem for hele landet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument nr. 8:59 (1999-2000) om å opprette en felles ulykkeskomisjon for alle større ulykker innen transportsektoren, samt til den forestående behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til at Høyre ved tidligere anledninger har tatt til orde for en felles ulykkeskomisjon for ulykker innen transportsektoren.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil vise til de høge kostnadene de reisende som må kombinere bruk av det regionale rutenettet og stamrutenettet blir påført, og som blir en belastning for næringsliv, offentlig virksomhet og privatreisende. Dette medlem viser også til at i noen av våre fylker er kommunikasjonene slik at det er nødvendig å nytte fly internt i fylkene. Dette medlem vil be om at det vurderes en reduksjon i billettpriser i det neste anbudet.

5.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

5.4.1 Sammen drag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1311	118 400	104 000	-12,2

Tilskudd til regionale flyplasser foreslås redusert med 14,4 mill. kroner for 2001 i forhold til saldert budsjett 2000. Dette skyldes at statens gjeld til de regionale flyplasser som staten overtok i 1997 og 1998 er gjort opp i 2000.

Post 70 får fra 2001 benevnelse "Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser" (tidligere benevnt "Overføring til Luftfartsverket"). Det foreslås bevilget 94,2 mill. kroner for 2001.

Fra og med 2001 foreslås videre tidligere post 60 Tilskudd til ikke-statlige benevnt som post 70 da tilskud-

det ikke lenger knyttes til kommuner. Under posten videreføres tilskuddsordningene til ikke-statlige flyplasser med 9,8 mill. kroner for 2001.

5.4.2 Komiteens merknader

Komiteen vil ved behandlingen av Nasjonal transportplan komme tilbake til en bredere drøfting av tilskuddsbehovet til de regionale lufthavnene.

Komiteen har merket seg at reduksjonen i bevilgning fra 2000 til 2001 skyldes saldering av den statlige overtagelsen i 1999 og 2000, og forutsetter at reduksjonen i bevilgninger i 2001 ikke vil få konsekvenser for regulariteten og sikkerheten ved de regionale flyplassene.

Komiteen slutter seg til bevilgningsforslaget til kap. 1311.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at det høye avgiftsnivået på innenlandsruter kan føre til nedleggelse av ruter som igjen fører til mindre inntekt for Luftfartsverket. Dette betyr høyere billettpriser for de reisende og en svekket konkurranse innen luftfarten i det innenlandske markedet, samt en høyere avgift for den resterende flytrafikken.

Disse medlemmer viser for øvrig til ECON-notat nr. 73/00 Endringer i flyavgiftene - virkninger for ulike aktører, utarbeidet av ECON Senter for økonomisk analyse, som konkluderer med at den alt overveiende delen av avgiftsøkningen innenlands må bæres av reisende på de strekninger der avgiftsøkningen finner sted, dvs. på de mest trafikksvake rutene i Sør-Norge, samt på de viktigste rutene til/fra Bodø og Tromsø.

Disse medlemmer har merket seg uttalelser fra representanter fra Luftfartsverket om at de økonomiske rammebetingelsene for Luftfartsverket og flyplassene ikke er tilfredsstillende. Det fører til reduserte muligheter for nødvendige utbygginger og oppgraderinger. Det er bekymringsfullt sett på bakgrunn av hvor viktig flyplassene er for næringslivet og bosettingen rundt om i landet.

Disse medlemmer er bekymret for det høye avgiftsnivået i luftfarten og de konsekvensene dette har for konkurransen i markedet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det enten er de reisende selv som betaler, eller så er det næringslivet i de aktuelle regionene som må betale en større del av regningen for de foreslåtte avgiftsøkninger. Etter disse medlemmers syn er dette en svært uheldig konsekvens.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til at Høyre i sin tid gikk imot innføringen av passasjeravgiften og Høyre i sitt alternative budsjett for 2001 foreslo å starte utfasingen av denne avgiften.

5.5 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet

5.5.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1313	108 800*	108 800	0,0
4313	33 900	34 900	2,9

* Det er gjort følgende endring i forhold til saldert budsjett 2000: Post 1 Driftsutgifter er redusert med 1,0 mill. kroner, jf. St.prp. nr. 61 (1999-2000) og Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Luftfartstilsynets driftsbudsjett, kap. 1313 post 1, foreslås til 108,8 mill. kroner for 2001, en nominell videreføring fra saldert budsjett 2000.

En kompetanseutviklingsplan for hele etaten, hvor også videreutvikling av den luftfartsfaglige kompetansen er tillagt vekt, er under planlegging.

5.5.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at Samferdselsdepartementet i tråd med omtalen i St.prp. nr. 60 (1999-2000), har satt i gang nærmere vurdering av bemanningen i Luftfartstilsynet ut fra etatens anbefaling om økning.

Komiteen har videre merket seg at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en orientering om denne saken når vurderingene er avsluttet.

Komiteen viser til Budsjett-innst. S. 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."

Komiteen legger fortsatt dette til grunn.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at Luftfartstilsynet til tross for sterk økning i bemanning, ser ut til å svekke den teknisk faglige kompetanse, som er grunnleggende for sikkerheten innenfor luftfarten.

Dette medlem viser til det økte kontrollbehovet som har oppstått etter dereguleringa, både ved etablering av nye selskaper i Norge og ved at flere utenlandske selskaper flyr på Norge.

5.6 Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart*5.6.1 Sammendrag*

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert bud- sjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1314	8 500*	16 000	88,2

* Det er gjort følgende endring i forhold til saldert budsjett 2000: Post 1 Driftsutgifter er økt med 1,0 mill. kroner, jf. St.prp. nr. 61 (1999-2000) og Innst. S. nr. 220 (1999-2000).

Budsjettet for Havarikommisjonen for sivil luftfart foreslås bevilget med 16,0 mill. kroner for 2001, en økning på 7,5 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2000. Økningen skyldes at etatens ansvarsområde foreslås utvidet til å dekke undersøkelser og hendelser i jernbanesektoren. Regjeringen vil fremme lovforslag som gir hjemmelsgrunnlag for dette.

5.6.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at bevilgningen til Havarikommisjonen for sivil luftfart er foreslått økt med 7,5 mill. kroner til 16 mill. kroner. Samtidig er det foreslått at kommisjonen også skal få ansvar for ulykker og hendelser innen jernbanesektoren.

Komiteen viser til at spørsmålet om utvidet ansvarsområde vil bli behandlet i forbindelse med Nasjonal transportplan. Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning, med den forutsetning at Regjeringen kommer tilbake til saken dersom Stortinget ved behandlingen av Nasjonal transportplan kommer til at ansvarsområdet for Havarikommisjonen skal være et annet enn det Regjeringen har forutsatt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument nr. 8:59 (1999-2000) om å opprette en felles ulykkeskommisjon for alle større ulykker innen transportsektoren, samt til den forestående behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

5.7 Kap. 2450 og 5450 Luftfartsverket*5.7.1 Sammendrag*

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert bud- sjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
2450	585 000*	566 000	-3,2
5450	350 400**	340 000	-3,0

Det er gjort følgende endringer i forhold til saldert budsjett 2000, jf. St.prp. nr. 61 (1999-2000) og Innst. S. nr. 220 (1999-2000):

* Post 24 Driftsresultat er økt med - 80,0 mill. kroner. Post 92 (ny) Lån til Sandefjord Lufthavn AS er økt med 7,5 mill. kroner.

** Post 35 Til investeringsformål er økt med 8,5 mill. kroner.

Luftfartsverkets budsjett for 2001 foreslås redusert med 19,0 mill. kroner eller 3,2 pst. målt mot saldert budsjett 2000. Det er for 2001 lagt til grunn en volumvekst i trafikkinntekter på 2 pst. Det foreslås å øke satsene på luftfartsutgiftene med i gjennomsnitt 2 pst.

Basert på forutsetninger om inntekts- og utgiftsutviklingen, kan det bedriftsøkonomiske overskudd anslås til om lag 397,1 mill. kroner for 2001. Av dette er det forutsatt at 134 mill. kroner innbetales til statskassen, en økning på 30 mill. kroner i forhold til 2000. Investeringsbudsjettet foreslås redusert med 11 mill. kroner til 700 mill. kroner. Sistnevnte fordelt med 536 mill. kroner til stamruteplassene og 164 mill. kroner til de regionale lufthavnene.

Det er i budsjettforslaget lagt til grunn at Luftfartsverket kan hente ut 200 mill. kroner i avkastning på innskutt kapital i Oslo lufthavn.

Produktivitetstutviklingen i 2000 anslås å bli svekket til -7,6 pst., mot antatt -1,8 i budsjettproposisjonen for 2000. Dette skyldes at trafikkinntektene på stamlufthavnene vil bli lavere enn budsjettet som følge av at veksten i flybevegelser fra 1998 har blitt erstattet av reduksjoner på en rekke innenlandsruter. Forslag for 2001 er 2,2 pst.

Det foreslås at Luftfartsverkets subsidiering av lufttrafikkjenesten ved den konkurrerende Sandefjord lufthavn, Torp, opphører fra 1. januar 2001.

Samferdselsdepartementet konstaterer at Luftfartsverkets kostnader øker utover prisveksten, til tross for noe lavere aktivitet blant flyselskapene og dermed reduksjon i Luftfartsverkets tjenester. Departementet vil vurdere om det kan være aktuelt å foreta en gjennomgang av Luftfartsverkets driftsutgifter med fokus på hvor det kan realiseres innsparinger, samt hvilke konsekvenser mulige effektiviseringstiltak vil ha.

De viktigste oppgavene innenfor ekspedisjonsområder/terminalbygg/øvrige bygg i 2001 vil bli fortsatt utbygging av ekspedisjonsbyggene ved Stavanger lufthavn, Sola, og ved Bergen lufthavn, Flesland. Det vil bli gjennomført prosjektering og byggestart for nytt tårn- og sikringsbygg, inkludert kontrollsentral ved Trondheim lufthavn, Værnes.

Basert på prognoser og målsettinger om redusert frafall under utdanning vil bemanningssituasjonen for flygeledere på landsbasis være i balanse i 2003.

5.7.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, viser til at det mot slutten av 1999 og inn i 2000 har skjedd en betydelig reduksjon i innenriks rutetilbud, og at dette også påvirker Luftfartsverkets inntektssituasjon betydelig. Flertallet har merket seg at Luftfartsverket vil legge fram forslag til luftfartsavgifter for 2001 høsten 2000, og at Samferdselsdepartementet vil avvente endelig standpunkt til dette framlegget foreligger. Flertallet har i denne forbindelse merket seg at departementet vil vurdere hensynet til trafikkantene, flyselskapene og potensialet for effektivisering i Luftfartsverket før

endelig standpunkt tas. Flertallet viser til at departementet vil komme tilbake til saken dersom endringer ut over priskompensasjon blir foretatt, og regner i tilfelle med å bli orientert om dette på egnet måte.

Flertallet slutter seg til bevilgningsforslaget til kap. 2450. Flertallet viser videre til behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, og vil her komme tilbake til en bredere drøfting av utfordringene innenfor luftfartssektoren i den forbindelse.

Komiteen viser til at Luftfartsverkets styre har vedtatt at det skal arbeides videre med etablering av hoteller i Luftfartsverkets regi på flyplassene Flesland, Sola og Værnes.

Komiteen ønsker i forbindelse med behandling av Nasjonal transportplan en bredere prinsipiell drøfting av hvilke oppgaver Luftfartsverket skal ha.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, viser til flertallsmerkning i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000) hvor en viste til at Luftfartsverkets drift skal være selvfinansierende, og at det er avgjørende for å få dette til at Luftfartsverket har inntekter fra kommersiell virksomhet i tilknytning til flyplassanleggene.

Flertallet viser til at det i budsjettproposisjonen for 2000, jf. St.prp. nr. 1 (1999-2000) ble varslet at departementet ville komme tilbake til investeringen i nytt terminalbygg på Bardufoss etter en nærmere gjennomgang av det forhøyede budsjettanslaget. Luftfartsverket har gått gjennom kostnadsoverslaget og ved tilpasninger i prosjektet funnet grunnlag for å redusere kostnadene fra 31 mill. kroner til 26.7 mill. kroner.

Flertallet har merket seg at departementet i St.prp. nr. 1 (2000-2001) viser til at det kan være usikkerhet om både SAS og Braathens vil videreføre tilbudet på Bardufoss.

Flertallet er kjent med at denne usikkerheten er i ferd med å bli avklart.

Flertallet vil komme tilbake til denne saken i Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 komme nærmere tilbake til vurderinger av og forslag til organisatoriske endringer innen sivil luftfart.

Disse medlemmer vil peke på at avgiftsnivået i luftfarten er nå så høyt at det bidrar til å redusere antallet flyvninger på norske flyplasser. Reduksjon i antallet flyvninger bidrar i neste omgang til reduserte inntekter for Luftfartsverket. Reduserte inntekter til Luftfartsverket fører til reduksjon i utbyggingen og oppgraderingen av norske flyplasser, sogar fare for nedleggelse av visse flyplasser.

På denne måten virker høye norske luftfartsavgifter til å undergrave infrastrukturen innen luftfarten.

Disse medlemmer vil vise til at som en konsekvens av Luftfartsverkets anstrengte økonomi, har det oppstått usikkerhet knyttet til nødvendige investeringer på flyplasser som Sola, Kvernberget, Bardufoss og Høybuktmoen.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til at Luftfartsverket eier de fleste av landets flyplasser. Kun et fåtall av disse går med overskudd, og overskuddet fra disse subsidierer driften av de andre statlige flyplassene. Det er i ferd med å oppstå en situasjonen der overskuddet Luftfartsverket klarer å generere, ikke er tilstrekkelig for dekke de nødvendige drifts- og utbyggingkostnader på flyplassene. For at Luftfartsverket skal kunne generere overskudd fra de mest lønnsomme flyplassene og oppnå en mest mulig effektiv ressursutnyttelse, er det viktig at Luftfartsverket har den nødvendige økonomiske og organisatoriske handlefrihet. Det har ikke Luftfartsverket i dag som en del av den statlige forvaltningen. Derfor må Luftfartsverket omdannes til et aksjeselskap.

Disse medlemmer er enig i målsettingen om Luftfartsverkets drift skal være selvfinansierende.

Disse medlemmer vil understreke at Luftfartsverket ikke skal engasjere seg i ordinær forretningsvirksomhet, men primært drive våre lufthavner.

Disse medlemmer vil ved behandlingen av Nasjonal transportplan ha en nærmere gjennomgang av Luftfartsverket oppgaver.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til de prioriteringene som er foreslått fra Luftfartsverket. Dette medlem ser det som bekymringsfullt at den teknisk/operative oppgradering av de regionale flyplasser er lavt prioritert i forhold til investeringer i nye ekspedisjonsbygg. Dette medlem ønsker en omprioritering ved at 50 mill. kroner flyttes fra ekspedisjonsbygg på stamrutenettet til oppgradering av de regionale flyplasser.

Dette medlem henstiller om at det vurderes et sambruk med Forsvarets nye terminal på Bardufoss.

Sandefjord Lufthavn, Torp

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, viser til Samferdselsdepartementets forslag om at Luftfartsverkets subsidiering av luftfartstjenesten ved Sandefjord Lufthavn, Torp opphører fra 1. januar 2001. Flertallet slutter seg til dette forslaget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til Regjeringens forslag om å kreve 12 mill. kroner i godtgjørelse fra Sandefjord lufthavn, Torp, for lufttrafikk tjenester utført av Luftfartsverket.

Disse medlemmer finner det urimelig at Sandefjord lufthavn, Torp, så raskt skal bli pålagt denne type utgifter og vil foreslå en gradvis innføring av godtgjørelse fra Sandefjord lufthavn, Torp for disse tjenestene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår at Sandefjord Lufthavn, Torp tilføres 10 mill. kroner i 2001. Disse medlemmer viser til forslag i Fremskrittspartiets alternative budsjett om reduksjon av kap. 1351 post 70 med 210 mill. kroner. 10 mill. kroner av reduksjonen omdisponeres, og øremerkes Torp under kap. 1311 post 71 som foreslås økt med 10. mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre foreslår at Sandefjord Lufthavn, Torp tilføres midler i 2001, og viser til Høyres alternative budsjett der Luftfartsverkets budsjett blir styrket med 10 mill. kroner.

5.8 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

5.8.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
5619	500 000	500 000	0,0

Renter på statens lån til Oslo Hovedflyplass (post 80) er foreløpig anslått å utgjøre 500 mill. kroner for 2001.

5.8.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at det sommeren 2000 er inngått en avtale mellom Staten og Oslo Lufthavn AS, slik at utbyggingslånet nå er konvertert til statlige nedbetalingslån. Komiteen slutter seg til forslaget under kap. 5619, og har merket seg at departementet tar forbehold om å komme tilbake til nøyaktig rentebeløp for 2001.

5.9 Kap. 1320 og 4320 Statens vegvesen

5.9.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1320	10 093 400*	9 957 400	-1,3
4320	235 200**	263 400	12,0

Det er gjort følgende endringer i forhold til saldert budsjett 2000, jf. St.prp. nr. 61 (1999-2000) og Innst. S. nr. 220 (1999-2000):

* Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. er økt med 288,5 mill. kroner. Post 30 Riksveginvesteringer er redusert med 130,0 mill. kroner. Post 32 Legging av fast dekke på riksveger er redusert med 30,0 mill. kroner. Post 60 Tilskudd til fylkesvegformål er redusert med 82,0 mill. kroner.

** Post 2 Diverse gebyrer m.v. er økt med 8,5 mill. kroner.

Det er foreslått et vegbudsjett for 2001 på 9 957,4 mill. kroner som er en nedgang på 136 mill. kroner eller 1,3 pst. fra saldert budsjett 2000.

For statens vegvesen er det imidlertid skjedd flere tekniske budsjettendringer fra saldert budsjett 2000 til forslag 2001 som må tas hensyn til for å sammenlikne

tall. Tidligere post 60 Tilskudd til fylkesvegformål, som i saldert budsjett 2000 var på 250,9 mill. kroner, er fra og med 2001 innlemmet i rammetilskuddet til fylkesformål.

Teknisk omlegging av ordningen med refusjon av sykelønn innebærer samtidig at vegbudsjettet går ned med 86 mill. kroner fra saldert budsjett 2000 til forslag 2001.

Korrigert for ovennevnte øker vegbudsjettet med om lag 200 mill. kroner fra saldert budsjett 2000 til forslag 2001.

Videre er postene 31 Tilskudd til rassikring og 32 Legging av fast dekke på riksveger fra og med 2001 innlemmet i post 30 Riksveginvesteringer.

Bevilgningene til vegformål har gått ned de senere årene, samtidig som trafikkveksten har vært betydelig.

Innenfor et fortsatt stramt vegbudsjett har Samferdselsdepartementet lagt vekt på å styrke innsatsen rettet mot drift og vedlikehold. Ferjesektoren vil også kreve høyere bevilgninger i 2001. Trafikksikkerhet er et særlig prioritert område. Det er derimot lite rom for oppstart av nye prosjekter i 2001.

Foreslått budsjett innebærer en oppfølgingsgrad på 97,2 pst. av planrammen for perioden 1998-2001.

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

Det foreslås for 2001 en bevilgning på 6 017,6 mill. kroner på post 23. Det gir en nominell økning på 521,8 mill. kroner eller 9,5 pst. i forhold til saldert budsjett for 2000 og en økning på 289,2 mill. kroner (5,1 pst.) i forhold til Revidert nasjonalbudsjett for 2000. Bevilgningen for 1998-2000 og forslaget for 2001 for post 23 gir en oppfølgingsgrad på 101,6 pst. av rammen i St.meld. nr. 37 (1996-1997) for perioden 1998-2001.

I budsjettforslaget for 2001 er det fortsatt sterk satsing på trafikant- og kjøretøyrettede trafikksikkerhetstiltak.

Økningen i forslag til bevilgning til post 23 i forhold til saldert budsjett 2000 vil gå til å dekke økte utgifter til ferjedriften og til å styrke vedlikeholdet. Vegkapitalen vil imidlertid bli ytterligere forringet med 500-600 mill. kroner.

Økningen i ferjedriften skyldes hovedsakelig høye oljepriser, men også økte kapitalkostnader og opplæringskostnader. Departementet har funnet det nødvendig å dekke de økte kostnadene i ferjedriften, og ikke redusere tilbudet som forutsettes å bli som i 2001 mht. åpningstider, frekvens og nattavganger.

Inntektsanslagene for 2001 bygger bl.a. på en gjennomsnittlig trafikkvekst på 1,4 pst. og at takstene økes med 2 pst.

Samferdselsdepartementet vil bare anvende 200 mill. kroner av den totale garantiramme på 300 mill. kroner for 2000 for anskaffelse og ombygging av eksisterende ferjer i tilskuddsberettiget riksvegerferjedrift. Dette betyr at planlagte anskaffelser og ombygging av ferjer vil bli utsatt.

For 2001 foreslås det at Vegdirektoratet blir gitt fullmakt til å stille garanti for inntil 150 mill. kroner for 2. prioritetslån. Fullmakten er knyttet til investeringer i nybygg og eksisterende ferjer. Totalrammen for nytt og gammelt ansvar skal pr. 31. desember 2001 ikke overstige 1 150 mill. kroner.

Post 24 Statens vegvesens produksjon

Avkastningskravet til staten for egen produksjonsvirksomhet er satt til 7 pst. av verdien på maskiner og bygninger. For 2001 er avkastningen satt til 110 mill. kroner.

For 2001 legges det opp til at den totale produksjonsmengde for hele vegvesenet blir redusert.

Post 30 Riksveginvesteringer

Forslaget på post 30 for 2001 på 3 947,8 mill. kroner gir en nominell reduksjon på 407,8 mill. kroner eller 9,4 pst. i forhold til saldert budsjett for 2000, og en nominell nedgang på 218,6 mill. kroner eller 5,3 pst. i forhold til Revidert nasjonalbudsjett 2000. Summen av bevilgningene i 1998-2000 sammen med forslaget for 2001 utgjør 94,2 pst. av rammen i St.meld. nr. 37 (1997-1998) for årene 1998-2001.

Innenfor forslaget til post 30 er det lagt vekt på å sikre størst mulig grad av rasjonell anleggsdrift for igangsatte anlegg, både på stamvegnettet og øvrig riksvegnett. Departementet legger i svært liten grad opp til start av nye anlegg i 2001.

Samferdselsdepartementet foreslår å bruke 220 mill. kroner til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2001. Dette er en økning på 15 pst. i forhold til Revidert nasjonalbudsjett 2000.

Som følge av at mange igangværende bompengeprosjekter nå er i slutfasen, er det anslått at annen finansiering i 2001 vil bli 1 678 mill. kroner, dvs. om lag 600 mill. kroner lavere enn i 2000. For 2001 er det anslått at om lag 1,4 mrd. kroner vil bli stilt til disposisjon fra bompengeselskapene.

Med budsjettforslaget for 2001 vil bindingene pr. 1. januar 2001 som skal dekkes ved statlige midler, være om lag 4,4 mrd. kroner.

Til ulike kollektivtiltak foreslås for 2001 avsatt 150 mill. kroner i statlige midler. I tillegg kommer annen finansiering som utgjør om lag 300 mill. kroner. Dette gir samlet en økning for 2001 på 101 pst. i forhold til Revidert nasjonalbudsjett 2000.

Totalt foreslås det om lag 230 mill. kroner til tiltak og prosjekter med rassikringsgevinster på post 30 for 2001. Midlene vil heretter kun bli benyttet til riksvegformål. Videre er det totalt satt av om lag 130 mill. kroner til legging av fast dekke og andre utbedringer av riksveger med grusdekke i 2001.

Post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Det legges opp til å bevilge 1 mrd. kroner over en 6-årsperiode, hvorav 600 mill. kroner over post 33. Det foreslås bevilget 101,8 mill. kroner i 2001.

5.9.2 Komiteens generelle merknader til vegformål

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre og foreslår at bevilgningen under kap. 1320 økes totalt med 300 mill. kroner i forhold til Regjeringens framlegg, jf. kap. 3.2.1.

Flertallet viser til Stortingets behandling av St.prp. nr. 62 (1999-2000) hvor bevilgningene til fylkesveger ble vedtatt lagt inn i det generelle rammetilskuddet til fylkeskommunene. Flertallet viser til at når det tas hensyn til dette, er flertallets forslag til vegbevilgninger nominelt 414,9 mill. kroner høyere enn saldert budsjett for 2000.

Flertallet viser til at det i budsjettavtalen er enighet om å styrke kollektivtrafikken med 190 mill. kroner. 50 mill. kroner av dette brukes til å opprettholde støtte til ekspressbussene. Ferjeformål styrkes reelt med 80 mill. kroner. Momskompensasjonen bevilges ikke siden ferjer fortsatt ikke ilegges moms. Det settes av totalt 115 mill. kroner mer til investeringsformål, fordelt med 40 mill. kroner til styrket rassikringsinnsats, og 75 mill. kroner til ulike vegprosjekt.

Flertallet viser til at Regjeringens budsjettforslag har prioritert vedlikehold, og vil understreke viktigheten av en god vedlikeholdsinnsett for i størst mulig grad å ta vare på vegkapitalen. Vedlikeholdet er også avgjørende for trafikksikkerheten. Flertallet viser til merknader under de enkelte poster.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader innledningsvis, samt til sitt talloppsett i kap. 3.2.4.

Disse medlemmer fordeler økte midler til vegsektoren på 2,2 mrd. kroner slik:

- Drift, vedlikehold m.v. (post 23)	600 mill. kroner
- Stamveggrutene (post 30)	900 mill. kroner
- Øvrige riksvegnett (post 30)	650 mill. kroner
- Rassikring (post 31)	50 mill. kroner

Disse medlemmer vil for øvrig vise til behandlingen av følgende Dokument 8-forslag, samt til den forestående behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011:

- Dokument nr. 8:11 (1998-1999) fra Anders Anundsen og Thore A. Nistad om å be Regjeringen foreta nødvendige endringer slik at brøytebiler, biler for funksjonshemmede, og utrykningskjøretøy unntas fra krav om piggdekkavgift, jf. Innst. S. nr. 71 (1999-2000).
- Dokument nr. 8:80 (1999-2000) Thore A. Nistad, Christopher Stensaker og Ulf Erik Knudsen om å øke fartsgrensen på motorvei klasse A til 110 km/t.
- Dokument nr. 8:84 (1999-2000) fra Per Sandberg, Thore A. Nistad og Christopher Stensaker om å legge E6 utenom Steinkjer.

Komiteens medlemmer fra Høyre konstaterer at Regjeringen foreslår en kraftig reduksjon i bevilgningene til riksveginvesteringer. Det er meget bekymringsfullt. Et godt utbygget vegnett er av stor viktigheten for næringslivet og bosettingen i distriktene. Det bevilgningsnivået Regjeringen legger opp er således en trussel mot landets fremtidige verdiskapning.

Disse medlemmer vil vise til Høyres alternative budsjett der det foreslås å øke bevilgningene til riksveginvesteringer med 1 mrd. kroner. Høyre vil blant annet bruke disse midlene til å få ferdigstilt påbegynte veganlegg hvor det er anleggsstopp eller liten fremdrift på grunn av manglende bevilgninger.

Disse medlemmer har merket seg at eksempelvis Jernbaneverket ved å konkurransesette utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen hadde oppnådd en kostnadsreduksjon på 40 pst. Det indikerer at det er mulig å få langt mer ut av de pengene som stilles til disposisjon innen vegsektoren, og disse medlemmer forutsetter at all utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen innen vegsektoren blir konkurransesatt.

Med de begrensede ressursene som stilles til disposisjon for vegsektoren, er det viktig å oppnå en best mulig ressursutnyttelse. Da er det viktig å prøve ut nye måter å organisere utbygging, drift og vedlikehold av vegnettet. Som en del av budsjettforliket for 1999 fikk Høyre gjennomslag for å prøve ut OPS - offentlig og privat samarbeid.

Disse medlemmer er tilfreds med at de første OPS-prosjekt skal startes opp i 2001. Derimot ønsker disse medlemmer at det skal startes flere enn de to prosjektene som Regjeringen foreslår. Disse medlemmer vil komme tilbake til dette i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer forventer at prosjektene blir startet opp i 2001 og at Regjeringen gir en statusrapport om prosjektene ved behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett våren 2001.

Disse medlemmer er meget bekymret over de høye ulykkestallene innen vegtrafikken og at antall ulykker viser stigende tendens. Dette skjer samtidig med at trafikken øker og bevilgningene til vegsektoren er synkende. Det fører til redusert kvalitet på vegnettet som igjen øker ulykkesrisikoen. Et viktig bidrag for å redusere ulykkesrisikoen er derfor å heve vegstandarden.

Disse medlemmer vil denne sammenheng vise til at Høyre i inneværende Stortingsperiode, i samsvar med partiets standpunkt i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007, har foreslått kraftige økninger i vegbevilgningene i forhold til stortingsflertallet.

Disse medlemmer vil til side 16 i St.meld. nr. 46 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011 der tabell 2.5 viser nedslående tall i forhold til måloppnåelse.

Disse medlemmer vil påpeke at sikring av tunneller skal ha prioritet innenfor de økonomiske ram-

mene Statens vegvesen disponerer til drift, vedlikehold og investeringer for vegsektoren.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til det primære budsjett hvor økte bevilgninger og omprioriteringer gir økt innsats på områder som veginvesteringer i distriktene, rassikring og gang- og sykkelveger. Dette medlem vil spesielt peke på at Nord-Norge har fått dramatisk reduserte rammer i denne planperioden. Det har også vært svært beskjeden innsats på bygging av gang- og sykkelveger og Sosialistisk Venstreparti vil øke innsatsen med 100 mill. kroner i 2001.

Dette medlem viser videre til de generelle merknader som redegjør for den overordnede samferdselspolitikk for Sosialistisk Venstreparti. Når det gjelder prioritering innafor de rammer som er fastsatt for rammeområde 18, viser dette medlem til merknader under stamvegruter og under fylkesomtalene.

Dette medlem viser til at innenfor de rammer som er vedtatt, blir det ikke rom for bevilgninger i samsvar med vårt primærbudsjett. I kap. 1320 vil dette medlem innafor vedtatte rammer øke med 161,3 mill. kroner.

5.9.3 Komiteens merknader til post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.v.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom disse partier, og foreslår post 23 økt med 45 mill. kroner i forhold til Regjeringens framlegg.

Flertallet viser videre til at budsjettforliket innebærer at det ikke vil bli gjort endringer i momssatsene på ferjer, og at 35 mill. kroner som var tiltenkt kompensasjon for innføring av moms på ferjedrift, dermed er frigjort til andre formål.

Flertallet forutsetter at hele denne økningen på til sammen 80 mill. kroner brukes til ferjeformål.

Komiteen registrerer at Regjeringen totalt har satt av om lag 130 mill. kroner til legging av fast dekke og andre utbedringer av riksveger med grusdekke.

Komiteen har videre merket seg at Regjeringen forutsetter at det skal legges fast dekke på om lag 50 km riksveg som har grusdekke. Det vil således gjenstå om lag 130 km grusveger som det skal legges fast dekke på i løpet av 2002 og 2003.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil foreslå å øke bevilgningene under post 23 med 600 000 000 kroner i forhold til Regjeringens budsjettforslag for 2001, herunder ligger en betydelig forsering av arbeidet med å legge fast dekke på riksveger som har grusdekke.

Disse medlemmer viser til Vegdirektoratets modeller som beregner de nødvendige ressurser for å forvalte vegkapitalen (vegvedlikeholdet) og for den daglige trafikkavviklingen (drift). Beregnet ressursbe-

hov basert på Vegdirektoratets modell, i forhold til Regjeringens budsjettforslag for 2001, viser imidlertid fortsatt en underdekning 550 mill. kroner.

Disse medlemmer er videre kjent med at om lag en tiendedel av vegdekkene må fornyes hvert år for at vegsystemet kan opprette sin funksjon i årene som kommer. Pr. i dag fornyes vegdekkene i gjennomsnitt hvert 12.- 13. år.

Disse medlemmer vil vise til at Vegdirektoratets har anslått at det over tid er en nytte/kostnadsfaktor på 2,5 ved å sette inn midler til vedlikeholdet i rett tid.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen legger opp til en økning i innsatsen i forhold til budsjett for 2000, og at innsatsen vil bli rettet mot grøfter, stikkrenner og vegdekker.

Disse medlemmer vil peke på at til tross for denne ekstra innsatsen, vil vegkapitalen i 2001 forringes med 500-600 mill. kroner, jf. beregninger foretatt av Vegdirektoratet.

Disse medlemmer har merket seg at etterslepet, som ved inngangen av 2000 var om lag 8 mrd. kroner, vil ved utgangen av denne planperioden være i størrelsesorden 9,3 mrd. kroner.

Disse medlemmer mener det nå bør iverksettes ytterligere tiltak som tar sikte på å forhindre den stadig økende forringelse av vår vegkapital.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti øker ramma for post 1320 post 23 med 11,5 mill. kroner. Dette medlem støtter forliket om å nytte 80 mill. kroner ekstra til ferjeformål (jf. omtale av ferjer), og foretar en generell reduksjon til drift og vedlikehold på 33,5 mill. kroner.

Trafikksikkerhet

Komiteen vil understreke behovet for å sette søkelyset på trafikksikkerhet. De altfor mange trafikkulykkene i de senere årene må føre til en sterkere fokusering på årsakene.

Komiteen mener derfor at 0-visjonen er et viktig mål å strekke seg etter. Oppfølging av bevilgninger til drift og vedlikehold av vegnettet er et godt bidrag i så måte.

Komiteen mener at det i vegplanleggingen må ses på mulighetene for adskilte kjørebane på bestemte ulykkespunkter og særskilt utsatte strekninger der dette kan bidra til å redusere antall trafikkulykker.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ser med bekymring på de høye ulykkestallene innen vegtrafikken og at antall ulykker viser stigende tendens. Dette skjer samtidig med at trafikken øker og bevilgningene til vegsektoren er synkende.

Disse medlemmer vil understreke behovet for å sette søkelyset på trafikksikkerhet. De alt for mange trafikkulykkene i de senere årene må føre til en sterkere fokusering på årsakene.

Disse medlemmer mener derfor at en opprusting av vegnettet, slik at man fikk modernisert og hevet vegstandarden, vil være et meget viktig første skritt for å redusere ulykkestallene. I tillegg må det i vegplanleggingen ses på mulighetene for adskilte kjørebane på bestemte ulykkespunkter og særskilt utsatte strekninger der dette kan bidra til å redusere antall trafikkulykker.

Vintertjenesten på Rv 7 og Rv 50 m.v.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, viser til departementets forslag om at Rv 7 over Hardangervidda holdes vinteråpen for vinteren 2000-2001. Flertallet slutter seg til dette forslaget.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti, viser til svar på spørsmål fra departementet vedrørende Rv 7. Flertallet forutsetter at det legges opp til en grundig dokumentasjon av sikkerhetsmessige forhold og trafikk tall før eventuelt forslag om videre vinteråpning av denne strekningen fremmes.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Rv 7 over Hardangervidda er en viktig transportrute for næringslivet i Hordaland, og av den grunn må holdes åpen og vinterbrøytes også etter at Lærdalstunnelen nå er åpnet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til drøftingene av vinterstenging av Rv 7 og Rv 50. Dette medlem viser til at det er fire øst-vestforbindelser, E134 Haukeli, Rv 7 Hardangervidda, Rv 50 Aurland-Hol, E16 Fillefjell/Rv 52 Hemsedal. Disse forbindelsene har begrensa trafikkgrunnlag vinterstid.

Dette medlem mener at det er grunn til å begrense ressursbruken for å holde alle disse forbindelsene vinteråpne. Ved gjennomgang av vinterregularitet har Rv 7 Hardangervidda desidert mest stenging og kolonnekjøring. Det har videre vært episoder på 1990-tallet hvor bilkolonner har blitt stående fast og hvor det var sikkerhetsmessig risiko.

Det er videre slik at Direktoratet for naturforvaltning framholder at vinterdrift på Rv 7 Hardangervidda vil ha negative konsekvenser for villreinstammen og mener det er grunnlag for å vinterstenge Rv 7. Som proposisjonen peker på, er den norske villreinen "den siste av den opprinnelige europeiske fjellreinen, og Norge har spesielt internasjonalt ansvar for å ta vare på denne arten". En permanent vinteråpen Rv 7 vil ha barrierer i forhold til å gjøre større deler av beitepotensialet tilgjengelig.

Dette medlem har ved gjennomgang av tidsforskjeller i kjøretid konstatert at det er særdeles små forskjeller mellom Rv 7 Hardangervidda og Rv 52 Hemsedal, og også forholdsvis beskjeden forskjell i forhold til E16 Fillefjell bortsett fra for lokal trafikk.

Dette medlem vil derfor anbefale ut fra hensyn til villreinstammen, vintersikkerhet og ressursbruk anbefale at Rv 7 vinterstenges.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, har merket seg at Samferdselsdepartementet har foreslått å vinterstenge Rv 50 mellom Hol og Aurland.

Flertallet har videre merket seg at det er svært usikkert hvilket vegvalg trafikantene vil gjøre etter åpninga av Lærdalstunnelen.

Ut fra dette mener flertallet at også Rv 50 bør holdes dagåpen, som en prøveordning, vinteren 2000-2001.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti har ikke de samme vektige innvendinger mot å holde Rv 50 Hol-Aurland vinteråpen som Rv 7. Ettersom et flertall går inn for å holde Rv 7 Hardangervidda vinteråpen denne vinteren, ser imidlertid dette medlem ikke behov for en fjerde vinteråpen øst-vestforbindelse.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på viktigheten av en vinteråpen Rv 55 Tyin-Årdal. Disse medlemmer forutsetter at denne vegen blir helårsåpen.

Ferjer

Komiteen mener det er viktig å styrke ferjetilbudet. Komiteen ønsker derfor at det disponeres inntil 2,5 mill. kroner til å opprette nattferje på strekningen Anda-Lote på Kyststamvegen E39, og til å opprettholde frekvensen fra forsøket i ferjesambandet til Jøa i Nord-Trøndelag.

Komiteen viser videre til at det er lagt opp til at ferjetakstene i 2001 skal stige med 2 pst. Komiteen vil prioritere 25 mill. kroner i økt støtte til ferjedriften for å unngå takstøkning.

Komiteen viser videre til at næringslivet og pendlere som er avhengige av ferje påføres store kostnader. Komiteen ønsker derfor å forbedre rabattordningene for de som reiser mest med ferje. Komiteen foreslår derfor at støtten til ferjedriften økes med 52,5 mill. kroner med tanke på å forbedre rabattordningene.

Komiteen er enig om at det skal stimuleres til økt innenlands bruk av naturgass i transportsektoren der dette lar seg gjøre.

Komiteen vil understreke at for å redusere støy og utslipp må en legge vekt på at beste tilgjengelig teknologi raskt blir tatt i bruk ved kontrahering eller fornying av ferjeflåten.

Komiteen viser til at departementet går inn for å bruke 200 mill. kroner av den totale garantirammen på 300 mill. kroner for anskaffelse og ombygging av eksisterende ferje i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift. Komiteen forutsetter at dette ikke vil få negativ betydning for ferjetilbudet i 2001.

Komiteen har merket seg at verftet Fjellstrand AS i samarbeid med Marintek i Trondheim har utviklet et nytt konsept for hurtigferjer, kalt FerryCat. Konseptet bygger på ny teknologi, som kan gi vesentlige forbedringer når det gjelder overfartstid, miljøgevinst, forbruk av drivstoff og effektivitet. Komiteen legger til grunn at denne ferjetypen tilfredsstiller kravene til sikkerhet som riksvegferjene er underlagt, og forutsetter at dette dokumenteres på en tilfredsstillende måte.

Komiteen vil på dette grunnlag stille seg positiv til at denne ferjetypen kan prøves ut i de riksvegferjesamband der det ligger til rette for det.

Komiteen har merket seg at det kan ligge til rette for at denne ferjetypen settes inn på ferjestrekningen Tau-Stavanger, og at ferjeoperatøren Rogaland Trafikkselskap AS er svært interessert i dette.

Komiteen har merket seg departementets omtale av situasjonen for verftene. Komiteen viser til at det fortsatt er langt fra full kapasitetsutnyttelse innen verftsneringen. Komiteen vil videre peke på at gjennomsnittsalderen for ferjer er høy, og at det er stort behov for fornyelse.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at med de begrensede ressursene som stilles til disposisjon for riksvegferjene, er det nødvendig å utnytte ressursene best mulig. Disse medlemmer vil peke på at det er mulig å bedre ferjetilbudet ved konsekvent å ta i bruk anbud på rikvegferjesambandene og vil fremme forslag om en slik omlegging ved behandlingen av Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer har med forundring merket seg at Arbeiderpartiet og sentrumspartiene er bekymret for takstøkninger og anstrengt økonomi innen ferjesektoren, samtidig som de samme partiene motsetter seg å sette riksvegferjesambandene ut på anbud. Anbud har vist seg å gi betydelig økt kostnadseffektivitet på visse ferjesamband.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at FerryCat kan realiseres med gass som drivstoff og forutsetter at det ligger til grunn for realisering av prosjektet.

Fornyelse av sertifikater

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til overgang til ny sertifikatstype/format. Disse medlemmer viser til at innehavere av sertifikat med tillatelse til å føre bil med høyst 8 passasjerer og totalvekt 3 500-7 500 kg innehar dette for 100 år fra fødselsdato i henhold til dagens regler. Disse medlemmer går derfor imot å redusere gyldighetstiden for innehavere av den type sertifikat til 10 år, samt pålegg om ny legeattest.

Disse medlemmer foreslår:

"1. Innehavere av sertifikat med tillatelse til å føre motorvogn med høyst 8 passasjerer og totalvekt 3

500-7 500 kg kan fornye disse uten å få sine rettigheter redusert.

2. Fornyelsen av sertifikater bør kunne foretas gebyr-fritt, da de det gjelder har fått utstedt sitt sertifikat med rettigheter for 100 år."

5.9.4 Komiteens merknader til post 24 Statens vegvesens produksjon

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til at Stortinget har vedtatt at Statens vegvesens produksjonsavdeling skal dokumentere at den er konkurransedyktig i forhold til private entreprenører. Det har gjennom ulike rapporter blitt konstatert at konkurransevnen ikke lar seg dokumentere så lenge produksjonsavdelingen er en del av den statlige forvaltningen. Produksjonsavdelingen må derfor skilles ut som et eget aksjeselskap.

Disse medlemmer vil i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 komme nærmere tilbake til vurderinger av og forslag til organisatoriske endringer innen Statens vegvesens produksjon.

Disse medlemmer forventer at en slik konkurranseutsetting vil kunne utløse et effektiviseringspotensial på om lag 4 pst. Det innebærer frigjøring av ressurser i størrelsesorden 160 mill. kroner. Eventuelle frigjorte midlene ønsker disse medlemmer skal benyttes til riksveginvesteringer og kan nyttes under post 30.

Disse medlemmer vil peke på at stortingsflertallet ved i årevis ha motsatt seg konkurranseutsetting av alt vedlikehold og utbygging av vegsektoren, og omgjøring av Statens vegvesens produksjonsavdeling til aksjeselskap, har bidratt til et stort effektivitetstap i forhold til de bevilgede midler til vegsektoren.

Den sendrektighet og motvilje til omstilling som stortingsflertallet her har vist har ført at vi har fått mindre vedlikehold og utbygging av landets vegnett enn det som hadde vært mulig med effektiv bruk av de midlene som har vært bevilget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til behandlingen av Dokument nr. 8:89 (1997-1998) om å sette krav til effektiv, lønnsom og ikke konkurransevridende drift av Statens vegvesens egenproduksjon, samt til den forestående behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

5.9.5 Komiteens merknader til post 30 Riksveginvesteringer

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til budsjettavtalen mellom Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Sen-

terpartiet og Venstre. Endringer på post 30 etter denne avtalen foreslås som følger:

Formål	mill. kroner
Økte riksveginvesteringer:	+ 75
Kollektivtrafikk:	+140
Overføres til ny post 31 Rassikring:	-105

Post 30 Riksveginvesteringer styrkes derfor med 110 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag.

Flertallet viser til at budsjettavtalen innebar 115 mill. kroner til riksveginvesteringer, og at 40 av disse foreslås disponert til rassikringsformål under post 31. Det innebærer at det er 75 mill. kroner til økte investeringer innenfor post 30 riksveginvesteringer:

Flertallet forutsetter at økningen fordeles slik:

Lofotens fastlandsforbindelse, Nordland	25 mill. kroner
Bru til Tautra, Nord-Trøndelag	15 mill. kroner
Rv 33 Tonsåsen, Oppland	25 mill. kroner
Rv 3 Skjærrodden-Rena, Hedmark	10 mill. kroner

Flertallet viser til at det avsettes 25 mill. kroner til videreføring av Lofotens fastlandsforbindelse (Lofast) i 2001 under forutsetning av at prosjektet får prioritet i første del av Nasjonal transportplan med fortløpende finansiering fra 2002. Dersom forutsetningen om fortløpende finansiering ikke innfris, kan de 25 mill. kroner benyttes til oppstart av prosjektet E6 Osen-Korgen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser merknader i Budsjett-innst. S. nr. 9 (2000-2001) fra energi- og miljøkomiteen og omtale av bru til Tautra:

"Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til budsjettavtalen og forslaget om å bevilge 5 mill. kroner for å sikre det biologiske mangfoldet i fuglereservatet på Tautra. Bevilgningen er Miljøverndepartementets andel av et større prosjekt for å sikre vanngjennomstrømming ved at eksisterende molo erstattes med bro.

Flertallet vil understreke at det er viktig at dette prosjektet blir gjennomført uten opphold, og at en gjennom spleiselag mellom Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet og lokale myndigheter kan finansiere resten av prosjektet i løpet av 2002."

Flertallet foreslår at det bevilges 15 mill. kroner over kap. 1320 post 30 i tillegg til de 5 mill. kronene som er bevilget over Miljøverndepartementets budsjett. Flertallet mener prosjektet er et viktig miljøprosjekt for å ta vare på biologisk mangfold. Flertallet vil understreke betydningen av at en gjennom spleiselag mellom Miljøverndepartementet, Samferdselsdepartementet og lokale myndigheter kan finansiere resten av prosjektet i 2002. Regjeringen bes komme tilbake til Stortinget med en plan for fullfinansiering av prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Regjeringen foreslår å bevilge 3 947,8 mill. kroner til riksveginvesteringer i 2001. Forslaget gir en nominell nedgang på 408,7 mill. kroner eller 9,4 pst. i forhold til saldert budsjett 2000, og en nominell nedgang på 218,6 mill. kroner eller 5,3 pst. i forhold til Revidert nasjonalbudsjett 2000 (medregnet post 31 og post 32).

Disse medlemmer viser til at Norge har et for dårlig utbygget vegnett sammenlignet med andre europeiske land. En god vegstandard er avhengig av at investeringstakten økes.

Disse medlemmer vil derfor forsere utbyggingen av riksvegnettet i Norge samt forbedre vedlikeholdet.

Disse medlemmer vil understreke at budsjettforslaget fra Regjeringen innebærer en reell nedgang, og at 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 blir ikke 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 anleggsnæringens 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 frem 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 vil foreslå å øke bevilgningene under denne posten med 1 600 000 000 kroner i forhold til budsjettforslaget til Regjeringen, herunder ligger det en betydelig økning av midler til rassikringsarbeidet. I tillegg foreslås det en bevilgning på 1,5 mrd. kroner over utenlandsbudsjettet, jf. partiets særmerknad.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til at Regjeringen foreslår en kraftig reduksjon i bevilgningene til riksveginvesteringer i 2001.

Stortingsflertallet har de siste årene nedprioritert riksveginvesteringene og bevilgningsnivået har vist en nedadgående trend de siste årene. Situasjonen er alvorlig, og etterslepet økende både i forhold til investeringer og vedlikehold.

En forringelse av vegstandarden har alvorlige konsekvenser for det norske samfunn. Fremkommeligheten blir dårligere, noe som medfører økte transportkostnader og redusert konkurransevne. Dette rammer distriktene særlig sterkt ettersom disse områdene har de største ulempene. Samtidig som landene i EU satser på utbygging av infrastruktur innen samferdsel som et ledd i øke verdiskapningen, så legger Regjeringen og stortingsflertallet opp til en reduksjon i bevilgningsnivået i veginvesteringer. Det lave investeringsnivået innebærer slik sett en trussel mot landets fremtidige verdiskapning og sysselsetting. Redusert standard på vegnettet bidrar også til en økt risiko for trafikkulykker.

Disse medlemmer vil understreke at viktigheten av sikkerhet i tunneler gis prioritet. Erfaringene viser at ulykker i tunneler kan få særlig stort omfang, og at det viktig å forhindre og redusere skadevirkningene av slike ulykker.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn vise til at Høyre i sitt alternative budsjett foreslår å øke bevilgningene til riksveginvesteringer med 1 mrd. kroner. Samtidig vil disse medlemmer vise til at for eksempel Jernbaneverket ved å konkurranseutsette utbyggings- og vedlikeholdsoppdrag, har oppnådd en effektivitetsgevinst på 40 pst. Ved konsekvent å benytte konkurranseutsetting ved anvendelse av de statlige vegbevilgningene vil det være mulig å ta ut betydelige effektivitetsgevinster. En effektivitetsøkning på 5 pst. i forhold til bevilgningen til Statens vegvesen i 2001 innebærer en frigjøring av midler i størrelsesorden 500 mill. kroner.

Disse medlemmer vil vise til at Høyre ved anvendelsen av den ekstra milliarder i sitt prinsipale budsjett vil prioritere ferdigstillelse og rasjonell fremdrift på alle igangsatte utbyggingsprosjekter. Misforholdet mellom bevilgningsnivå og veganlegg under utbygging fører til at det bare er midler til anleggsdrift deler av året. Det fører til opp- og nedrigging av anlegg og økte kostnader.

Disse medlemmer fordeler 690 mill. kroner slik:

Prosjekt	Tilleggsbevilgning (mill. kroner)	Merknad
(1) Økte bevilgninger til igangsatte prosjekt:	320	
E6 Skjerdingsstad - Jaktøyen	30	forsert oppstart
E6 Beisfjord bru - Sjømannskirka	25	forsert gjenoppstart

Prosjekt	Tilleggs- bevilgning (mill. kroner)	Merknad
E10 Kåkern/Djupfjord bruer	40	forsering av Kåkern bru samt oppstart på Djupfjorden bru
E18/ Rv 542 Trekantsambandet, inkl arm til Bømlo	15	Fullfinansiering
E18 Bjørndalssletta - Gartnerløkka	40	
E16 Refusjoner Bærum	15	Forsert utbetaling av refusjoner
Rv 35 Lunner - Gardermoen	50	
E34 Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes	20	
Rv 41 Kviteseid bru	20	Forsert oppstart
Rv 551 Folgefonntunnelen	5	Fullfinansiering
Rv 616 Kolset - Klubben	10	
Rv 15 Almenning - Nygård	20	
Rv 888 Nordkynvegen, parsell Reinoksevatn - Smielvdal ...	30	Bare midler over post 33 i 2001
(2) Oppfølging av bompengavtalen for Bergen:	25	Muliggjør oppstart av E39 Hop- Fjøsanger, jf. kobling til Rv 580 Midtun - Hop
(3) Oppfølging av grenseverdiforskriften til forurensningsloven:	100	
(4) Oppstart av nye prosjekt:	220	
E6 Korporals bru - Snøan	30	
E6 Kryss Mule	15	
E6 Jevika - Selli	50	
E6 Osen - Korgen	40	
E18 Brokelandheia - Akland	50	
E16 Voldum - Seltun	20	
Rv 906 Internveg Berg	15	
(5) Tunnelsikring:	25	
Sum	690	

Disse medlemmer finner å benytte de resterende midlene på 310 mill kroner til tunnelsikkerhet, rassikring og forsering av stamvegene. Fordelingen av midlene til tunnelsikkerhet og rassikring må avspeile fylkenes ulike utfordringer på disse områdene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til økinga på post 30 innenfor vedtatt ramme på 149 mill. kroner. I tillegg omprioriterer dette medlem ved følgende kutt:

Kollektivsatsing	80 mill. kroner
Gang- og sykkelveger	40 mill. kroner
Rassikring fordelt slik:	100 mill. kroner
- Hardanger	29 mill. kroner
- Troms	20 mill. kroner
- Møre og Romsdal	20 mill. kroner
- Sogn og Fjordane, Rv 5	20 mill. kroner
- Nordland, evt. 6 Leirvik	10 mill. kroner
Bru til Tautra	15 mill. kroner
E6 Korgfjellet, Nordland	25 mill. kroner
Rv 3 Skjærødden - Rena, Hedmark	10 mill. kroner

Rute 1 E6 Oslo - Svinesund	30 mill. kroner
Rute 7 E18 Gutu - Helland - Kopstad	70 mill. kroner
Rv 580 Midttun - Hop	20 mill. kroner

Dette medlem prioriterer den økte ramme og de omfordelte midler, til sammen 269 mill. kroner på følgende måte:

Andre merknader til stamvegnettet og stamvegruter fra mindretall i komiteen

Komitees medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår endringer til bevilgning i forhold til

Regjeringens forslag til investeringer i stamvegnettet for 2000. Endringene går fram av tabellen nedenfor, jf. ellers omtaler under enkelte stamruter.

Rute	Strekning (mill. kr.)	Gul bok 2000	FrP tillegg 2000	Gul bok 2001	FrP tillegg 2001
1	E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	175	140	38	100
2	E6 Oslo - Trondheim	53	110	50	150
3	E6 Trondheim - Fauske m/tilknytninger	34	10	28	20
4	E6 Fauske - Nordkjosbotn m/tilknytninger	158	35	120	50
5	E6 Nordkjosbotn- Kirkenes m/tilknytninger	30		59	20
6	E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo	3	20		50
7	E18 Oslo - Kristiansand	459	130	333	100
8	E39 Kristiansand - Bergen	237	40	251	20
9	E39 Bergen-Ålesund(Vågsbotn-Spjelkavik)	100	40	152	20
10	E39 Ålesund -Trondheim (Kjelbotn-Klett)		70		40
11	E134 Drammen - Haugesund	70	50	90	50
12	E16 Sandvika - Bergen	260	50	109	100
13	E15 Otta - Hjellev		20		20
14	E136 Dombås - Ålesund		40		40
15	Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta		20		40
16	Rv 3 Kolåmoen - Ulsberg		20		40
17	Rv 35 Hønefoss - Jessheim		20	125	20
18	Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum	260		20	20
	Sum	1839	815	1375	900

Rute 1. E6 Riksgrensen/Svinesund-Oslo

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Sosialistisk Venstreparti har avvist Østfoldpakka i sin nåværende form, ut fra at den ikke er en helhetlig transportløsning.

Rute 2. E6 Oslo-Trondheim

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at strekningen E6 Oslo-Trondheim er en av de viktigste hovedårene for transport i Norge. Det er viktig at man foretar utbygginger rettet med hensyn til miljø, trafiksikkerhet og fremkommelighet.

Disse medlemmer foreslår å bygge videre motorveg klasse A fra Gardermoen til Minnesund. Videre må motorveg bygges til Otta, som en smalere motorveg med adskilt kjørefelt for motgående trafikk.

Disse medlemmer mener videre at man fra Otta og nordover bygger motorveg klasse B.

Disse medlemmer vil ha en hurtig utbygging og foreslår på denne bakgrunn en økt bevilgning på 150 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag til budsjett.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser den valgte trasé på E6 Skjerdingsstad-Jaktøyen som et brudd med alle miljøpolitiske målsettinger. Den ivaretar ikke den målsetting som samferdselskomiteens flertall hadde om å unngå konflikt i forhold til det verna Gaulavassdraget. Den valgte

trasé gjør videre store inngrep i dyrka mark, og deler opp flere bruk. Den ødelegger næringsbygg og er en dårlig løsning for Melhus sentrum. Det sies fra departementet at det fortsatt er "knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslag for prosjektet". Samtidig er dette så langt bare en dårlig løsning for en delstrekning, og vi vil raskt stå ovenfor nye strekningsvise behov for utbedring og nybygging bl.a. på Klettbyggene. Dette vil medføre at de samlede kostnader vil langt overstige det alternativ som ville føre gjennomgangstrafikken utenom Melhus sentrum, det såkalte Vassfjellalternativet.

Dette medlem viser til innsigelse fra fylkesmannen i Sør-Trøndelag av 15. mars 2000 hvor det bl.a. heter generelt:

"E6 er landets desidert viktigste ferdselsåre nord-syd. Lite tyder på at denne statusen vil endres i uoverskuelig fremtid. Trafiksikkerhet, miljøhensyn, jordverninteresser, kulturvernensyn, hensyn til lokalt bomiljø og sentrumsutvikling er viktige momenter som må tillegges betydelig vekt når en slik sentral trafikkåre skal oppgraderes. Et overordnet mål må være at valg av trasé gjøres fremtidsrettet og optimaliseres på en slik måte at interessekonfliktene mot nasjonale interesser gjøres minst mulige. Dette stiller krav om en samfunnsplanlegging som sikrer at en slik sentral samfunnsåre legges på steder hvor konfliktpunktene er færrest og minst mulig. Vi føler at dette ikke har vært tilfelle ved det alternativ som nå foreligger for trasévalg igjennom Melhus. Eksisterende og forventede konfliktpunkter synes tallrike og alvorlige."

Det heter videre mer konkret:

"En fremtidsrettet løsning vil etter fylkesmannens mening være å trekke E6 ut av kommunesenteret slik det tidligere var foreslått, jf. det såkalte "Vassfjellalternativet". Uten å gå i detalj på dette punktet vil jeg her vise til mulighetene for en fremtidsrettet løsning som vil avlaste kommunesenteret for en stor og økende gjennomgangstrafikk, avhjelpe problemene i forhold til stigningsforhold i Klett-bakkene sør for Trondheim, gi betydelig kortere stamvegstreking mellom Oslo og Trondheim (ca. 1,5 km. I forhold til traséer langs Gaula), spare det vernede Gaulavassdraget, redusere forbruket av fylkets beste matkornjord og spare rekken av boliger og industribygg som må rives dersom E6 skal bygges etter anbefalt trasé."

Dette medlem ser den valgte trasé som lite framtidsetta, miljømessig forkastelig, løser få problem og på sikt vil kostnadene langt overstige kostnadene ved å velge Vassfjellalternativet.

Dette medlem ser at det foreligger problemer i Melhus sentrum som bør løses raskt, og som kan realiseres uavhengig av E6 løsningen dersom E6 skal legges utenom Melhus sentrum. Det er bl.a. Gimse og Meeppen bru.

Dette medlem vil fremme følgende forslag:

- "1. Den valgte trasé på E6 Skjerdingsstad-Jaktøyen i Sør-Trøndelag forkastes, og det arbeides videre med alternativer utenom Melhus sentrum.
2. De foreslåtte bevilgninger nyttes til å utbedre forholdene ved Gimse og Meeppen bru."

Rute 3. E6 Trondheim-Fauske med tilknytninger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til behandlingen av Dokument nr. 8:84 (1999-2000) om å legge E6 utenom Steinkjer, samt til den forestående behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti ønsker å peke på de store vinterproblemer det er over Korgfjellet med stenging, kolonnekjøring og framfor alt med utallige vogntog som kjører av vegen, som ikke greier stigningene og kurvaturen og blir stående og sperre vegen.

Disse medlemmer viser til at det var forventet oppstart i planperioden 1998-2001 av prosjektet Osen-Korgen og at det var avsatt 100 mill. kroner i planperioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil avsette 25 mill. kroner for oppstart av prosjektet i 2001.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil avsette 40 mill. kroner til oppstart av prosjektet i 2001.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti foreslår å avsette 25 mill. kroner innenfor vedtatt ramme.

Rute 4. E6 Fauske-Nordkjøsbotn med tilknytninger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti viser til de mange ras og steinsprang som har gått på E6/E10 ved Leirvik tunnel nord for Narvik, samt at grunnen er i ferd med å rase ut. Det er stor fare for ulykker og for at hovedåra gjennom landsdelen og hovedvegen til Lofoten vil kunne bli sperret. Vegen er i tillegg til å være landsdelens gjennomfartsåre, både skoleveg og pendlerveg lokalt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ser det som viktig å prioritere oppstart, og vil avsette 10 mill. kroner til planarbeidet slik at oppstart kan skje i 2002.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser det som viktig å prioritere oppstart, og vil avsette 10 mill. kroner innenfor vedtatt ramme til planarbeidet slik at oppstart kan skje i 2002.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre forutsetter at Lofast-prosjektet blir prioritert i første periode av Nasjonal transportplan med fortløpende finansiering fra 2002

Disse medlemmer vil med bakgrunn i dette foreslå å bevilge 50 mill. kroner til videreføring av Lofast i 2001.

Rute 6. E18 Riksgrensen/Ørje-Oslo

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ser på E18 som en viktig forbindelse mellom Østlandet m/Oslo og det sentrale Sverige m/Stockholm.

Disse medlemmer vil prioritere strekningen mellom Ørje og Askim, og foreslår derfor å øke bevilgningene med 50 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag til budsjett som overhodet ikke har bevilgninger til denne viktige transportkorridoren.

Rute 7. E18 Oslo-Kristiansand

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at stamveggrute 7 er en av Norges mest trafikkerte og ulykkesutsatte vegruter. Disse medlemmer ønsker en forsering av utbyggingen av denne ruten, slik at strekningen får en fullverdig motorveg mellom Oslo og Kristiansand.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil fremskynde oppstart E18, strekningen Brokelandsheia-Vinterkjær, og ønsker en oppstart i 2001. Disse medlemmer ønsker å øke bevilgningen med 100 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Komitees medlemmer fra Høyre vil frem-skynde oppstart av utbyggingen av E18 på strekningen Brokelandsheia-Akland og vil avsette 50 mill. kroner til oppstart av dette prosjektet i 2001.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til reduksjonen av bevilgning til E18 Gutu – Helland – Kopstad i sitt budsjettforslag. Dette medlem vil prioritere forsering av investeringer på Vestfoldbanen.

Rute 12. E16 Sandvika-Bergen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til at Lærdalstunnelen nå er åpnet og at dette forventes å gi en økning i trafikken på E16 gjennom Lærdal. Strekninger på E16 gjennom Lærdal har dårlig standard og fremkommelighet. Det er derfor nødvendig å foreta utbedringer på E16 i Lærdal. Disse medlemmer foreslår derfor å bevilge 20 mill. kroner til strekningen Voldum-Seltun i 2001.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at stamveg-rute 12. E16 Kjørbo/Sandvika-Bergen (Vågsbotn) er den viktigste forbindelsen mellom Oslo og Bergen. Strekningen har partier med meget stor trafikk og store problemer innenfor trafikk-sikkerhet. Disse medlemmer vil spesielt peke på at den nye strekningen Wøien-Bjørum i Akershus bør oppstartes i 2001.

Disse medlemmer viser videre til at stamveg-rute 12 over Fillefjell er den eneste ferjefrie og vinter-åpne strekningen mellom Oslo og Bergen. Disse medlemmer viser til at åpningen av Lærdalstunnelen vil gi en økt trafikk, og spesielt innen tungtransport. Tungtransportene har Fillefjell som den eneste sikre vintertransportveg mellom øst og vest. Disse medlemmer vil derfor peke på at fjellstrekningen fra Borlaug i Sogn og Fjordane til Øye i Oppland rustes opp. Disse medlemmer ønsker en oppstartingsbevilgning på 20 mill. kroner til denne strekningen i 2001.

Disse medlemmer ønsker å øke bevilgningen til rute 12 med 100 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Rute 13. Rv 15 Otta-Hjelle

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår en bevilgning på 30 mill. kroner til omkjøringsveg forbi tettstedet Vågåmo.

Rute 16. Rv 3 Kolomoen-Ulsberg

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til at Rv 3 er en viktig del av stamvegen mellom Trøndelag og Østlandsområdet, som trenger opprusting for å øke sikkerheten, samt en heving av standard.

Disse medlemmer er meget betenkt over at Regjeringen ikke finner å bevilge midler til Rv 3. Disse medlemmer ønsker en bevilgning på 40

mill. kroner til forbedringer, bl.a. 10 mill. kroner til Rv 3 Sjørødde-Rena.

Rute 17. Rv 35 Hønsfoss-Jessheim

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at denne strekningen burde vært ferdigstilt i forbindelse med åpningen av hovedflyplassen på Gardermoen.

Disse medlemmer viser videre til at vegen er en viktig omkjøring rundt Oslo (Ring 4).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker videre en forsering av strekningen Roa-Gardemoen i 2001, og foreslår en økt bevilgning på 20 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag til budsjett.

Komiteens medlemmer fra Høyre ønsker å forser utbyggingen av strekningen Lunner-Gardemoen og foreslår å øke bevilgningen til dette prosjektet med 50 mill. kroner i 2001 i forhold til Regjeringens forslag.

5.9.5.1 Merknader ellers fra komiteen til øvrig riksvegnett

Akershus

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til budsjettforliket mellom Arbeiderpartiet og sentrumspartiene ved behandlingen av statsbudsjettet for 2000, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000), hvor det ble bevilget 15 mill. kroner til gjenoppstart av riksvegprosjektet Rv 120 Erpestad-Gardemoen.

Flertallet viser videre til at dette prosjektet og flere prosjekter fikk tilført midler fordi anleggsarbeidene var stoppet opp eller hadde urasjonell framdrift. Flertallet legger fortsatt til grunn at Rv 120 Erpestad-Gardemoen skal sluttføres.

Flertallet kan ikke se det er nødvendig med ny fylkeskommunal behandling av saken og forutsetter at prosjektet gjenoppstartes med midler innenfor fylkesfordelt ramme til Akershus i tillegg til de allerede bevilgede 15 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre i forliket om samferdselsbudsjettet for 2000 foreslo å bevilge 15 mill. kroner til oppstart av utbygging av Rv 120 Erpestad-Gardemoen. Disse medlemmer forutsetter at det er midler innenfor den foreslåtte rammen fra Regjeringen for 2001 til å videreføre dette prosjektet.

Oppland

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil avsette 40 mill. kroner til øvrig riksveg-

nett i Oppland, herav økes bevilgningen med 25 mill. kroner til Rv 33 Tonsåsen.

Vest-Agder

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til planarbeidet med fastlandsforbindelse til Hidra i Flekkefjord kommune. Flertallet legger til grunn at planarbeidet blir videreført og ber departementet komme tilbake til dette i Revidert nasjonalbudsjett dersom det blir nødvendig med mer midler til planlegging.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er viktig å opprette fastlandsforbindelse til Hidra i Flekkefjord kommune.

Disse medlemmer viser til at dagens nedbetalte ferje koster samfunnet 9 mill. kroner i året. Antatt utgift ved en undersjøisk tunnel til Hidra er 1 mill. kroner pr. år.

Disse medlemmer har merket seg at det er bestilt en ny ferje til Hidrasambandet. Ferjen er antatt å koste 50 mill. kroner. Disse medlemmer har merket seg at folket på Hidra ikke ønsker en slik stor investering.

Disse medlemmer mener at det derfor er viktig å få en nytte-/kostanalyse av fastlandsforbindelse kontra ferjeforbindelse, da disse medlemmer er kjent med at det foreligger et pristilbud fra Selmer ASA på undersjøisk tunnel på 86,752 mill. kroner.

Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at det må utføres kjerneboring for å avklare nøyaktig tunnelpris, dette for å være sikker på at en ikke får kostnadssprekk.

Disse medlemmer vil avsette 1 mill. kroner til Statens vegvesen i Vest-Agder slik at kjerneboringen kan utføres.

Hordaland

Komiteen sitt fleirtal, medlemene fra Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre har merka seg at på grunn av stram budsjettsituasjon og forseinka anleggsstart på Rv 580 Midtun - Hop, er dei statlege midlane redusert frå 72 til 47 mill. kroner.

Fleirtalet viser til merknad frå Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre i Innst. S. nr. 180 (1998-1999). Fleirtalet held fast på at statens sitt bidrag skal vere 72 mill. kroner. Fleirtalet vil kome tilbake til saken i samband med handsaminga av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011

Fleirtalet viser til Innst. S. nr. 180 (1998-1999) kor komiteen sitt fleirtal, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre uttalte:

"Flertallet viser til at 45 mill. kroner i ikke disponerte midler fra bompengeselskapet etter ønske fra Statens vegvesen i Hordaland i 1999 er benyttet til Rv 555

Nygårdstangen - Gyldenpris. Flertallet viser til at 45 mill. kroner fra Hordalands ordinære ramme for øvrige riksvegmidler var forutsatt disponert til dette tiltaket i 2000. Flertallet forutsetter derfor at et tilsvarende beløp av Hordalands ordinære riksvegmidler i år 2000 disponeres til de ovenfor prioriterte tiltakene i bompengesavtalen og i tråd med grunnlaget for innkreving av bompenger i vegloven."

Fleirtalet har ikkje endra standpunkt i denne saka. Fleirtalet vil kome tilbake til saka i samband med behandlinga av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til at sine alternative budsjettopplegg og foreslår å bevilge 25 mill. kroner mer enn Regjeringen foreslår til utbyggingen av Midtun-Hop på Rv 580. Det muliggjør også oppstart av E39 Hop-Fjøsanger.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil peke på at det innenfor Høyres ramme er midler til utbygging av kollektivtiltak i Kokstad/Sandsli-området i Bergen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til de forpliktelser som stortingsflertallet uttrykte om innsats for rassikring og standardheving av vegene i Hardanger i tilknytting til vedtak om ikke å realisere Hardangerbrua. Folket i Hardanger har grunn til å stille seg spørsmål om løfters holdbarhet.

Dette medlem vil innenfor rammene foreslå en øking på 29 mill. kroner innenfor vedtatt ramme til rassikring i Hardanger.

Sør-Trøndelag

Komiteen har merket seg at planlagt anleggsstart med bru over Dolmsundet er utsatt, og at det nå utarbeides nye reguleringsplaner og byggeplaner etter Miljøverndepartementets godkjenning av Hitra kommunes vedtak.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, viser til flertallsmerknaden fra Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000):

"Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, har merket seg at det er store ulikheter i tildelte investeringsmidler til det øvrige riksvegnettet fylkene i mellom etter 3 år av vegplanperioden. Flertallet vil særlig peke på at 5 fylker kommer dårlig ut i oppfyllingsprosent av vegplanrammen. Dette gjelder særlig Østfold, Akershus, Vestfold, Sogn og Fjordane og Sør-Trøndelag. Flertallet mener det er viktig at Stortinget intensjoner ved behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan blir ivaretatt. Flertallet vil derfor be departementet sørge for en best mulig utjevning av oppfyllingen av midlene til de øvrige riksveger for de enkelte fylkene i budsjettet for 2001, under forutsetning av at dette ikke fører til økt grad av urasjonell anleggsdrift."

Flertallet legger fortsatt dette til grunn og forutsetter at midlene fortsatt stilles til disposisjon i riksveg-ramma til Sør-Trøndelag.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Sosialistisk Venstreparti hadde helt andre prioriteringer for veginvesteringer ved behandling av Norsk veg- og vegtrafikkplan enn Regjeringen Jagland og flertallet i Stortinget i 1997. Dette medlem har derfor arbeidet for å oppfylle Sosialistisk Venstrepartis planrammer.

Nord-Trøndelag

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er kjent med at Rv 72 ved Garnes i Verdal kommune i Nord-Trøndelag går rett gjennom et gårdstun.

Disse medlemmer viser til at det er foretatt reguleringsvedtak om at vegen skal legges utenom selve gårdstunet, men at det ikke er funnet midler til igangsetting av prosjektet.

Disse medlemmer vil understreke at dagens løsning representerer en uholdbar situasjon for de fastboende, da denne vegen er selve hovedfartsåren for blant annet tømmertrafikk mellom Jämtland og Norske Skogs anlegg i Skogn.

Disse medlemmer vil avsette 7 mill. kroner slik at oppstart av prosjektet kan realiseres i 2001.

Troms

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til uttalelse fra Midt-Troms Regionråd vedrørende Nasjonal transportplan og Samferdselsdepartementets budsjettforslag.

Disse medlemmer viser videre til St.meld. nr. 37 (1996-97) Norsk veg og vegtrafikkplan 1998-2007 (NVVP) og der Samferdselsdepartementet sier:

"Samferdselsdepartementet har lagt til grunn oppstart av prosjektet internveg i Berg kommune på Senja i første 4-års periode. I tillegg til å fullføre denne, vil det i siste del av tiårsperioden være aktuelt å starte utbygging av internveg i Torsken kommune. Disse to vegene vil binde sammen ytre Senja til en region."

Disse medlemmer vil vise til ovennevnte sitat fra NVVP og mener at internvegen i Torsken kommune må realiseres umiddelbart etter internvegen i Berg.

Disse medlemmer vil peke på at oppstart av internveg i Berg skulle skje i 2000, jf. handlingsprogrammet.

Disse medlemmer vil foreslå en bevilgning på 15 mill. kroner i 2001, slik at man kan få realisert en oppstart av internveg i Berg kommune, og det forutsettes videre at internveg i Torsken realiseres umiddelbart etter internvei i Berg.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til de store problemer Troms hadde med ras sist vinter. Troms er et meget utsatt rasfylke, og dette medlem øker bevilgningen til Troms med 20 mill. kroner innenfor vedtatt ramme for økt rassikringsarbeid.

Fremskrittspartiets oppsummering av bevilgninger til øvrig riksvegnett

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt prinsipale budsjettforslag, og legger opp til fordeling av midler til det øvrige riksvegnettet fordelt på fylker slik det går fram av tabellen.

Fylkesfordelt øvrige riksveger (mill.kr.)	Gul bok 2000	FrP tillegg 2000	Gul bok 2001	FrP tillegg 2001
Østfold	48	30	73	50
Akershus	181	50	242	75
Oslo	164	50	185	40
Hedmark	55	30	55	35
Oppland	64	40	43	40
Buskerud	170	30	176	35
Vestfold	33	20	65	30
Telemark	127	30	95	50
Aust-Agder	35	20	35	30
Vest-Agder	43	20	42	30
Rogaland	116	30	106	35
Hordaland	234	30	308	25
Sogn og Fjordane	106	20	148	25
Møre og Romsdal	166	30	192	25
Sør-Trøndelag	207	30	280	25
Nord-Trøndelag	87	30	93	25
Nordland	96	20	112	30
Troms	72	20	74	30
Finnmark	49	10	77	15

Sum	2053	540	2401	650
------------	-------------	------------	-------------	------------

Disse medlemmer vil videre sette av 50 mill. kroner til rassikringsposten.

Disse medlemmer har merket seg at fylkesfordelt annen finansiering (bompenger m.v.) til øvrige riksveger i 2001 vil utgjøre anslagsvis 1131 mill. kroner, jf. St.prp. nr. 1 (2000-2001).

5.9.5.2 Kollektivtransport

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til avtalen mellom Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, hvor det er enighet om at det settes av 190 mill. kroner til kollektivtransport.

Flertallet viser til merknad om ekspressbussene i kap. 5.10.2. Flertallet foreslår at det settes av totalt 50 mill. kroner over kap. 1330 post 71 til ekspressbussene. Flertallet foreslår videre at 140 mill. kroner til kollektivtransport fordeles slik:

Fordeling	mill. kroner
Oslo	20
Akershus	30
Bergensområdet	20
Stavangerområdet	10
Trondheimsområdet	15
Til kollektivtransportsatsing i resten av landet etter søknad fra fylkene	45

Flertallet mener bruken av midlene må innrettes mot den hovedmålsetting å få flere til å velge kollektiv transportløsninger framfor privatbil.

Flertallet forutsetter at bruk av midler i Oslo og Akershus ses i sammenheng, og tar hensyn til de felles kollektivutfordringer for dette området.

Flertallet forutsetter at fylkeskommunene og byregionene selv får stor frihet til å disponere disse midlene til kollektivtiltak, og at midlene kan brukes både til investeringer, drift og driftsrettet infrastruktur. Midlene må likevel brukes på en slik måte at de ikke påfører staten utgifter ut over 2001. Flertallet forutsetter at midlene bidrar til en reell styrking av kollektivtransporten, og at de ikke erstatter lokale myndigheters ordinære bidrag.

Flertallet ser med bekymring på at kollektive transportmidler tar en mindre del av trafikkveksten enn biltrafikken. Flertallet er opptatt av å etablere gode og miljøvennlige reisevaner og ønsker å øke antallet som reiser kollektivt. Ungdom er en spesielt viktig målgruppe i dette arbeidet. Flertallet er av den oppfatning at pris på kollektivreiser kan være en viktig faktor for å få flere unge til å reise kollektivt, og ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med tiltak, herunder et rabattsystem, som kan bidra til å høyne kollektivandelen blant unge.

Flertallet ber Regjeringen komme tilbake til dette spørsmålet i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2001, eller på annen egnet måte.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil understreke viktigheten av at flere reiser kollektivt, både utfra hensynet til fremkommelighet og miljø. Det er derfor viktig å styrke det offentlige engasjementet i kollektivtrafikken.

Samtidig er det viktig å få mest mulig ut av de midlene som stilles til disposisjon. Konkurransetsetting har vist seg som et godt virkemiddel for å oppnå effektiv ressursutnyttelse, og alt offentlig kjøp av kollektivtjenester må derfor settes ut på anbud.

Disse medlemmer vil peke på at det er viktig å utforme støtteordningene til kollektivtrafikken slik at trafikksekselskapene har incitament til å transportere flest mulig passasjerer.

Disse medlemmer vil vise til at Oslo har begynt å gi støtte i form av at selskapene får betalt pr. passasjer. Jo flere passasjerer, jo mer støtte. Dette er en interessant modell, og disse medlemmer vil ved behandlingen av Nasjonal transportplan komme tilbake til utformingen av tilskuddsmodeller til kollektivtransport.

I tillegg til en effektiv ressursutnyttelse er det nødvendig å øke de statlige overføringene til kollektivtrafikken. På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer å bevilge 190 mill. kroner til kollektivsatsing.

Disse medlemmer vil vise til at flere fylker har innført såkalte ungdomskort. Det er månedskort for ungdom som gjelder på flere kollektivmiddel. Ordningen har hittil vært organisert av fylkeskommunene. Erfaringene med ungdomskort fra blant annet Rogaland og Hordaland er gode.

Disse medlemmer vil peke på at en slik ordning vil føre til at ungdom blir vant til å reise kollektivt, og det kan gjøre at de lettere velger å reise kollektivt også seinere i livet. Billigere kollektivtransport vil også gjøre det billigere for mange ungdommer å delta i fritidsaktivitet og slik vil ordningen ha en utjevnende virkning.

Disse medlemmer foreslår på denne bakgrunn at det bevilges 113 mill. kroner til en ordning der det blir refundert inntil 100 kroner av kostnadene pr. ungdomskort.

Disse medlemmer forutsetter at alle statlige aktører bidrar positivt slik at ordningen med ungdomskort får et størst mulig omfang.

Disse medlemmer vil at Regjeringen skal utarbeide en ordning slik at ungdom i alle fylker får tilbud om ungdomskort eller lignende ordninger, og at Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett våren 2001 gir en tilbakemelding om saken.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide en ordning med ungdomskort der staten bidrar økonomisk og komme tilbake til dette i statsbudsjettet for 2002."

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er opptatt av at kollektivtrafikken blir et godt og reelt alternativ for folk flest, og ønsker å følge opp de positive erfaringene som er gjort med resultatstyrt finansiering av kollektivtrafikken. I kort-het vil dette systemet si at flere passasjerer utløser økte bevilgninger. Ordningen skal ikke omfatte de totale bevilgningene til kollektivtrafikken, men innebære økte bevilgninger utover en fast sum tilsvarende dagens. Dette medlem ønsker å sette av midler til et slikt system, og foreslår i første omgang å bevilge 80 mill. kroner til en slik ordning, for bruk i andre halvdel av 2001.

Dette medlem ønsker videre at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med et forslag til hvordan en slik ordning kan organiseres, senest i Revidert nasjonalbudsjett 2001.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag om resultatstyrt finansiering av kollektivtrafikken, som økte tilskudd utover dagens finansiering av kollektivtilbudet."

Dette medlem støtter prinsippet om ungdomskort. Det er, slik andre medlemmer av komiteen også peker på, viktig at ungdom får utviklet miljøvennlige transportvaner tidlig i livet, og det er ingen tvil om at en utstrakt bruk av kollektivtransport er viktig i et slikt perspektiv. Imidlertid mener dette medlem at en ordning med ungdomskort bør utredes grundig, slik at kortet får den funksjon det er ment å få, i de forskjellige deler av landet. Dette medlem ønsker derfor at Regjeringen utreder ordningen grundig og kommer tilbake til Stortinget med et forslag til praktisk gjennomføring, samt finansiering og vil følge opp saken i behandlingen av Nasjonal transportplan.

5.9.6 Komiteens merknader til post 31 Rassikring

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til budsjettforliket mellom disse partier, og vil opprette ny post (kap. 1320) 31 Rassikring, med 145 mill. kroner. Posten skal gå til rassikringstiltak på riksvegnettet. Flertallet vil overføre 105 mill. kroner som Regjeringen har foreslått brukt til rassikringstiltak under kap. 1320 post 30 til denne nye posten.

Flertallet forutsetter at de økte midlene på posten fordeles slik:

- Rv 5 Skei - Lunde, Sogn og Fjordane 20 mill. kroner
- Fylkesfordelt ramme, Møre og Romsdal 20 mill. kroner

Flertallet legger til grunn at de foreslåtte midlene til Møre og Romsdal legges inn i fylkets ramme til øvrige riksveger, men forutsettes brukt til rassikringstiltak.

Flertallet forutsetter at Møre og Romsdal fylkesting prioriterer bruken av disse midlene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet registrerer at det i budsjettforliket mellom Arbeiderpartiet og sentrumspartiene er foreslått å opprettholde post 31 rassikring, noe disse medlemmer er tilfreds med.

Disse medlemmer foreslår å avsette 50 mill. kroner på post 31 til dette formål, i tillegg til det som ligger under riksveginvesteringer der disse medlemmer foreslår å øke post 30 med 1550 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000) det heter:

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti, vil peke på at Regjeringens varslede rassikringsplan for perioden 2002-2007 ikke innebærer at det skal satses 2 mrd. kroner på rassikring. I planen inngår det vegprosjekter til 2 mrd. kroner som i varierende grad har rassikring som en del av prosjektet. Det er derfor misvisende å fremstille planen som at det skal brukes 2 mrd. kroner på rassikring.

Flertallet vil peke på svakheten ved at rassikring er utskilt som egen budsjettpost. En slik oppsplitting kan føre til at rassikring blir utelatt ved utbyggingsprosjekter i påvente av rassikringsbevilgning. En slik praksis vil være uheldig både ut fra hensynet til trafikksikkerhet og rasjonell anleggsdrift.

Flertallet vil be Regjeringen om å vurdere å innlemme rassikring som en del av ordinære riksvegmidler ved behandlingen av Nasjonal transportplan."

Disse medlemmer konstaterer med forundring at Arbeiderpartiet når har gjort knefall for sentrumspartiene og går imot det de synes å være for.

Disse medlemmer vil understreke at Høyre selvfølgelig står fast på sitt standpunkt med den samme begrunnelse som er gjengitt over.

Disse medlemmer vil understreke at når Høyre går imot å opprette rassikring som egen post, så skyldes ikke det en nedprioritering av rassikring - tvert imot.

Disse medlemmer vil vise til at Høyre i sitt alternative budsjett foreslår å øke bevilgningen til riksveginvesteringer med 1 mrd. kroner i forhold til Regjeringens budsjett. Det innebærer også økte bevilgninger til rassikring, men som en del av riksveginvesteringene.

Disse medlemmer vil understreke at fordelingen av riksveginvesteringene må gjenspeile de ulike fylkers utfordringer i forhold til rassikring.

Samtlige av de rassikringsprosjektene flertallet vil prioritere, vil også bli realisert gjennom Høyres budsjettforslag.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at komitéflertallet tidligere har fjernet egen budsjettpost vedrørende rassikring. Når denne nå gjenopprettes, ved i hovedsak å ta rassikringsmidler fra de ordinære riksvegmidlene som likevel skulle vært brukt til rassikring, er dette et rent prokuratorknep. Dette har ingen ting med satsing på rassikring å gjøre. Dersom en egen post for rassikring skal ha noen funksjon, må den ha en størrelse som innebærer at den kan løse problemer, ikke som staffasje. En liten rassikringspost kan medføre at fylker håper å få av den potten, og derfor ikke prioriterer rassikring innafor de fylkesfordelte rammer. Det kan innebære en svekking av rassikringsarbeidet. Dette medlem fastholder derfor at rassikring skal prioriteres innafor de ordinære rammer.

Det vises til at Sosialistisk Venstreparti har gitt rassikringsarbeid høy prioritet med 100 mill. kroner ekstra i forhold til Regjeringas budsjettforslag innafor vedtatte rammer. Det vises til oversikt i kap. 5.9.5

5.9.7 Komiteens merknader til post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Komiteen har ingen merknader.

5.10 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

5.10.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1330	725 200	272 600	-62,4

Budsjettforslaget for særskilte transporttiltak inneber ein svært kraftig nedgang målt mot saldert budsjett 2000. Dette fordi den tidlegare ordninga med øyremerkta avgiftskompensasjon for autodieselavgift for tilskotsberettiga bussdrift med ruteløyve er innlemma i rammetilskott til fylkeskommunane/kommunane frå og med 2001. Elles er det ikkje foreslått vesentlege budsjettendringar innafor dette området.

Til post 70 Tilskot til Hurtigruta, vert det foreslått 195,9 mill. kroner for 2001, ei auke på 10,1 mill. kroner i høve til saldert budsjett 2000. Budsjettforslaget er i tråd med inngåtte avtalar med hurtigruteselskapa.

Til post 71 Tilskot til ekspressbussar, vert det foreslått løyvd 76,7 mill. kroner for 2001, ei auke på 1,3 mill. kroner i høve til saldert budsjett 2000.

5.10.2 Komiteen sine merknader

Post 70 Tilskot til Hurtigruta

Komiteen viser til Hurtigruteavtalen og har ingen merknader til forslag til løyving.

Post 71 Tilskot til ekspressbussar

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til budsjettforliket mellom Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre. Fleirtalet er kjent med at ESA har stilt spørsmål rundt ordninga med kompensasjon for autodieselavgift til ekspressbussar, og viser til at desse partia på denne bakgrunn i finansinnstillinga har foreslått å avvike ordninga frå 2001.

Fleirtalet viser til ekspressbussane sin store betydning mellom anna for Distrikts-Noreg, og at denne kompensasjonen må sjåast på som godtgjersle for viktige offentlege tenester. Fleirtalet foreslår difor at 50 mill. kroner vert lagt inn på ny på denne posten.

Fleirtalet foreslår difor at post 71 vert redusert med 26,7 mill. kroner.

Fleirtalet vil i samband med behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 komme tilbake med breiare gjennomgang av ekspressbussane sin plass i eit samordna transport-system.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er meget overrasket over at Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre reduserer bevilgningen til ekspressbussene. Forlikspartene begrunner reduksjonen av bevilgningen med at ESA vurderer om denne støtteordningen er i samsvar med konkurransereglene.

Disse medlemmer er ikke kjent med at det foreligger vedtak i saken. 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 76,7 mill. kroner til ekspressbussene.

Disse medlemmer oppfatter reduksjonen av støtten til å være et nytt angrep fra Arbeiderpartiet og sentrumspartiene 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 kollektivmiddel.

Disse medlemmer 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. Ekspressbussene har en begrenset konkurranseflate mot jernbanen og det er derfor ingen grunn til å hindre fri etablering av ekspressbussruter.

Disse medlemmer vil i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 komme nærmere tilbake til vurderinger av og forslag til friere etablering av ekspressbussar.

5.11 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket

5.11.1 Sammenheng

(i 1000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1350	3 916 100*	3 904 700	-0,3
4350	387 300**	483 700	24,9

Det er gjort følgende endringer i forhold til saldert budsjett 2000, jf. St.prp. nr. 52 (1999-2000)/Innst. S. nr. 237 og St.prp. nr. 61 (1999-2000)/Innst. S. nr. 220 (1999-2000):

* Post 25 (ny) er økt med 81,0 mill. kroner. Post 30 er redusert med 31,12 mill. kroner. Post 90 (ny) er økt med 0,1 mill. kroner.

** Post 7 (ny) er økt med 81,0 mill. kroner.

Som for vegformål vil økt innsats mot drift og vedlikehold bli prioritert først innenfor et stramt budsjett for Jernbaneverket.

Foreslått budsjett for Jernbaneverket innebærer at 93,4 pst. av planrammen i St.meld. nr. 39 (1997-1998) vil være oppfylt ved utløp av perioden 1998-2001.

Post 23 Drift og vedlikehold

Til drift og vedlikehold i Jernbaneverket for 2001 er foreslått bevilget 2 856,3 mill. kroner, som er en økning på 129,3 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2000. Av dette utgjør drift og vedlikehold av Gardermobanen 83,3 mill. kroner, jf. ny post 25.

Bevilget 1998-2000 og forslag 2001 for post 23 utgjør 93,7 pst. av Norsk jernbaneplan 1998-2001, derav til drift og vedlikehold hhv. 95,5 pst. og 90,4 pst.

På grunn av det store trafikkvolumet vil vedlikeholdsarbeidet i østlandsområdet bli prioritert. Det er også lagt opp til å prioritere vedlikeholdsarbeidet på det øvrige nærtrafikknett og på krengetogstrekningene.

Post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen (ny)

Det er foreslått bevilget 83,3 mill. kroner for 2001.

Det er lagt til grunn at drift og vedlikehold av Gardermobanen skal brukerfinansieres. Brukeravgiften fra operatørene er inntektsført med et tilsvarende beløp i 2001 på kap. 4350 post 7 Betaling for bruk av Gardermobanen.

Post 30 Investeringer i linjen

For 2001 foreslås bevilget 1 048,4 mill. kroner til investeringer. Dette er en nominell reduksjon på 140,7 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2000. Av foreslått bevilgning utgjør 29 mill. kroner til dekking av kostnader i 2001 til oppgraderingen av Ofofbanen til 30 tonn aksellast.

Bevilget 1998-2000 og forslag 2001 for post 30 utgjør 92,8 pst. av Norsk jernbaneplan 1998-2001.

Departementet prioriterer høyest slutføring av igangværende investeringsprosjekter, herunder igangsatte krengetogtiltak på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen. Deretter prioriteres tiltak innenfor samleposten: Tiltak for å bedre driftsforhold på eksisterende nett, videreføring av Nykirke kryssingsspor, krengetogtiltak på Østfold- og Kongsvingerbanen, samt prosjektering og utbygging av nytt dobbeltspor Skøyen-Asker.

Kap. 4350 Jernbaneverket

Kap. 4350 foreslås totalt bevilget med 483,7 mill. kroner for 2001, dette er en økning på 96,4 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2000.

Forslag til bevilgning post 1 Kjørevegsavgift for 2001 er 60,0 mill. kroner. For 2001 legger Samferdselsdepartementet opp til at satsene for kjørevegsavgiften reelt holdes uendret i forhold til 2000.

Forslag til (ny) post 7 Betaling for bruk av Gardermobanen foreslås bevilget med 83,3 mill. kroner. Det foreslås at Jernbaneverket kan overskride bevilgningene på kap. 1350 post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter på kap. 4350 post 7, slik at nivået for drift og vedlikehold av Gardermobanen reflekterer operatørens bruk av banen.

5.11.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, har merket seg at det er foreslått et driftsbudsjett for Jernbaneverket i 2001 på om lag samme nivå som i 2000. Videre har en merket seg at det er foreslått en betydelig økning av vedlikeholdsbudsjettet. Flertallet er enig i dette. For å få til nødvendig satsing på vedlikehold, har flertallet merket seg at en har sett seg nødt til å foreslå en reduksjon av investeringsbudsjettet sett i forhold til årets budsjett.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, har merket seg at en innenfor et stramt investeringsbudsjett foreslår å videreføre/slutføre igangsatte krengetogtiltak på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen. Flertallet er også kjent med at det legges opp til å bruke 206 mill. kroner til krengetogtiltak på Kongsvingerbanen og Østfoldbanen, og slutter seg til en slik prioritering. Videre er flertallet enig i at det er viktig å sette av midler til videre arbeid for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker.

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

"Komiteen forutsetter videre at det i budsjettet er stilt til rådighet tilstrekkelig med midler til å videreføre planleggingsarbeidet for Eidangertunnelen (Farrisundet-Porsgrunn)."

Flertallet legger fortsatt dette til grunn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil understreke viktigheten av å oppnå effekt av investeringene i form av økt sikkerhet, bedre regularitet og redusert reisetid. Det er viktig for å styrke jernbanens konkurransevne og gjenreise tilliten til jernbane i en tid hvor denne er svekket.

Disse medlemmer vil understreke at midlene til drift og vedlikehold, og til investeringer som Jernbaneverket får tildelt, skal prioriteres til tiltak som vil bedre

sikkerheten på jernbanen. Disse medlemmer vil fremheve at sikkerheten i tunnelene må ha prioritet i Jernbaneverkets anvendelse av midlene.

Videre er det viktig at investeringsmidlene brukes til å ferdigstille påbegynte prosjekt før nye prosjekter settes i gang. Det er viktig å få ferdigstilt påbegynte anlegg slik at man kan nyttiggjøre gevinstene av de investeringer som allerede er gjort.

Disse medlemmer vil vise til side 20 i samferdselsbudsjettet for 2001, St.prp. nr. 1 (2000-2001):

"For å imøtekomme de krav som er stilt om 1-2 pst. effektivisering pr. år, jf. St.meld. nr. 39 (1996-1997) Norsk jernbaneplan 1998-2007, har Jernbaneverket tilrettelagt for konkurranseutsetting av de tjenester og den produksjon som er nødvendig for å bygge, vedlikeholde og drive jernbanens infrastruktur. På de områder der det er etablert effektiv konkurranse med private aktører har effektiviseringsgevinsten vært klart størst. For enkelte produktspektre har prisen vært på inntil 40 pst."

Dette illustrerer det store effektiviseringspotensialet som ligger i å ta i bruk konkurranseutsetting, og disse medlemmer forutsetter at det gjennomføres konkurranseutsetting på bygging og vedlikehold av hele Jernbaneverkets infrastruktur. Samtidig er det viktig å skille ut Jernbaneverkets produksjonsavdeling fra den statlige forvaltningen for å unngå krysssubsidiering, noe som krever at produksjonsavdelingen omdannes til aksjeselskap.

Disse medlemmer vil i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 komme nærmere tilbake til vurderinger av og forslag til organisatoriske endringer innen Jernbaneverkets produksjon.

Disse medlemmer konstaterer at BaneTele skal omdannes til aksjeselskap. Disse medlemmer ser det ikke som en statlig oppgave å eie og drive teleselskap. BaneTele sorterer under Jernbaneverket og Jernbaneverket synes å ha nok av utfordringer å gripe fatt i utover det å drive teleselskap. Staten bør derfor selge BaneTele etter at selskapet er omdannet til aksjeselskap.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen selge BaneTele etter at selskapet er omdannet til aksjeselskap."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at det legges opp til videreføring av krengetog-tilpasninger på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen, i tillegg til signal- og sikringstiltak for å bedre driftsforholdene på eksisterende nett.

Disse medlemmer vil peke på at jernbanen spiller en bagatellmessig rolle når det gjelder befordring av personer og gods i Norge. Utgiftene til jernbanedrift og investeringer, i alt 3 421 000 000 kroner netto, er svært høye i forhold til veginvesteringer og vegvedlikehold.

Disse medlemmer mener at på tross av det høye utgiftsnivået innebærer ikke Regjeringens budsjettforslag noen satsing på jernbane i Norge. Investeringsbudsjettet inneholder utelukkende poster for videreføring av prosjekter som ble igangsatt eller planlagt før regjeringsskiftet.

Disse medlemmer vil videre peke på at de høye investeringskostnadene det opereres med, gir svært marginale virkninger på fremkommelighet, kapasitet og miljø. Slike virkninger blir betydelig høyere ved investeringer i mer miljøvennlige tiltak på vegsiden, både for busstrafikk og for bilbruk.

Disse medlemmer mener at det er et misforhold mellom det som ytes i statlig støtte til jernbanen og det transportarbeid som utføres, sammenlignet med andre transportformer.

Disse medlemmer mener at konkurranse og større privat engasjement på jernbaneområdet kan gjøre det enklere å trekke privat kapital inn i sektoren. Dette kan også gjøre mer investering på området mulig, både i kjøreveg og i rullende materiell.

Disse medlemmer viser til at i Sverige har konkurranse på skinnegangen gjennom anbud ført til flere avganger, flere åpne stasjoner og flere passasjerer uten at statens kostnader har økt, og det har blitt flere aktører. For de statlige anbudsrunderne var kostnadsreduksjonen 21 pst. for de to første årene (1992 og 1993), og stabile kostnader ved senere runder.

Disse medlemmer mener at et viktig motiv for å åpne skinnetilgangen for andre aktører vil være å få en bedre utnyttelse av den felles ressurs som skinnene er. En slik utnyttelse vil skape økt konkurranse i transportmarkedet og et bredere spekter av tjenester.

Disse medlemmer mener dette vil gi en ekstra inntjening under kap. 4350 på 5 mill. kroner.

Disse medlemmer ser det som viktig at ved åpning av Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører må det legges vekt på like konkurranseforhold for de ulike operatørene som driver samme type jernbanetransport i de samme markedene.

Disse medlemmer mener også at det må legges til rette for et ukomplisert system med en klar ansvarsdeling og oversiktighet. Dette for å fremme best mulig koordinering, slik at en oppnår en hensiktsmessig og effektiv drift av skinnegangen.

Disse medlemmer mener det kan være formålstjenlig å etablere et selskap eller en forvaltningsenhet med ansvar for de statlige anbudsprosessene med god kunnskap om jernbanemarkedet. Når transporttjenester kjøpes, bør tog vurderes i sammenheng med andre transportformer, for eksempel vogntog, buss eller fly.

Disse medlemmer mener også at der andre aktører enn NSB får benytte skinnegangen, er det viktig at togdriften ikke detaljreguleres utover det sikkerhetsmessige.

Disse medlemmer mener at ved en ytterligere åpning for konkurranse på sporet forsterkes en del uheldige forhold som skyldes at Samferdselsdepartementet har flere roller i jernbaneområdet. Ved konkur-

ranse må tildeling av jernbanelinje skje utenfor departementet i et eget selskap eller forvaltningsenhet.

Disse medlemmer viser for øvrig til TØI rapport 429/1999 som tar opp mange av de spørsmål som reises ved å åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører.

Disse medlemmer vil på bakgrunn av alle ulykker og problemer i den senere tid med jernbanen, prioritere sikkerhet, blant annet ATC, akustisk alarm, ombygging av signalanlegg og sikring av planoverganger før det investeres i nye strekninger.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til følgende dokument 8-forslag, samt til den forestående behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011:

- Dokument nr. 8:46 (1997-1998) fra Thore A. Nistad og Christopher Stensaker om å skille økonomisk og organisatorisk mellom NSB BA, Jernbaneverket og Jernbanetilsynet.
- Dokument nr. 8:59 (1999-2000) fra Thore A. Nistad, Christopher Stensaker, Lodve Solholm og Per Roar Bredvold om en felles ulykkeskomisjon for alle større ulykker innen transportsektoren.
- Dokument nr. 8:70 (1998-1999) fra Thore A. Nistad og Christopher Stensaker om å åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører.
- Dokument nr. 8:9 (2000-2001) fra Robert Eriksson, Thore A. Nistad og Christopher Stensaker om å omdanne Norges statsbaner BA (NSB BA) til et ordinært aksjeselskap, samt åpne for konkurranse på Jernbaneverkets anlegg.

Disse medlemmer mener at en økt konkurranse ved at man åpner for andre aktører til å ta i bruk Jernbaneverkets anlegg, vil innbringe økte inntekter.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn foreslå å øke inntektene under kap. 4350 med 5 000 000 mill. kroner i forhold til Regjeringens budsjettforslag for 2001.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser det som positivt at vedlikeholdsbudsjettet for Jernbaneverket styrkes, men ser det som svært uheldig at det gjennomføres kutt på investerings-sida. I forhold til Norsk jernbaneplan mangler det 1 mrd. kroner på investerings-sida for å oppfylle regjeringa Jaglands foreslåtte rammer, og da er ikke Stortingets vedtak om krengetogsatsing innbefattet.

Dersom planrammene hadde blitt oppfylt, ville det kunne innebære oppfylting av planen med forsering av dobbeltsporparsellen Barkåker-Tønsberg på Vestfoldbanen, gjennomføring av flere hastighets- og kapasitet-søkende krengetogtiltak på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen, økt satsing på driftsstabilitet og pålitelighet generelt i jernbanenettet etc. Det er dessuten en

rekke nødvendige investeringer som ikke ligger i Norsk jernbaneplan 1998-2001. Det gjelder for eksempel dobbeltsporutbygging så vel på Østfold- som Vestfoldbanen, kryssingsspor på Gjøvik- og Nordlandsbanen, utbygging av fjernstyring og automatisk togstopp på flere banestrekninger.

Med bakgrunn i gjennomgangen av sikkerhetsfremmende tiltak etter bl.a. Åstaulykka er det behov for å øke investeringene, ikke redusere dem. I Sosialistisk Venstrepartis primære budsjett foreslo vi å øke investeringene med 900 mill. kroner.

Dette medlem viser til tidligere kritiske merknader, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000), vedrørende oppgradering av Ofofbanen for bl.a. å tilrettelegge for forlengelse av malmtog. Jernbaneverket forlenger nå kryssingsspoet på Katterat. Med de nye malmtogene vil det bli den eneste kryssingsmulighet på norsk side i framtida mens det nå er fem kryssingsmuligheter. Dette medlem pekte i fjor på at dette ikke ville være tilfredsstillende da "det vil redusere mulighetene for kryssinger av møtende tog samt forbi-passeringsmuligheter for tog som tar igjen malmtog."

Det viser seg nå at Banverket i Sverige trekker de samme konklusjoner om at det må foretas nye store investeringer for å unngå forsinkelser. Banverket signaliserer sammenbrudd på togtrafikken uten forlengelse av flere kryssingsspor, og at det ikke vil være kapasitet for bl.a. å øke ARE-trafikken. Dette innebærer at Jernbaneverket må foreta ytterligere investeringer for tilrettelegging av en mer lønnsom malmtransport for LKAB. Det er utelukkende av hensyn til selskapet LKAB's ønsker om lengre malmtog at dette behovet er oppstått, og Jernbaneverket og Samferdselsdepartementet har på sviktende grunnlag anbefalt dette arbeidet satt i gang. Dette medlem mener at komiteen ikke har fått seg forelagt tilstrekkelig informasjon i saken.

Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt primære budsjettforslag foreslo å fjerne kjørevegsavgift for godstransport på bane for å styrke jernbanens konkurranseevne med veg. Det er brei oppslutning om ønsket om å overføre gods fra veg til bane, men ikke vilje til å bruke virkemidler. Dette medlem viser i den sammenheng til at det har vært brukt år på å vurdere investeringavgiften som må betales på togmateriell i motsetning til annet transportmateriell. Den er en belastning for så vel gods som persontransport på jernbane. I en tid hvor det har vært foretatt store investeringer i materiell, er dette en stor belastning.

NSB Gods har tapt kontrakter, som de kunne ha vunnet, dersom deres kostnader hadde blitt redusert ved bl.a. å fjerne kjørevegs- og investeringsavgift.

Dette medlem viser til at innenfor vedtatte rammer øker Sosialistisk Venstreparti bevilgningen til investeringer i jernbanen med 140 mill. kroner, og vil prioritere forsering av dobbeltspor/kryssingsspor på Vestfoldbanen, samt sikkerhetsfremmende tiltak.

5.12 Kap. 1351 Overføringer til NSB BA*5.12.1 Sammendrag*

1351	987 000	987 000	0,0
------	---------	---------	-----

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert bud- sjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
------	----------------------------	------------------------------	---------------------------

Det er foreløpig budsjettert med nominellt uendret statlig kjøp av bedriftsøkonomiske persontrafikkjenester fra NSB BA for 2001 målt mot saldert budsjett 2000. Departementet avventer at NSB BA skal legge fram ny konsernplan og vil slutføre forhandlingene om kjøp av tjenester for 2001 etter at denne er godkjent. Stortinget vil bli forelagt saken i et senere framlegg.

5.12.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, er kjent med at forhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA om ny kjøpsavtale for 2001 ikke er slutført. Flertallet legger til grunn at årets togproduksjon blir videreført i 2001, og at takstøkningen ikke blir høyere enn den gjennomsnittlige prisstigningen. Skulle det vise seg at dette ikke lar seg gjøre innenfor den foreslåtte ramme på 987 mill. kroner, forutsetter flertallet at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget.

Flertallet viser til Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000) hvor komitéflertallet sa at ordningen med påslag i billettprisene for NSB BAs tog som kjører gjennom Romeriksporten skulle endres. Flertallet viser også til Innst. S. nr. 237 (1999-2000). Flertallet legger fortsatt dette til grunn.

Flertallet vil for øvrig vise til at Stortinget til våren skal behandle den toårige eierskapsmeldinga (§ 10-planen) for NSB BA og vil da komme tilbake til eventuelle prinsipielle spørsmål omkring statens eierskap i NSB BA.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at NSB BA ikke evner å levere de persontransporttjenestene med tog som de får betalt av staten for å utføre. På grunn av blant annet mangel på lokomotivførere har NSB BA innstilt alle persontog på en del strekninger. Dette er ikke akseptabelt og skyldes dårlig planlegging i NSB BA.

Disse medlemmer forventer at Regjeringen sikrer at det blir iverksatt tiltak for å øke utdanningen av lokomotivførere til et nivå som dekker det fremtidige behovet, og disse medlemmer forventer at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en orientering om situasjonen i Revidert nasjonalbudsjett til våren.

Vi står nå foran en liberalisering av jernbanesektoren. Andre aktører enn NSB BA skal nå få drive gods-transport på sporet. Om kort tid vil dette være situasjonen også innenfor persontransport. Da er det viktig at utdannelsen av jernbanepersonell ikke er tillagt kun ett transportselskap. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen om å omorganisere utdanningen av jernbanepersonell slik at også andre togselskaper får tilgang på kvalifisert arbeidskraft.

Når NSB BA ikke evner å frembringe de avtalte persontransporttjenester, finner disse medlemmer

det urimelig at NSB BA skal motta godtgjørelse for 2001 i den størrelsesorden Regjeringen foreslår.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til St.prp. nr. 1 (2000-2001) Samferdselsdepartementet, hvor det heter:

"Til betaling for kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA i 2001 har departementet videreført nominelt vedtatt bevilgning for 2000. Forhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA om ny kjøpsavtale for 2001 er ikke slutført. NSB BA er i ferd med å gjennomgå konsernplaner og langtidsplaner. Først etter at NSB har lagt fram reviderte planer og budsjetter vil departementet ha det nødvendige grunnlaget for å forhandle fram endelig kjøpsavtale for 2001. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med ev. konsekvenser for rutetilbudet for 2001 dersom ovennevnte gjennomgang og forhandlingene med NSB BA gir grunnlag for dette."

Disse medlemmer foreslår på den bakgrunn å redusere bevilgningen til overføringer til NSB BA i 2001. Skulle det vise seg at NSB BA i løpet av 2001 igjen klarer å trafikere de banene som er avtalt, vil disse medlemmer vurdere å øke godtgjørelsen senest i Revidert nasjonalbudsjett 2001.

NSB BA driver næringsvirksomhet som ligger utenfor selskapets kjernevirksomhet, blant annet bussdrift. For å bedre selskapets økonomiske situasjon har NSB BA mulighet til å selge slike aktiva. I tillegg besitter NSB BA en stor eiendomsmasse som kan realiseres.

For å få NSB BA på rett kjøp er det viktig å gi selskapet den nødvendige handlefrihet. Det innebærer at selskapet bør omdannes til aksjeselskap. På sikt bør selskapet privatiseres og konkurrere med andre jernbaneselskap.

Disse medlemmer vil i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 komme nærmere tilbake til vurderinger av og forslag til organisatoriske endringer vedrørende NSB BA.

Disse medlemmer vil peke på at det er betydelige gevinster å oppnå ved å konkurranseutsette kjøp av persontransporttjenester med tog. Lokaltogtrafikken rundt Stockholm ble satt ut på anbud og tilskuddsbehovet ble redusert med 250 mill. kroner årlig samtidig som kvaliteten skulle styrkes. Dette illustrerer at det er store summer å tjene på å konkurranseutsette statens kjøp av persontransporttjenester med tog.

Disse medlemmer vil vise til at godtgjørelsen til NSB BA på de strekningene som NSB BA nå trafikkerer med buss, er basert på togtransport. Hadde buss-transporten på disse strekningene blitt satt ut på anbud, ville det statlige tilskuddsbehovet vært langt lavere enn er det som er beregnet for togtransport.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er et misforhold mellom det som ytes i statlig støtte til jernbanen og det transportarbeid som utføres, sammenlignet med andre transportformer.

Disse medlemmer mener også at konkurranse og større privat engasjement på jernbaneområdet kan gjøre det enklere å trekke privat kapital inn i sektoren. Dette kan også gjøre mer investering på området mulig, både i kjøreveg og i rullende materiell.

Disse medlemmer mener det kan være formålstjenlig å etablere et selskap eller en forvaltningsenhet med ansvar for de statlige anbudsprosessene med god kunnskap om jernbanemarkedet. Når transporttjenester kjøpes, bør tog vurderes i sammenheng med andre transportformer, for eksempel vogntog, buss eller fly.

Disse medlemmer mener også at der andre aktører enn NSB får benytte skinnegangen, er det viktig at togdriften ikke detaljreguleres utover det sikkerhetsmessige.

Disse medlemmer viser til at Staten betaler NSB BA for utføring av ulønnsomme transporttjenester. Det knytter seg metodiske problemer til beregning av denne godtgjørelsen ettersom tjenestene ikke er gjenstand for utsetting på anbud. Ved å ta i bruk konkurranse innen jernbanetransport, effektivisere driften og omdanne NSB BA til aksjeselskap, vil det være mulig å ta en betydelig effektiviseringsgevinst i NSB.

Disse medlemmer viser til sine merknader under kap. 1350 og foreslår å redusere kap. 1351 post 70 med 210 mill. kroner.

Disse medlemmer mener at betaling for persontransporttjenester med jernbane bør trappes gradvis ned til full brukerbetaling.

Disse medlemmer har merket seg at Gardermobanens markedsandel for tilbringertjenesten ligger langt under det nivå Stortinget var forespeilet da utbyggingsvedtaket ble fattet. På bakgrunn av at Stortinget fattet sitt vedtak på at Gardermobanen skulle være bedriftsøkonomisk lønnsom, må prosjektet økonomisk sett betraktes som mislykket.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til følgende Dokument 8-forslag, samt til den forestående behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011:

- Dokument nr. 8:46 (1997-1998) om å skille økonomisk og organisatorisk mellom NSB BA, Jernbaneverket og Jernbanetilsynet.
- Dokument nr. 8:59 (1999-2000) om en felles ulykeskomisjon for alle større ulykker innen transportsektoren.
- Dokument nr. 8:70 (1998-1999) om å åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører.
- Dokument nr. 8:9 (2000-2001) om å omdanne Norges statsbaner BA (NSB BA) til et ordinært aksjeselskap, samt åpne for konkurranse på Jernbaneverkets anlegg.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser med bekymring på de signaler som er kommet om sterke prisøkninger for de reisende med NSB BA. Det vil være en fare for å miste reisende til vegtrafikk, noe som vil være meget uheldig. Det

samme vil resultatet bli dersom antallet avganger innskrenkes ytterligere.

Dette medlem forutsetter at avtalen bygger på videreføring av årets togproduksjon og en takstutvikling som ikke overstiger gjennomsnittlig prisstigning, og at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget for eventuelle tilleggsbevilgninger seinest i Revidert nasjonalbudsjett.

5.13 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

5.13.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1354	10 100*	12 000	18,8

* Det er gjort følgende endring i forhold til saldert budsjett 2000, jf. St.prp. nr. 61 (1999-2000) og Innst. S. nr. 220 (1999-2000): Post 1 Driftsutgifter er økt med 1,5 mill. kroner.

Budsjettet til Statens jernbanetilsyn for 2001 foreslås styrket målt mot saldert budsjett 2000. Dette innebærer at tilsynets budsjett for 2001 videreføres på samme reelle forhøyede nivå som vedtatt av Stortinget ved behandlingen av St.prp. nr. 61, jf. Innst. S. nr. 220 (1999-2000)

Av St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 9 (2000-2001) går det fram at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med budsjettmessige konsekvenser for Statens jernbanetilsyn og departementets øvrige virksomheter i lys av undersøkelseskomisjonens rapport vedrørende Åsta-ulykken.

5.13.2 Komiteens merknader

Komiteen vil understreke Jernbanetilsynets viktige rolle. Jernbanesektoren har i 2000 vært rammet av en rekke ulykker og uhell, med Åsta-ulykken som den mest alvorlige.

Komiteen har merket seg at etter at undersøkelseskomisjonen la fram sin rapport så har Samferdselsdepartementet varslet om økt ressursbehov i Jernbanetilsynet.

Komiteen vil senere komme tilbake til en bredere gjennomgang av rapporten fra undersøkelseskomisjonen og de anbefalinger den kommer med.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg utsagn fra den regjeringsoppnevnte undersøkelseskomisjonen etter togulykka på Rørosbanen om at fokuset i Samferdselsdepartementet på sikkerhet innen jernbanen har vært for dårlig både i fortid og nåtid.

Disse medlemmer vil framholde at dette er meget bekymringsfullt.

Disse medlemmer vil allerede nå gripe fatt i en av anbefalingene fra granskningskomisjonen. For å styrke uavhengigheten til Jernbanetilsynet og unngå rollekonflikter i Samferdselsdepartementet, anbefaler

undersøkelseskommissjonen at Statens jernbanetilsyn overføres fra Samferdselsdepartement til et annet departement.

Disse medlemmer vil i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 komme nærmere tilbake til vurderinger av og forslag til organisatoriske endringer vedrørende Statens jernbanetilsyn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet slutter seg til forslag til bevilgning.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til Dokument nr. 8:46 (1997-1998) fra Thore A. Nistad og Christopher Stensaker om å skille økonomisk og organisatorisk mellom NSB BA, Jernbaneverket og Jernbanetilsynet, (jf. Innst. S. nr. 136 (1997-1998), og til Dokument nr. 8:9 (2000-2001) om å omdanne NSB BA til et ordinært aksjeselskap, samt til den forestående behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan for 2002-2011.

5.14 Kap. 5611 Renter av lån til NSB BA med datterselskaper

5.14.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001) og Tillegg nr. 5	Pst. endring 2000/2001
5611	124 000	197 000	58,9

NSB BA er etablert med et statslån som skal innfris senest 2. desember 2001. For 2001 foreslås post 80 Renter av lån til NSB BA bevilget med 124 mill. kroner

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 5 (2000-2001) foreslås ny post 81 Renter av lån til NSB Gardermobanen AS bevilget med 73 mill. kroner for 2001.

5.14.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at Regjeringen i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 5 (2000-2001) foreslår en ny post 81 Renter og lån til NSB Gardermobanen, og at kapittelbetegnelsen endres til Renter og lån av NSB BA med datterselskapet.

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

5.15 Kap. 1360 Samferdselsberedskap

5.15.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2001-2001) og Tillegg nr. 9	Pst. endring 2000/2001
1360	53 320	41 909	-21,4

Justisdepartementet har fram til no ivareteke både overordna koordinering og budsjettansvaret for programområde 05 Sivilt beredskap. Med verknad frå og med 2001 foreslår Regjeringa å avvikle programområde 05, og samstundes overlate til dei respektive departement å ivareta budsjettansvaret for beredskapen på egne område. Samferdselsberedskap er heretter integrert i Samferdselsdepartementets programområde 21 Innanlands transport.

Budsjettforslaget for 2001 er på 41,909 mill. kroner, jf. St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 5 (2000-2001).

5.15.2 Komiteen sine merknader

Komiteen har merka seg at departementet for å følge opp Forsvarets forskningsinstitutt sitt prosjekt "Beskyttelse av samfunnet 2/Sårbarhetsreducerande tiltak innen telekommunikasjon" sette ned eit nytt prosjekt som skulle sjå på teletryggleik og beredskap i ein telemarknad med fri konkurranse.

Komiteen har óg merka seg at departementet mottok sluttrapport om prosjektet i mars 2000 og at ein med utgangspunkt i rapporten sine konklusjonar og tilrådingar vil utarbeide ein nasjonal strategi for teletryggleik i løpet av 2001.

Komiteen vil understreke at det er viktig at dette arbeidet vert forsert og ber departementet leggje den nye strategien fram for Stortinget i vårsesjonen 2001.

Komiteen har ingen merknader til løyvingforslaget.

5.16 Kap. 1370 Kjøp av posttjenester

5.16.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1370	730 000*	540 000	-26,0

* Det er gjort følgende endring i forhold til saldert budsjett 2000, jf. St.prp. nr. 61 (1999-2000) og Innst. S. nr. 220 (1999-2000): Post 70 Betaling av ulønnsomme posttjenester er redusert med 190,0 mill. kroner.

Til statlig kjøp av bedriftsøkonomiske ulønnsomme posttjenester for 2001 er det foreslått bevilget 540 mill. kroner for 2001. Dette er en reduksjon på 190 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2000, men er en videreføring på samme nominelle nivå som Revidert nasjonalbudsjett 2000.

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 5 (2000-2001) blir det orientert om nye portotakster for 2001. Portoendringene medfører ingen endringer i bevilgningsforslaget for kjøp av posttjenester.

5.16.2 Komiteens merknader

Komiteen vil under behandling av eierskapsmeldinga for Posten Norge BA komme nærmere tilbake til Postens virksomhet.

Komiteen har merket seg at departementet vil komme tilbake til arbeidet med beregninger av statlig kjøp, herunder spørsmålet om eventuell bruk av alternative modeller og en nærmere rapportering om resultatene av ordningen med statlig kjøp av posttjenester.

Komiteen er kjent med at dette blir lagt fram i den kommende stortingsmeldingen om Postens virksomhet.

Komiteen har merket seg orienteringen i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 5 (2000-2001) om nye portotakster for 2001 innenfor enerettsområdet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til at postmarkedet gjennomgår store endringer. Produktene og markedene smelter i stor grad sammen og det gjennomføres liberalisering på det regulatoriske området. Postbransjen gjennomgår endringer som i stor grad er sammenfallende med den utviklingen som har funnet sted innen telebransjen. I Tyskland gjennomfører den sosialdemokratiske regjeringen i disse dager en børsnotering av det statlige Deutsche Post og den tyske stat vil på noe sikt selge seg helt ut av selskapet.

Omveltningene stiller Posten overfor store utfordringer, og dette krever at selskapet har tilstrekkelig handlingsfrihet. Det har ikke selskapet med dagens organisering, og selskapet må derfor omdannes til aksjeselskap.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen omdanne Posten Norge BA til aksjeselskap."

Disse medlemmer vil peke på at Posten Norge BA hadde vært langt bedre rustet til å møte utfordringene hvis stortingsflertallet hadde gitt Posten den nødvendige handlingsfrihet. Den organisasjonsmodellen som stortingsflertallet valgte for Posten, BA-modellen, har ført til Posten ikke har klart å gjennomføre en gradvis tilpasning av størrelsen av arbeidsstokken. Posten står nå foran store utfordringer i forhold til nødvendig nedbemanning i selskapet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at Posten Norge BA må gis de nødvendige rammebetingelser slik at de kan organisere sin drift på en mest mulig rasjonell og effektiv måte.

Disse medlemmer vil videre 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 100 mill. kroner i forhold til Regjeringens budsjettforslag for 2001.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til Innst. S. nr. 285 (1995-96):

"Komiteens medlemmer fra Høyre er enig i at Postverkets mulighet til å lykkes i omstillingen er avgjørende for Postverkets framtid som servicebedrift. Disse medlemmer mener dette tilsier at Postverket gis en styringsform som er bedre tilpasset de markedsmessige perspektiver og utfordringer som Postverket som bedrift vil møte. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til framsatt forslag om omgjøring av Postverket til aksjeselskap."

5.17 Kap. 1371 Etablering av Posten Norge BA

5.17.1 Sammendrag

Regjeringen er kommet til at det ikke foreslås å bevilge de siste 200 mill. kroner i restruktureringsmidler til Posten. Det foreslås således ikke bevilgning under kapitlet for 2001.

5.17.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, har ingen merknader.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser det som svært uheldig at Posten Norge BA har vært forespeila omstruktureringsmidler som over flere budsjettbehandlinger, ordinære og reviderte, har blitt skjøvet på som resultat av forhandlingsspillet og nå utgår. Det er ikke uttrykk for et langsiktig og pålitelig eierskap.

5.18 Kap. 5612 Renter av lån til Posten Norge BA

5.18.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
5612	26 000	26 000	0,0

Beløpet under post 81 på 26 mill. kroner for 2001 gjeld renteinntekter fra eit ansvarlig statleg lån på 400 mill. kroner.

5.18.2 Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader til forslag til løyving under kap. 5612 post 81.

5.19 Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet

5.19.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2000	St.prp. nr. 1 (2000-2001)	Pst. endring 2000/2001
1380	162 400	161 300	-0,7
4380	152 400	151 300	-0,7

Både utgifts- og inntektsbudsjettet til Post- og teletilsynet er foreslått videreført nominelt uendret fra saldert 2000 til forslag 2001. Den marginale endringen (-0,7 pst.) som framstår, skyldes en teknisk omlegging av ordningen for refusjon for sykkelønn. Utgiftsbudsjettet omfatter 10 mill. kroner til å ivareta ansvaret for Radiostøykontrollen. Dette beløpet skal ikke dekkes av tilsvarende inntekter hos Post- og teletilsynet.

5.19.2 Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader.

5.20 Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner

5.20.1 Sammendrag

Alle sektortilskuddene ble fra 1994 slått sammen til tilskudd på daværende Kommunal- og arbeidsdepartementets budsjett.

I tilknytning til oppheving av fritaket for autodieselavgift for busser fra 1. januar 1999, har bussdrift med ruteløype blitt kompensert for sine merkostnader.

Ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 62 (1999-2000) Om kommuneøkonomien 2001 m.v., ble kap. 1330 post 60 Avgiftskompensasjon rutebiler vedtatt innlemmet i inntektssystemet i 2001. Også kap. 1320 post 60 Tilskudd til fylkesvegformål, ble ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 62 (1999-2000) vedtatt innlemmet i inntektssystemet for 2001.

5.20.2 Komiteens merknader

Drosjenæringen

Komiteen vil understreke den betydningen drosjenæringen har som en del av et helhetlig kollektivtilbud i fylkene. Drosjene kan ha en viktig rolle bl.a. som et tilbringersystem til det øvrige kollektivtilbudet.

Komiteen vil peke på den betydning drosjenæringen har for framkommelighet og kommunikasjon i distriktene.

Komiteen vil peke på de muligheter drosjene representerer for å etablere hensiktsmessige transportløsninger blant annet for eldre og funksjonshemmede.

6. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Rammeområde 18

I

På statsbudsjettet for 2001 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	80 000 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i>	2 400 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	52 000 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 33, 45 og 60</i>	164 700 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 30, 45 og 60</i>	30 000 000	
	45	Vedlikehold av fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 30, 33 og 60</i> ..	10 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 30, 33 og 45</i>	50 000 000	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	187 700 000	
	30	Nyanlegg, <i>kan overføres</i>	20 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	351 900 000	
	45	Større utstysanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 450 000	
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	22 750 000	
	45	Større utstysanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	6 250 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	25 500 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	8 600 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap 4300)		
	1	Driftsutgifter	86 600 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål m.v.	13 700 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	9 200 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	72 800 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	387 800 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	94 200 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan over- føres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	9 800 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	108 800 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart		
	1	Driftsutgifter	16 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> ..	6 029 300 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 097 600 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	101 800 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	195 900 000	
	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>	2 773 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	83 300 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 23</i>	1 188 400 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	987 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	12 000 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	5 440 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	10 000 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	519 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret	25 950 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	540 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	139 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	22 300 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-2 401 900 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-219 300 000	
		3 Fra reguleringsfondet	-76 900 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 622 300 000	
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	206 700 000	
		6 Avskrivninger	360 000 000	
		7 Renter av statens kapital	35 100 000	
		8 Til investeringsformål	340 000 000	
			<hr/>	
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	700 000 000	
		Totale utgifter		<hr/>
				18 594 559 000
Inntekter				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	45 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	70 580 000	
	7	Refusjoner	10 000	
	42	Salg av bygninger, inventar og andre inntekter .	250 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	374 600 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	6 080 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 130 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikkentral Oslofjorden	11 540 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	2 910 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 800 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	34 900 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 800 000	
	2	Diverse gebyrer	247 600 000	
4350		Jernbanelinjen (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	60 000 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester m.v.	130 000 000	
	4	Leieinntekter	30 000 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	151 400 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	83 300 000	
	37	Anleggsbidrag	29 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	151 300 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål	340 000 000	
5611		Renter av lån til NSB BA med datterselskaper		
	80	Renter av lån til NSB BA	124 000 000	
	81	Renter av lån til NSB Gardermobanen AS	73 000 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	500 000 000	
		Totale inntekter		<u>2 469 285 000</u>

II

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2001 kan gi tilsagn for inntil 7 000 000 kroner utover gitt bevilgning under kap. 1064 Havnetjenesten post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg.

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2001 kan overskride bevilgningen for 2001 mot tilsvarende merinntekter under de kapitler og poster som er oppgitt i tabellen nedenfor:

Fullmakt til å overskride bevilgninger under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1060 post 1	Kap. 4060 postene 1 og 7
Kap. 1064	Kap. 4064 post 7

Kap. 1065 post 1 Kap. 4065 post 7
 Kap. 1066 post 1 Kap. 4066 post 1

IV

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

1. Luftfartsverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet:
 - a) avvike sitt driftsbudsjett.
 - b) avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.
2. Luftfartsverket kan i 2001 overføre 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 enn Oslo Lufthavn AS.
3. Luftfartsverket kan i 2001 bestille rullende materiell, begrenset til 100 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
4. Luftfartsverket kan i 2001 bestille flynavigasjonsanlegg og inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, begrenset til 100 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
5. Luftfartsverket gis fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg som er prioritert i planperioden 1998-2007, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 50 mill. kroner. Tidspunkt for refusjon - uten renter - fastsettes ved inngåelse av avtale om forskuttering.
6. Luftfartsverket kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg som ikke er prioritert i løpende investeringsplaner, under forutsetning av at tilskuddet fører til at prosjektet blir bedriftsøkonomisk lønnsomt med en realavkastning på minst 7 pst. og på de vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt framtidige inntekter.
7. Luftfartsverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, overskride kap. 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
8. Luftfartsverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, overskride kap. 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

V

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

1. Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2001 på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. og post 30 Riksveginvesteringer, mot tilsvarende merinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen, post 1 Salgsinntekter m.m.
2. Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for

2001 på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen, post 2 Diverse gebyrer.

3. Statens vegvesen kan i 2001 bestille maskiner, materiell og driftsbygninger m.v., begrenset til 100 mill. kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap. 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon.
4. Statens vegvesen kan i 2001 forplikte seg for framtidige budsjetterminer for opp til 500 mill. kroner utover gitte bevilgninger på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag for Stortinget.
5. Statens vegvesen kan i 2001 gi tilsagn om statsgaranti for inntil 150 mill. kroner for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 150 mill. kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst. til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
6. Fusa og Kvinnherad kommuner, Fusa kraftlag, Frank Mohn Fusa A/S og fl., Hordaland fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 80 mill. kroner til Rv 48 Ådland - Holmefjord. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning. Refusjonstiden fastsettes i forbindelse med utarbeidelsen av handlingsprogrammet for perioden 2002-2011.
7. Stord kommune, Fitjar kommune og Sunnhordaland Interkommunale Miljøverk, Hordaland fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 15 mill. kroner til Rv 545 Utslettvegen-Dypvik. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i perioden 2002-2005.

VI

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan i 2001 overskride bevilgningene for 2001 under kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter under kap. 4350 Jernbaneverket, postene 2 Salg av utstyr og tjenester m.v., post 6 Videresalg av elektrisitet til togdrift og post 8 Til betaling av utestående forpliktelser på Gardermoen.
2. Jernbaneverket kan i 2001 bestille materiell, begrenset til 200 mill. kroner utover gitte bevilgninger.
3. Jernbaneverket kan i 2001 forplikte seg for framtidige budsjetterminer for opp til 50 mill. kroner utover gitte bevilgninger på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget.
4. Jernbaneverket kan i 2001 motta anleggsbidrag fra eksterne aktører under forutsetning av at eventu-

elle bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og utforming av denne, samt framtidige inntekter.

5. Jernbaneverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, overskride bevilgningen på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, mot tilsvarende merinntekt under kap. 4350 Jernbaneverket, post 37 Anleggsbidrag.
6. Jernbaneverket kan i 2001 motta 20 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofofbanen mot tilbakebetaling - krone mot krone uten renter - i 2004.
7. Jernbaneverket kan i 2001 overskride bevilgningene på kap. 1350 Jernbaneverket, post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen, mot tilsvarende merinntekter på kap. 4350 Jernbaneverket, post 7 Betaling for bruk av Gardermobanen.
8. Jernbaneverket får fullmakt til å opprette aksjeselskap, med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.
9. Benevnelsen av kap. 5611 endres til Renter av lån til NSB BA med datterselskaper, og benevnelsen av kap. 5611 post 80 endres til Renter av lån til NSB BA.

VII

Post og Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet kan i 2001 bestille materiell for inntil 4 mill. kroner utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet kan i 2001 overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra reguleringsfondet.

Rammeuavhengige forslag

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 2

1. Innehavere av sertifikat med tillatelse til å føre motorvogn med høyst 8 passasjerer og totalvekt 3 500-7 500 kg kan fornye disse uten å få sine rettigheter redusert.
2. Fornyselsen av sertifikater bør kunne foretas gebyrfritt, da dem det gjelder har fått utstedt sitt sertifikat med rettigheter for 100 år.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen selge BaneTele etter at selskapet er omdannet til aksjeselskap.

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen omdanne Posten Norge BA til aksjeselskap.

Forslag fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen utarbeide en ordning med ungdomskort der staten bidrar økonomisk og komme tilbake til dette i statsbudsjettet for 2002.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 6

1. Den valgte trasé på E6 Skjerdingsstad-Jaktøyen i Sør-Trøndelag forkastes, og det arbeides videre med alternativer utenom Melhus sentrum.
2. De foreslåtte bevilgninger nyttes til å utbedre forholdene ved Gimse og Meeggen bru.

Forslag 7

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag om resultatstyrt finansiering av kollektivtrafikken, som økte tilskudd utover dagens finansiering av kollektivtilbudet.

7. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonene og det som står foran, og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Rammeområde 18 (Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2001 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	80 000 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i>	2 400 000	
	70	Tilskudd Redningselskapet	53 300 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 33, 45 og 60</i>	<u>164 700 000</u>	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 30, 45 og 60</i>	<u>30 000 000</u>	
	45	Vedlikehold av fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 30, 33 og 60</i>	<u>10 000 000</u>	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under postene 24, 30, 33 og 45</i>	<u>50 000 000</u>	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	<u>187 700 000</u>	
	30	Nyanlegg, <i>kan overføres</i>	<u>20 000 000</u>	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	<u>25 000 000</u>	
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	<u>351 900 000</u>	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	<u>13 450 000</u>	
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	<u>22 750 000</u>	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	<u>6 250 000</u>	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	<u>25 500 000</u>	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	<u>8 600 000</u>	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	<u>86 600 000</u>	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner ..	<u>12 900 000</u>	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål m.v. ...	<u>13 700 000</u>	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	<u>9 200 000</u>	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	<u>72 800 000</u>	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	<u>15 000 000</u>	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	<u>387 800 000</u>	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	<u>94 200 000</u>	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i> ..	<u>9 800 000</u>	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	<u>108 800 000</u>	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart		

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	1	Driftsutgifter	<u>16 000 000</u>	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	<u>6 062 800 000</u>	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	<u>-110 000 000</u>	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	<u>4 057 800 000</u>	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og 30</i>	<u>145 000 000</u>	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	<u>101 800 000</u>	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	<u>195 900 000</u>	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres</i> ..	<u>50 000 000</u>	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	<u>2 773 000 000</u>	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	<u>83 300 000</u>	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	<u>1 048 400 000</u>	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	<u>987 000 000</u>	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	<u>12 000 000</u>	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	<u>5 440 000</u>	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	<u>10 000 000</u>	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	<u>519 000</u>	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedrørende Totalforsvaret	<u>25 950 000</u>	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	<u>540 000 000</u>	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	<u>139 000 000</u>	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	<u>22 300 000</u>	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
	1	Driftsinntekter	-2 401 900 000	
	2	Inntekter regionale flyplasser	-219 300 000	
	3	Fra reguleringsfondet	-76 900 000	
	4	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 622 300 000	
	5	Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	206 700 000	
	6	Avskrivninger	360 000 000	
	7	Renter av statens kapital	35 100 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	8	Til investeringsformål	340 000 000	-134 000 000
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>		700 000 000
		Totale utgifter		<u>18 594 559 000</u>
Inntekter				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister		45 000
	7	Refusjoner		10 000
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner		10 000
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr		70 580 000
	7	Refusjoner		10 000
	42	Salg av bygninger, inventar og andre inntekter		250 000
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr		374 600 000
	4	Salg/avhendelse av losbåter		10 000
	7	Refusjoner		10 000
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland		6 080 000
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad		5 130 000
	4	Sikkerhetsgebyr trafikksentral Oslofjorden		11 540 000
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner		2 910 000
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet		1 800 000
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter		34 900 000
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.		15 800 000
	2	Diverse gebyrer		247 600 000
4350		Jernbaneanverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift		60 000 000
	2	Salg av utstyr og tjenester m.v.		130 000 000
	4	Leieinntekter		30 000 000
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift		151 400 000
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen		83 300 000
	37	Anleggsbidrag		29 000 000
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer		151 300 000
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål		340 000 000
5611		Renter av lån til NSB BA med datterselskaper		
	80	Renter av lån til NSB BA		124 000 000

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	81	Renter av lån til NSB Gardermobanen AS	73 000 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	500 000 000	
		Totale inntekter		2 469 285 000

II

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2001 kan gi tilsagn for inntil 7 000 000 kroner utover gitt bevilgning under kap. 1064 Havnetjenesten post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg.

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2001 kan overskride bevilgningen for 2001 mot tilsvarende merinntekter under de kapitler og poster som er oppgitt i tabellen nedenfor:

Fullmakt til å overskride bevilgninger under	mot tilsvarende merinntekter under
Kap. 1060 post 1	Kap. 4060 postene 1 og 7
Kap. 1064	Kap. 4064 post 7
Kap. 1065 post 1	Kap. 4065 post 7
Kap. 1066 post 1	Kap. 4066 post 1

IV

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

- Luftfartsverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet:
 - avvike sitt driftsbudsjett.
 - avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill. kroner.
- Luftfartsverket kan i 2001 overføre 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 enn Oslo Lufthavn AS.
- Luftfartsverket kan i 2001 bestille rullende materiell, begrenset til 100 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket kan i 2001 bestille flynavigasjonsanlegg og inngå forpliktelser vedrørende bygg og anlegg, begrenset til 100 mill. kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket gis fullmakt til å inngå avtaler om forskuttering av flyplassanlegg som er prioritert i planperioden 1998-2007, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 50 mill. kroner. Tidspunkt for refusjon - uten renter - fastsettes ved inngåelse av avtale om forskuttering.
- Luftfartsverket kan motta anleggsbidrag/eksterne tilskudd til flyplassanlegg som ikke er prioritert i

løpende investeringsplaner, under forutsetning av at tilskuddet fører til at prosjektet blir bedriftsøkonomisk lønnsomt med en realavkastning på minst 7 pst. og på de vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt framtidige inntekter.

- Luftfartsverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, overskride kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
- Luftfartsverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, overskride kap. 2450 Luftfartsverket post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntekter under kap. 5450 Luftfartsverket post 37 Anleggsbidrag.

V

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2001 på kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. og post 30 Riksveginvesteringer, mot tilsvarende merinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen post 1 Salgsinntekter m.m.
- Statens vegvesen kan overskride bevilgningene for 2001 på kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntekter på kap. 4320 Statens vegvesen post 2 Diverse gebyrer.
- Statens vegvesen kan i 2001 bestille maskiner, materiell og driftsbygninger m.v., begrenset til 100 mill. kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap. 1320 Statens vegvesen post 24 Statens vegvesens produksjon.
- Statens vegvesen kan i 2001 forplikte seg for framtidige budsjetterminer for opp til 500 mill. kroner utover gitte bevilgninger på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag for Stortinget.
- Statens vegvesen kan i 2001 gi tilsagn om statsgaranti for inntil 150 mill. kroner for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 150 mill. kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst. til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
- Fusa og Kvinnherad kommuner, Fusa kraftlag,

- Frank Mohn Fusa A/S og fl., Hordaland fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 80 mill. kroner til Rv 48 Ådland-Holmefjord. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning. Refusjonstiden fastsettes i forbindelse med utarbeidelsen av handlingsprogrammet for perioden 2002-2011.
7. Stord kommune, Fitjar kommune og Sunnhordaland Interkommunale Miljøverk, Hordaland fylke, gis anledning til å forskuttere inntil 15 mill. kroner til Rv 545 Utslettvegen-Dypvik. Forskuddet refunderes, uten kompensasjon for renter og prisstigning, i perioden 2002-2005.

VI

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

- Jernbaneverket kan i 2001 overskride bevilningene for 2001 under kap. 1350 Jernbaneverket post 23 Drift og vedlikehold og post 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte merinntekter under kap. 4350 Jernbaneverket, postene 2 Salg av utstyr og tjenester m.v. post 6 Viderealg av elektrisitet til togdrift og post 8 Til betaling av utestående forpliktelser på Gardermoen.
- Jernbaneverket kan i 2001 bestille materiell, begrenset til 200 mill. kroner utover gitte bevilgninger.
- Jernbaneverket kan i 2001 forplikte seg for framtidige budsjetterminer for opp til 50 mill. kroner utover gitte bevilgninger på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget.
- Jernbaneverket kan i 2001 motta anleggsbidrag fra eksterne aktører under forutsetning av at eventuelle bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og utforming av denne, samt framtidige inntekter.
- Jernbaneverket kan i 2001, uten framlegg for Stortinget, overskride bevilgningen på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, mot tilsvarende merinntekt under kap. 4350 Jernbaneverket post 37 Anleggsbidrag.
- Jernbaneverket kan i 2001 motta 20 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofotbanen mot tilbakebetaling - krone mot krone uten renter - i 2004.
- Jernbaneverket kan i 2001 overskride bevilningene på kap. 1350 Jernbaneverket post 25 Drift og vedlikehold Gardermobanen, mot tilsvarende merinntekter på kap. 4350 Jernbaneverket post 7 Betaling for bruk av Gardermobanen.
- Jernbaneverket får fullmakt til å opprette aksjeselskap, med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.
- Benevnelsen av kap. 5611 endres til Renter av lån til NSB BA med datterselskaper, og benevnelsen av kap. 5611 post 80 endres til Renter av lån til NSB BA.

VII

Post og Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

- Post- og teletilsynet kan i 2001 bestille materiell for inntil 4 mill. kroner utover gitte bevilgninger.
- Post- og teletilsynet kan i 2001 overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra reguleringsfondet.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 7. desember 2000

Oddvard Nilsen

leder og ordf. for kap. 1300 post 70

Sigrun Eng

ordf. for kap. 1060, 1064, 1067, 4060, 4064 og 4067

Eirin Faldet

ordf. for kap. 1313, 2450, 4313, 5450 og 5619

Gard Folkvord

ordf. for kap. 5612

Ellen Gjerpe Hansen

ordf. for kap. 1311, 1354, 1380 og 4380

Rigmor Kofoed-Larsen

ordf. for kap. 1300 (unntatt post 70), 1314 og 4300

Sverre Myrli

ordf. for kap. 1301, 1350, 1351, og 4350

Inge Myrvoll

ordf. for kap. 1310

Thore Aksel Nistad

ordf. for kap. 1320 post 23 og 4320

Gunn Olsen

ordf. for kap. 1370

Jorunn Ringstad

ordf. for kap. 1066 og 4066

Ola Røtvei

ordf. for kap. 1320 post 24, 30 og 33

Jan Sahl

ordf. for kap. 1065, 4065 og 5611

Christopher Stensaker

ordf. for kap. 1070 og 4070

May Britt Vihovde

sekretær og ordf. for kap. 1330 og 1360

Vedlegg 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen med svar på spørsmål i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 1 (2000-2001) Samferdselsdepartementet, datert:**

12. oktober 2000; svar på spørsmål 1
 18. oktober 2000; 2 brev, svar på spørsmål 2, 5 og 6
 23. oktober 2000; svar på spørsmål 15
 23. oktober 2000; svar på spørsmål 3, 4 og 16
 31. oktober 2000; svar på spørsmål 7, 8, 9, 10 og 14
 3. november 2000; svar på spørsmål 11, 12, 13 og 19
 13. november 2000; svar på spørsmål 17 og 18
 20. november 2000; svar på spørsmål 21, 22, 23 og 26
 22. november 2000; svar på spørsmål 20, 24, 25 og 27
 24. november 2000; svar på spørsmål 33
 28. november 2000; svar på spørsmål 30, 31, 32 og 35
 30. november 2000; svar på spørsmål 21, 28, 34 og 38
 1. desember 2000; 2 brev, svar på spørsmål 43 og 55
 4. desember 2000; 2 brev, svar på spørsmål 37, 39-42, 45, 47-54, 56 og 60
 5. desember 2000; svar på spørsmål 44, 46, 58, 61, 62 og 64
 6. desember 2000; 2 brev, svar på spørsmål 63, 67 og 68
 7. desember 2000; 2 brev, svar på spørsmål 57, 59, 65, 66, 69 og 70

Spørsmål 1*Jernbaneformål - effektivisering/konkurransesutsetting*

Av proposisjonen går det fram at på de områder der det er etablert effektiv konkurranse med private aktører har effektivitetsgevinsten vært klart størst. For enkelte produktspektre har prisen falt vært på inntil 40 pst.

Hvilke produktspektre snakker en om her?

Svar:

De produktspektre det her vises til er først og fremst relatert til bygging og vedlikehold av skinnegangen. Prisreduksjonene på opptil 40% (meterpriser) er oppnådd innenfor produktspektrene:

- Sporjustering
- Skinnebytte
- Nøytralisering - Fjerning av strekk- og trykkspenninger i skinnegangen som særlig oppstår i kurver. Manglende nøytralisering kan føre til slosslyng
- Nybygging av spor
- Bygging av kontaktledning i trafikkert spor

Jernbaneverket har satt i gang en egen utredning for å nærmere dokumentere effekten av konkurranseutsettingen. Denne utredningen vil foreligge i løpet av oktober

ber 2000.

Spørsmål 2*Forskning og utvikling*

I proposisjonen foreslås det å avvikle tilskudd til forsøk med alternative drivstoff m.v. jf. tilskottfullmakt på 10 mill. kroner til Kap 1301 post 70.

Hvilke konsekvenser vil dette få for de gassprosjekter som er i gang?

I proposisjonen er det vist til dokumentene "Rapport 1999:14 Vegen videre - En drøfting av konkurranseforholdene i Statens vegvesen (Statskonsult)" og ECONs utredning om offentlig privat samarbeid. Komiteen ønsker å få oversendt disse dokumentene.

Svar:

Kap. 1301, post 70 omfatter tilskudd til alternative drivstoff mv. og tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport. Nevnte tilsagnsfullmakt er knyttet til tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport.

Alle naturgassprosjekter som har mottatt tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv. over kapittel 1301, post 70, er avsluttet pr. oktober 2000. Det eneste prosjektet som finansieres over ordningen i 2000 som involverer gass som drivstoff, er et prosjekt i Fredrikstad om biogass som drivstoff i busser. I 2000 er dette prosjektet tildelt inntil 3 mill. kr som er overført fra 1999 som følge av forsinket oppstart. I prosjektbeskrivelsen er det skissert et ytterligere behov på 1,5 mill. kr over Samferdselsdepartementets tilskuddsordning i 2001. Tilskudd for 2001 er ikke innvilget fra Samferdselsdepartementet. Dersom ordningen avsluttes i tråd med forslaget i St.prp. nr. 1 (2000-2001) fra Samferdselsdepartementet, må Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet i samråd med søker søke å finne en hensiktsmessig slutføring av prosjektet.

Vedlagt følger Rapport 1999:14 Vegen videre - En drøfting av konkurranseforholdene i Statens vegvesen og Econs rapport 64/99 Offentlig-privat samarbeid ved veiutbygging?

Spørsmål 3*Jernbaneformål - Kap. 1351 Overføringer til NSB BA*

Til betaling for kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA er det bevilget 987 mill. kroner for 2000, jf. saldert budsjett 2000. Gjennom pressa/pressemeldinger er en kjent med at NSB BA vil redusere sin produksjon.

Med bakgrunn i kjøpsavtalen vil det være av interesse å vite hvor mye som vil bli levert i 2000.

Svar:

Med bakgrunn i en stor mangel på lokomotivførere legger NSB opp til å gjennomføre en produksjonsreduksjon fra 20. oktober 2000. Formålet med denne reduksjonen er å frigjøre lokomotivførerårsverk som kan brukes til å stabilisere NSBs øvrige produksjon.

Vedlagt følger en fullstendig liste over NSBs produksjonskutt som følge av mangelen på lokomotivførere. Togavganger merket "Straks" og som er vist med uthevet skrift i oversikten vil bli innstilt 20. oktober 2000, mens øvrige togavganger planlegges kuttet fra og med ruteendringen 7. januar 2001. Kuttet i 2000 utgjør i underkant av 3 pst. av dagens produksjon (målt i tog/km). Hovedtyngden av de innstilte togavgangene vil bli erstattet med buss.

Til orientering kan opplyses at departementet, på bakgrunn av den oppståtte situasjonen, har sendt brev til NSB og bedt om at det innledes forhandlinger om evt. regulering av inngått avtale om statlig kjøp av persontransporttjenester for 2000.

Spørsmål 4

Jernbaneformål - NSB BA og lokførere

Det vises til situasjonen for lokførere i NSB BA som er kommet fram i media den siste tida. I den forbindelse ønskes svar på følgende:

En beskrivelse av situasjonen for lokførere i selskapet i dag og hvor stor mankoen er på lokførere i dag.

Om det er forskjell på lokførersertifikat for føring av godstog og persontog, og hvordan Sverige har organisert dette.

Generelt om lokførerutdanningen i Sverige.

Svar:

- NSB BA har i dag om lag 1000 lokførere. Av disse tjenestegjør 70 fast i NSB Gardermobanen AS, mens om lag 930 kjører tog i morselskapet. Av de 930 som tjenestegjør i morselskapet er noe i overkant av halvparten stasjonert i Østlandsområdet. I forhold til behovet i inneværende ruteplan er dette en underdekning på om lag 80 lokførere, hvorav om lag 40 i Osloområdet. Dekningen er best i nord og i vest.
- Gjennom 1999 og i første halvdel av 2000 ble underdekningen kompensert gjennom utstrakt bruk av frivillig overtid og utsettelse av kurs. Tilstrømmingen av nye lokførere har som planlagt ligget på om lag 60 pr. år, men avgangen har vært større enn forventet. I tillegg har tilbudsøkningen som ble iverksatt ved åpningen av Romeriksporren, krevd flere førere enn tidligere anslått.
- De lokførerressurser som blir frigjort ved kutt i togproduksjonen, vil i tillegg til å sikre togavviklingen, gi rom for å ta igjen etterslepet i obligatoriske kurs, øke utdanningskapasiteten og redusere overtidsbruken.
- Utdanningstiden for lokførere er 60 uker, men i praksis strekker utdanningsperioden seg over nær-

mere 2 år. Uten ytterligere tiltak vil dette være tiden som kreves for å bringe personalsituasjonen i balanse. For å korte ned tiden arbeides det nå med en rekke effektiviseringstiltak, hvor det viktigste er bedre planleggingssystemer og økt kompetanse på styring av personalressursene.

- Rekruttering og utdanning av nye lokførere planlegges doblet fra 2000 til 2001. NSB drøfter nå kompetansespørsmål, rekruttering og organisering i samråd med Norsk Lokomotivmannsforbund for å finne kort- og langsiktige løsninger.
- Det er i utgangspunktet ingen forskjell i grunnkompetansen som kreves for å kjøre hhv. godstog og persontog. Lokførerne må imidlertid ha typekurs på de ulike motorvogner og lokomotiver. En nyutdannet lokfører har kurs på lokaltogmateriellet (BM 69). For å kjøre godstog må føreren ha tilleggskurs av 1-2 ukers varighet for hver av de 3 vanligste godstoglokomotivene.
- Etter det Samferdselsdepartementet er kjent med har grunnopplæringen i Norge og Sverige i utgangspunktet vært lik gjennom en årrekke, men utdanningstiden i Sverige har vært ca. 20 uker kortere, dvs. ca. 40 uker. Forskjellen skyldes at svenskene har en mer ensartet infrastruktur med færre varianter av driftsformer, samtidig som bruk av simulator synes å ha gjort opplæringen mer effektiv.
- I Sverige er det flere jernbaneselskaper som opererer på avgrensede strekninger og/eller med ensartet materiell. Etter det Samferdselsdepartementet er kjent med har disse selskapene utdanningskrav som retter seg direkte mot den virksomheten som drives. Som eksempel opererer Arlandabanen med en opplæringstid for lokførere på 5-6 måneder.

Spørsmål 5

Luftfartsformål - overskudd/underskudd på lufthavner

Det ønskes en oversikt over bedriftsøkonomisk lønnsomhet for de norske, statlige lufthavner, for eksempel regnskapstall 1999 og/eller budsjettall for 2000. Eventuelle tilgjengelige tall vedr. lufthavnene på Torp, Rygge og Ørlandet er også av interesse.

Svar:

Vedlagt følger en oversikt fra Luftfartsverket som viser bedriftsøkonomisk lønnsomhet for norske statlige lufthavner. Beregningene er basert på regnskap for 1999 med direkte henførbare inntekter og driftskostnader, samt allokering av alle felleskostnader for Luftfartsverket basert på fordelingsnøkler. Kapitalkostnader omfatter avskrivninger, samt kalkulatoriske renter på bundet kapital.

For Torp, Rygge og Ørland gjelder talloppstillingene kun de kostnader Luftfartsverket har på disse lufthavnene.

Spørsmål 6

Luftfartsformål - Passasjerstatistikk

Det ønskes en oversikt over passasjerutviklingen for de statlige flyplassene (og om mulig for de ikke-statlige flyplasser) for eksempel for 1999 og første halvår eller senere for 2000.

Det ønskes en nærmere orientering om hvordan passasjertallet på lufthavnene kommer fram, jf. passasjer i transitt og transfer i denne forbindelse

Svar:

Vedlagt følger trafikkstatistikk pr. lufthavn for 1999, samt de åtte første månedene i 2000. For passasjerstatistikken gjelder tallene personer kommet og reist. Ifølge Luftfartsverket er passasjertallene da ikke medregnet transitt og transfer passasjerer.

Luftfartsverkets passasjerstatistikk oppdateres månedlig på deres hjemmeside: <http://www.luftfartsverket.no>

Spørsmål 7

Kollektivtransport

I St.prp. nr. 1 stiller departementet målsettinger om at "Regjeringen ønsker at kollektivtransporten skal utvikles for å bedre miljøet i byområdene og forholdene på vegnettet", "samt at det legges til rette for at en større del av veksten i persontrafikken rettes inn mot kollektivtransport fremfor privatbil".

Hvordan ivaretar budsjettframlegget disse målsettinger?

Svar:

I St.prp. nr. 1 videreføres arbeidet med styrking av kollektivtransporten særlig i byområdene både innenfor veg og jernbane. For infrastruktur til kollektivtransport på veg er det foreslått om lag 450 mill. kr gjennom statlige midler og annen finansiering. I tillegg kommer midler til strekningsvise tiltak. Storparten av midlene er rettet inn mot Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim der også miljø- og trafikutfordringene er størst. For infrastruktur jernbane blir slutføring av allerede igangsatte prosjekter prioritert høyest. Foruten 260 mill. kr til tiltak for bedre driftsforhold på eksisterende nett, er 319 mill. kr foreslått til planlegging og oppstart av prosjektet nytt dobbeltspor Skøyen - Asker. Dette prosjektet inngår i Oslopakke 2, og har som hovedformål å øke kapasiteten gjennom Oslo-området for å bidra til at målet om at mest mulig av trafikkveksten tas av kollektivtransporten. Et annet prosjekt innenfor Oslopakke 2, T-baneringen, er allerede igangsatt og det er foreslått 151 mill. kr i 2001. I tillegg kommer tiltakt for buss og trikk.

Drift av lokal kollektivtransport er med unntak av jernbane, et fylkeskommunalt ansvar og tilskuddene dekkes v de frie inntektene til fylkeskommunene. Disse består av to hovedelementer, rammetilskudd og skatteinntekter. Til sammen gir disse fylkeskommunene den samme mulighet som tidligere til å prioritere kollektivtransporten.

Forslag om innføring av merverdiavgift på 12 prosent for persontransport vil ha forskjellige virkninger for de ulike deler av kollektivtransporten. I statsbudsjettet er det lagt opp til kompensasjon for å unngå negative konsekvenser for kollektivtilbudet.

Spørsmål 8

Jernbaneformål – jf. kap. 1351 Overføringer NSB BA

Det foreslås innføring av merverdiavgift på bl.a. jernbanereiser. Samtidig foreslås det at kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA videreføres på samme nominelle nivå, dvs. heller ikke kompensasjon for pristigning.

Hvordan vil det påvirke prisnivå og jernbanens konkurransekraft i forhold til vegtrafikk?

Svar:

Som det framgår av omtalen i St.prp. nr. 1 (2000-01) er kap. 1351, post 70 Betaling for persontransporttjenester, foreløpig videreført på nominelt samme nivå som bevilgning for 2000 som følge av at forhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB om ny kjøpsavtale for 2001 ikke er sluttført. NSB er i ferd med å gjennomgå konsernplaner og langtidsbudsjetter og departementet vil avvente denne prosessen. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med evt. konsekvenser for rutetilbudet for 2001 dersom ovennevnte gjennomgang og forhandlingene med NSB gir grunnlag for dette.

I Ot.prp. nr. 2 (2000-01) Merverdiavgiftsreformen 2001, vises det til at innføring av merverdiavgift på 12 pst. vil medføre et merproveny for staten fra jernbane-transport på 140 mill. kr på årsbasis. Det er foreslått at størstedelen av NSBs merkostnader kompenseres. Det er derfor ikke ventet vesentlige endringer i jernbanens konkurransekraft mot vegtrafikken som følge av merverdiavgiftsreformen.

Spørsmål 9

Jernbaneformål - jf. kap. 1350/4350 Jernbaneformål

Innenfor Jernbaneverket er det skilt ut en rekke forretningsenheter med egne interne styrever, regnskaper og resultatkrav. Dette for å effektivisere og for å identifisere kostnader.

Er det mulig å identifisere i hvilken grad dette båndlegger ressurser til internregnskap, økt administrasjon og vanskeligheter for å utnytte arbeidskraft på tvers av forretningsområdene?

Svar:

Jernbaneverket har ikke dokumentasjon på at forretningsenhetene båndlegger mer kostnader til administrasjon enn uten en slik organisasjon. Organisasjonsformen kan tenkes å gi økte kostnader til internregnskap. På den annen side gir organisasjonsformen økt informasjon om kostnadene til de ulike aktivitetene, og følgelig et bedre styringsgrunnlag. Nytteverdien vurderes å overstige den eventuelle økte kostnaden.

Jernbaneverkets erfaring er at å gi resultatkrav til mindre enheter også gir økt fokus på administrative kostnader. Gjennom videreutvikling av økonomisystemet, samt bruk av ny teknologi vil Jernbaneverket nettopp søke å redusere disse kostnadene.

Selv om det i utgangspunktet kan synes som opprettelse av forretningsenheter gir båndlegging av ressurser, er det ingenting i regelverket som hindrer utnyttelse av ressursene på tvers av enhetene - noe som også gjøres. Det er imidlertid i liten grad samme type fagkompetanse innen de ulike forretningsområdene. Det er kun mellom BaneService og BaneProduksjon hvor det er til dels sammenfallende kompetanse. Ved at BaneProduksjon nå er samlet i en enhet i motsetning til tidligere da disse ressursene var underlagt regionene, vil dette kunne gi økt fleksibilitet i utnyttelse av ressursene på tvers av regionene.

Vedlegg til spørsmål 10 Forskning og utvikling, jf. kap. 1301: Oversikt over prosjekter som har mottatt tilskudd om tilskudd over post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport i perioden 1998-2000.

Forsøk med alternative drivstoff m.v.:

- Batteritestlaboratorium ved Teknologisk Institutt.
- Test av elbilers ytelse.
- Oppbygging, utvidelse og oppdatering av Internett presentasjon av alternative drivstoff og utvikling av beregningsmodell for utslipp knyttet til alternative drivstoff.
- Laboratorieforsøk med en enkel dimetyleter (DME) motor.
- Reduksjon av uregulerte forbindelser med moderne propan (LPG)-utstyr.
- Lean Burn gassmotorer for lastebiler og busser.
- Miljøstasjon i Trondheim.
- Mobil fyllstasjon - flytende naturgass (LNG) til komprimert naturgass (CNG).
- Sagittaire - Hybridbuss i Stavanger.
- Naturgassdrevne busser i Rogaland.
- Bruk av biogass i miljøbyen Tromsø.
- ELCIDIS - Varetransport med el-bil i Stavanger.
- Biodiesel i tyngre kjøretøy i Norge.
- Elektriske hybridbusser.
- Naturgassdrift av skiftelokomotiv.
- Bruk av biogass som drivstoff i busser i Fredrikstad - forprosjekt.
- Miljøferge - Elektrisk framdrift.
- Biogass som drivstoff - landsdekkende utredning.
- Demonstrasjon og utvikling av hydrogendrevne kjøretøy basert på brenselcelle-teknologi.
- Oppbygging av kompetanse knyttet til alternative drivstoff i Vegdirektoratet.

Utviklingsprosjekt for rasjonell og miljøvennlig transport:

- Telemark: Forbedring av kollektivtilbudet i Grenland. Tiltakspakke bestående av etablering av faste stamlinjer med fast frekvens med egen markedsføring.

- Møre og Romsdal: Ålesund kollektivplan, tiltakspakke i Ålesund og Giske kommuner bestående av styrking av kollektivkorridorer, investeringer i holdeplasser og gangveger, ny servicerute og bedring av rutetilbudet.
- Sogn og Fjordane: Enkeltiltak for funksjonshemmede.
- Nordland: Enkeltiltak for funksjonshemmede.
- Vest-Agder: Styrking av det regionale kollektivtilbudet i kommunene med bl.a. bestillingsmulighet for buss i lavtrafikkperioden.
- Hordaland: Enkeltiltak for funksjonshemmede.
- Oslo: Forbedring av kollektivtilbudet og reiserelasjonene i Groruddalen. Etablering av knutepunkt og utvikling av et bydelsnett.
- Troms: Prosjekt "buss 2000" i Tromsø. Nytt rute-mønster for kollektivtransporten med etablering av pendellinjer, ny kollektivterminal, styrking av kollektivkorridorene, bedre informasjon og markedsføring.
- Oppland: Prosjekt "Ny giv" Styrking av "Mjøspilen" på strekningen Gjøvik - Lillehammer med etablering av knutepunkt (skystasjon), opprettelse av servicelinje og høystandard holdeplasser.
- Sogn og Fjordane: Etablering av et nytt pristilbud for reisesegmenter som bruker fergen til Atløy.
- Vest-Agder: Etablering av buss-metro i Kristiansand. Ny kollektivkorridor med samordning av eksisterende bussruter for effektivisering og økt tilbud til de reisende.
- Hedmark: Tiltakspakke for samordning av miljø-, areal- og transporttiltak i et utvalg kommuner. Styrking av kollektivtransporten.
- Oslo og Akershus: Utbygging av automatisert ruteopplysning (svartjeneste) ved Trafikanten i Oslo.
- Sør-Trøndelag: Utvikling av kollektivkorridorene med bedret frekvens, holdeplassstandard, informasjon og markedsføring av tilbudet.

Spørsmål 10

Forskning og utvikling, jf. kap. 1301

Post 70 tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport foreslås avvirket, med bl.a. begrunnelse om at "kunnskap om dette området er blitt god". Det vises videre til at det legges til rette for miljøtilpassede rammebetingelser.

Innebærer det at vi har nådd langt på dette feltet?

Hvilke prosjekter er posten "tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport" brukt til i inneværende planperiode?

Fungerer de miljøtilpassede rammebetingelser som økonomiske incentiver, slik at brukere blir motivert til overgang, og kan departementet vise til inntjening på for eksempel overgang til gass så vel på landtransport (buss, drosjer etc.) som på ferjer?

Det vises til at eventuelle forsøk til rasjonell og miljøvennlig transport fra 2001 må dekkes innenfor ordinære finansieringsordninger for kollektivtransport.

Innebærer det at det i framtiden blir et fylkeskommunalt ansvar?

Svar:

Kap. 1301, post 70 er todelt og omfatter tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv. og tilskudd til utviklingsprosjekt for rasjonell og miljøvennlig transport (kollektivtransport). Det legges til grunn at spørsmålet er knyttet til begge disse tilskuddsordningene.

De to tilskuddsordningene har vært operative i 10 år. Et stort antall forsøk og utviklingsprosjekter er finansiert med midler over denne tilskuddsposten. Vedlagt følger oversikt over hvilke prosjekter som har mottatt tilsagn om tilskudd over denne posten i perioden 1998-2000.

Formålet med tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv. har primært vært å generere ny kunnskap, for lettere å kunne ta i bruk alternative drivstoff der dette er ønskelig fra en samfunnsøkonomisk vurdering av kostnader og miljønytte. Forsøksordningen har vært med på å finansiere forsøk med bruk av en rekke ulike alternative drivstoff. Kunnskapen knyttet til bruk av de ulike typene alternative drivstoff har blitt god. Dette er et resultat av generelt stor aktivitet på fagfeltet internasjonalt, og som følge av forsøksvirksomhet finansiert over denne tilskuddsordningen.

Avgiftspolitikken er en viktig del av rammebetingelsene for å påvirke transportvalg og investeringsbelutninger. Riktig prising av eksterne kostnader knyttet til transport, herunder miljøkostnader er basis for utforming av en effektiv avgiftspolitik på området.

Det er i dag innført betydelige avgifter knyttet til bruk av fossile brensel i transportsektoren, bl.a. for å korrigere for miljøkostnader. Det er imidlertid gitt betydelige avgiftslettelse for å stimulere til bruk av alternative drivstoff i transportsektoren. F.eks. er naturgass brukt som drivstoff avgiftsfri. Det innebærer at busser som anvender autodiesel er ilagt avgift, mens busser som går på gass er fritatt for avgift. Elektriske biler er fritatt for kjøretøyavgifter, bompenger og parkeringsavgift på kommunale parkeringsplasser. Dette innebærer at det er gitt betydelige økonomiske incentiver i favør av transportmidler som anvender alternative drivstoff.

Prisen på naturgass til bruk i transportmidler er i dag tilnærmet den samme som prisen på diesel eksklusiv avgifter. Ettersom diesel er ilagt autodieselavgift, CO₂-avgift og svovelavgift er utgiftene til drivstoff høyere for dieseldrevne transportmidler.

Investeringskostnadene knyttet til transportmidler som bruker alternative drivstoff er ofte høyere enn ved bruk av konvensjonelle drivstoff. For eksempel ble byggekostnadene for den gassdrevne riksvegferja som trafikkerer Søsnes – Åfarnes i Møre og Romsdal høyere enn om det hadde blitt bygget en konvensjonell dieseldrevet ferje. Ved bygging av flere nye gassdrevne ferjer vil investeringskostnadene trolig gradvis synke, men byggeprisen vil fortsatt i flere år være høyere enn for dieseldrevne ferger. Også for busser som benytter

naturgass er investeringskostnadene høyere enn for busser som benytter diesel. Prisforskjellen er om lag 20 pst.

Tilskudd til utviklingsprosjekter for rasjonell og miljøvennlig transport har bidratt til et stort antall prosjekter for utvikling av bedre kollektivtransport i fylkeskommunene. Ordningen har i betydelig grad bidratt til utvikling av nye og mer markedstilpassede tilbud. Som omtalt i budsjettproposisjonen har imidlertid nytten av begge ordningene vært avtagende og tilskuddene har de senere årene i stadig større grad fått preg av å være ordinære driftstilskudd. I en slik situasjon er det etter departementets oppfatning naturlig at fylkeskommunene tar større ansvar for driftspregede forsøk innen sitt ansvarsområde. Derfor har departementet foreslått at fra 2001 må eventuelle forsøk og tiltak i sin helhet dekkes innenfor ordinære finansieringsordninger for kollektivtransport.

Utvikling og bruk av naturgassferjer finansieres over riksvegbudsjettet. Forslaget om å avvikle tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport vil derfor ikke berøre bruk av naturgass i ferjer.

Statens vegvesen vil fortsatt ha ansvar for å vurdere finansieringsbidrag for forsøk og utviklingsprosjekter knyttet til for eksempel motorteknologi når dette faller sammen med mål for etatens virksomhet.

Vedlegg til spørsmål 10

Forskning og utvikling, jf. kap. 1301: Oversikt over prosjekter som har mottatt tilsagn om tilskudd over post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport i perioden 1998-2000.

Forsøk med alternative drivstoff mv.:

- Batteritestlaboratorium ved Teknologisk Institutt.
- Test av elbilers ytelse.
- Oppbygging, utvidelse og oppdatering av Internett presentasjon av alternative drivstoff og utvikling av beregningsmodell for utslipp knyttet til alternative drivstoff.
- Laboratorieforsøk med en enkel dimetyleter (DME) motor.
- Reduksjon av uregulerte forbindelser med moderne propan (LPG)-utstyr.
- Lean Burn gassmotorer for lastebiler og busser.
- Miljøstasjon i Trondheim.
- Mobil fyllestasjon - flytende naturgass (LNG) til komprimert naturgass (CNG).
- Sagittaire - Hybridbuss i Stavanger.
- Naturgassdrevne busser i Rogaland.
- Bruk av biogass i miljøbyen Tromsø.
- ELCIDIS - Varetransport med el-bil i Stavanger.
- Biodiesel i tyngre kjøretøy i Norge.
- Elektriske hybridbusser.
- Naturgassdrift av skiftelokomotiv.
- Bruk av biogass som drivstoff i busser i Fredrikstad - forprosjekt.
- Miljøferge - Elektrisk framdrift.
- Biogass som drivstoff – landsdekkende utredning.

- Demonstrasjon og utvikling av hydrogendrevne kjøretøy basert på brenselcelleteknologi.
- Oppbygging av kompetanse knyttet til alternative drivstoff i Vegdirektoratet.

Utviklingsprosjekt for rasjonell og miljøvennlig transport:

- Telemark: Forbedring av kollektivtilbudet i Grenland. Tiltakspakke bestående av etablering av faste stamlinjer med fast frekvens med egen markedsføring.
- Møre og Romsdal: Ålesund kollektivplan, tiltakspakke i Ålesund og Giske kommuner bestående av styrking av kollektivkorridorer, investeringer i holdeplasser og gangveger, ny servicerute og bedring av rutetilbudet.
- Sogn og Fjordane: Enkelttiltak for funksjonshemmede.
- Nordland: Enkelttiltak for funksjonshemmede.
- Vest-Agder: Styrking av det regionale kollektivtilbudet i kommunene med bl.a. bestillingsmulighet for buss i lavtrafikkperioden.
- Hordaland: Enkelttiltak for funksjonshemmede.
- Oslo: Forbedring av kollektivtilbudet og reiserelasjonene i Groruddalen. Etablering av knutepunkt og utvikling av et bydelsnett.
- Troms: Prosjekt "buss 2000" i Tromsø. Nytt rute-mønster for kollektivtransporten med etablering av pendellinjer, ny kollektivterminal, styrking av kollektivkorridorene, bedre informasjon og markedsføring.
- Oppland: Prosjekt "Ny giv". Styrking av "Mjøspilen" på strekningen Gjøvik - Lillehammer med etablering av knutepunkt (skysstasjon), opprettelse av servicelinje og høystandard holdeplasser.
- Sogn og Fjordane: Etablering av et nytt pristilbud for reisesegmenter som bruker fergen til Atløy.
- Vest-Agder: Etablering av buss-metro i Kristiansand. Ny kollektivkorridor med samordning av eksisterende bussruter for effektivisering og økt tilbud til de reisende.
- Hedmark: Tiltakspakke for samordning av miljø-, areal- og transporttiltak i et utvalg kommuner. Styrking av kollektivtransporten.
- Oslo og Akershus: Utbygging av automatisert ruteopplysning (svartjeneste) ved Trafikanten i Oslo.
- Sør-Trøndelag: Utvikling av kollektivkorridorene med bedret frekvens, holdeplassstandard, informasjon og markedsføring av tilbudet.

Spørsmål 11

Jernbaneformål - jf. kap. 1350/4350 Jernbaneverket

Det vises til avtalen vedr. "Opprusting av Ofofbanen til 30 tonn aksellast og kapasitet til å kjøre lengre tog". Ett av tiltakene er forlengelse av et kryssingsspor på norsk side.

Foreligger det nye trafikksimuleringer som viser hvordan kapasiteten på banen vil bli i forhold til dagens situasjon?

Svar:

Det ble i 1998/99 foretatt supplerende trafikksimuleringer av det svenske firmaet ÅF Industriteknik AB på oppdrag fra Banverket og Jernbaneverket. Basert på disse og interne vurderinger mente Banverket og Jernbaneverket at på lang sikt gir forlengelse av både Katterat og Straumsnes satsjoner på norsk side best effekt med hensyn til kapasitet og punktlighet.

LKAB forskutterer den pågående utbyggingen av Katterat mot tilbakebetaling i 2004 iht. avtalen mellom LKAB og staten ved Jernbaneverket, jf. nærmere omtale i St.prp. nr. 1 (1999-2000).

Primo oktober i år mottok Jernbaneverket en ny utredning fra Banverket av kapasitetsbehovet på strekningen Boden - Narvik, med forslag til kapasitetshøyende tiltak. I utredningen foreslås som første prioritet en ny stasjon og forlengelse av kryssingsspor i Sverige, samt forlengelse av Straumsnes. Som andre prioritet foreslås forlengelse av 3 kryssingsspor i Sverige og forlengelse av kryssingssporet på Bjørnefjell i Norge.

Utredningen er basert på nye trafikksimuleringer. Jernbaneverket skal i løpet av oktober 2000 gi en første tilbakemelding til Banverket.

Jernbaneverket vil nå gjennomgå Banverkets utredning grundig for å se om det er grunnlag for å revurdere kapasitetsbehovet på Ofofbanen.

Spørsmål 12

Jernbaneformål - jf. kap. 1350 Jernbaneverket

Det er avsatt 19,6 mill. kroner til profilutvidelser på Nordlands- og Bergensbanen, og det heter i proposisjonen at "Profilutvidelsen vil gi 407-profilen på hele banen i løpet av 2001". Under behandling av Norsk jernbanepan 1998-2007 ble det fra departementets side oppgitt en kostnad på 48 mill. kr til profilutvidelse på Nordlandsbanen.

Kan departementet redegjøre for det endrede investeringsbehov?

Svar:

Målet med hensyn til fremtidig profil på norske jernbanestrekninger vil være basert på et minste tverrsnitt A96 (tidligere kalt NSB K-profil). Dette tverrsnittet er basert på internasjonal standard. Hovedplanen for tverrsnitt A96 på Nordlandsbanen gir et kostnadsoverslag på 90 mill. kr inkludert utskifting av bru over Stjørdalselva. Uten ny bru over Stjørdalselva er kostnadsoverslaget ca. 50 mill. kr.

Tverrsnitt P407 representerer en første fase i profilutvidelsen for å kunne starte trafikk med semitrailere på godstog. Tog kan framføres med mindre klaring/avstand mellom vognkasse og omliggende konstruksjoner (eller fjellvegg i tunnel) enn de avstander som følger av standarden A96. Denne reduksjonen i profil forutsetter mer overvåking av sporets beliggenhet og

av omliggende konstruksjoner. Profilet anses ikke som en varig løsning av driftsmessige og trafikale hensyn. Målet er fremdeles at A96 på sikt skal etableres.

Av foreslått bevilgning på 19,6 mill. kr vil 15 mill. kr bli benyttet til å gjennomføre P407-profilet på hele Nordlandsbanen i 2001. De resterende 4,6 mill. kr er planlagt benyttet på Bergensbanen.

Spørsmål 13

Jernbaneformål

I transportplanen er det omtalt en del togtilbud som det er anbefalt å erstattes med buss "uten større økning i reisetid for de fleste passasjerer" (og med lavere kostnader). I St.prp. nr. 1 omtales lokaltoget Neslandsvatn-Bø som aktuelt å erstattes med buss.

Hvordan tilfredsstillers en slik endring målsettingen om at det ikke skal medføre større økning i reisetid for de fleste passasjerer?

Svar:

Det vises i spørsmålet til omtale i Nasjonal transportplan 2002-11 av en utredning gjennomført av VISTA Utredning AS på oppdrag av departementet. Omtalen gjør rede for de generelle forutsetningene som konsulentene har lagt til grunn for sine anbefalinger av hvilke av de undersøkte togtilbudene som bør eller ikke bør erstattes med buss. Som det fremgår av omtalen, vil resultatene fra utredningen bli trukket inn i en bred vurdering av region- og lokaltogetilbudet i forbindelse med forhandlingene om ny rammeavtale for statlig kjøp av persontransporttjenester i 2002-05.

Å erstatte lokaltoget på strekningen Neslandsvatn-Bø med buss vil medføre økt reisetid. Dette skyldes at vegstrekningen er lengre, kombinert med lav vegstandard på fylkesvegen mellom Drangedal og Lunde. Når departementet likevel ikke ønsker å videreføre togtilbudet, skyldes dette meget høye driftskostnader ift. passasjergrunnlaget, i tillegg til at togtilbudet i dag er spesielt tilpasset skoleelever i videregående skole. Fylkeskommunen har det økonomiske ansvaret for skoleskyss til elever i videregående skole som har rett til gratis skoleskyss. Etter departementets mening vil det derfor være opp til Telemark fylkeskommune å vurdere hvorvidt tog eller buss er mest hensiktsmessig som framtidig ordning for skoleskyssen.

Samferdselsdepartementet er likevel i dialog med fylkeskommunen med sikte på å finne en løsning i en kortere overgangsperiode dersom fylkeskommunen selv ser seg i stand til å prioritere en framtidig skoleskyss med tog. Dette må imidlertid også ses i sammenheng med situasjonen som har oppstått mht. mangel på lokomotivførere i NSB, og dermed muligheten til å frigjøre lokomotivførere til dette togtilbudet på kort sikt.

Spørsmål 14

Jernbaneformål jf. kap. 1350 Jernbaneverket

Det vises i St.prp. nr. 1 til at BaneTeles muligheter til kommersiell utnyttelse av overkapasitet er begrenset

av de fullmakter Jernbaneverket har, og at departementet derfor tar sikte på å fremme forslag om å skille ut BaneTele som eget aksjeselskap.

Kan departementet redegjøre for hvilke begrensninger det i dag foreligger for å utnytte overkapasiteten kommersielt, samt hvilken sikring vi har for at jernbanevirksomheten til NSB BA og eventuelt andre aktører er garantert tilstrekkelig kapasitet dersom BaneTele blir eget aksjeselskap?

Svar:

De begrensninger som i dag foreligger for BaneTeles kommersielle utnyttelse av overskuddskapasiteten i jernbanens telenett er bl.a. knyttet til:

- at telelovgivningen stiller krav til separat regnskapsførsel for nettvirksomheter;
- at BaneTele har behov for personell med høy kompetanse som er etterspurt i et arbeidsmarked med sterk konkurranse, noe som gjør at det ikke alltid er mulig å tilby konkurransedyktige ansettelsesbetingelser innenfor rammene av statens lønnsregulativ;
- at BaneTele kan ha behov for å inngå tette allianser med andre aktører i telemarkedet, noe som kan være vanskelig innenfor dagens organisasjonsform ut i fra flere forhold (bl.a. konkurranserettslige forhold, forholdet til Jernbaneverkets driftsoperative fullmakter etc.);
- at BaneTele innenfor dagens tilknytningsform har svært begrensede muligheter til å ta raske avgjørelser av virksomhetskritisk karakter;
- at BaneTele kan ha behov for større finansielt spillerom enn det som er mulig innenfor dagens organisasjonsform for å kunne tilrettelegge telenettverket for kommersiell utnyttelse.

Ovennevnte momenter gjør at det innenfor dagens organisering av BaneTele er et begrenset handlingsrom for å utnytte de kommersielle mulighetene som ligger i jernbanens fiberkabelnett.

I departementets vurdering av utskilling av BaneTele til eget aksjeselskap, vil mekanismene som legges inn i forholdet mellom BaneTele som aksjeselskap og jernbanen for å ivareta hensynet til rasjonell, effektiv og sikker togfremføring, være svært viktige. Grensesnittet mellom BaneTele som aksjeselskap og jernbanen for øvrig er et spørsmål som nå er til gjennomgang i Jernbaneverket. Utgangspunktet er at en selskapsdannelse av BaneTele ikke skal ha negative konsekvenser for Jernbaneverket og jernbaneoperatørene.

Spørsmål 15

Kap. 2450 Luftfartsverket

St.prp. nr. 1 viser til den kritiske situasjonen som er oppstått ved Honningsvåg lufthavn, og viser til at Luftfartstilsynets endelige vedtak er vurdert, vil departementet komme tilbake til Stortinget med en helhetlig redegjørelse.

Innebærer det at det ikke forberedes strakstiltak som kan settes i verk, men at det vil bli avventet departementets vurdering og en stortingsbehandling?

Svar:

Samferdselsdepartementet vil vurdere løsninger som innebærer at det så raskt som mulig kan startes opp et midlertidig flyrutetilbud i samsvar med Luftfartstilsynets godkjenning, hvis Luftfartstilsynets vedtak innebærer at dagens operasjoner vil måtte bringes til opphør. En vil i denne sammenheng også måtte forholde seg til EFTAs overvåkingsorgan, ESA.

For å finne ovennevnte løsninger for et eventuelt midlertidig flyrutetilbud så raskt som mulig, er det helt nødvendig for Samferdselsdepartementet å ha kjennskap til innholdet i og begrunnelsen for Luftfartstilsynets vedtak, blant annet fordi det ikke kan utelukkes at vedtaket vil kunne påvirke hvilke flytyper som kan brukes, hvilke operative begrensninger som eventuelt vil gjelde, om det vil bli stilt særskilte krav til f.eks. erfaring for en operatør til/fra Honningsvåg lufthavn etc. Med andre ord hva konsekvensene av Luftfartstilsynets vedtak vil bli i bred forstand for fremtidige operasjoner ved Honningsvåg lufthavn. Denne kunnskapen vil først foreligge etter at Luftfartstilsynets vedtak er fattet og offentliggjort.

Departementet vil deretter så raskt som mulig etter at konsekvensene av Luftfartstilsynets endelige vedtak er vurdert, komme tilbake til Stortinget med en helhetlig redegjørelse om konsekvenser og langsiktige løsninger vedrørende flyrute- og flyplassdriften ved Honningsvåg lufthavn.

Spørsmål 16.

Post og telekommunikasjoner - Posten Norge BA - Enhetsporto

I St.prp. nr. 1 sies det at ved portoendringer innenfor enerettsområdet vil Stortinget bli orientert. Fra Posten Norge BA er det kommet signaler om ønske om å gå bort fra enhetsporto.

Kan departementet avkrefte at dette er aktuelt?

Svar:

Det går frem av postlovens § 5 annet ledd at det skal være geografisk enhetsporto for tjenester som kommer inn under enerettsområdet, jf. lov av 29. november 1996 nr. 73.

Det er riktig at Posten stiller visse spørsmål ved hensiktsmessigheten av å opprettholde ordningen med geografisk enhetsporto innen enerettsområdet, bl.a. sett i lys av EU-kommisjonens forslag til en ytterligere liberalisering av brevmarkedet i utkastet til endringsdirektiv til postdirektivet som ble lagt frem i juli i år.

Samferdselsdepartementet legger imidlertid til grunn at det lovfestede enhetsportosystemet for enerettssendinger opprettholdes så lenge Posten har et enerettsområde.

Spørsmål 17

Jernbaneformål –jf. kap. 1351 Overføringer til NSB BA

Kan det gis en oversikt over utgifter og inntekter fordelt på hver enkelt banestrekning som NSB BA trafikerer der det er aktuelt med statlig kjøp?

Hvordan er forslaget til bevilgning under post 70 for 2001 planlagt fordelt på banestrekninger?

Svar:

Samferdselsdepartementet inngår årlige avtaler med NSB om statlig kjøp av persontransporttjenester for en samlet togproduksjon som i statsbudsjettet presenteres fordelt på tre hovedtoggrupper. For internt bruk gjennomfører NSB fordelinger av inntekter og kostnader på de enkelte togproduktene ut fra fordelingsmodeller og -nøkler. Denne fordelingen er beheftet med stor usikkerhet. Dagens salgssystem har eksempelvis ingen direkte kobling mellom billetten som selges og produktet den benyttes på. Det som registreres er relasjon, billetttype, salgssted mv. Dermed kan én billett gjelde for en reise som dekker flere togprodukter, mens flere togprodukter kan trafikkere på samme strekning/relasjon.

Informasjonen om banestrekninger (togprodukter) har i tillegg en forretningsmessig side. Over tid har det utviklet seg en viss konkurranse mellom NSB og ekspressbusser på enkelte reiserelasjoner. NSB ønsker en mest mulig lik behandling i forhold til sine konkurrenter og ønsker derfor ikke å gå ut med detaljert informasjon knyttet til kostnadsstruktur, fordi selskapet anser dette som konkurransemessig uheldig. Samferdselsdepartementet på sin side vurderer det slik at tilsvarende som f.eks. i anbudsutsetting i luftfarten, bør historiske tall for inntekter kunne gjøres kjent. Tabellen under viser regnskapstall for statlig kjøp av persontransporttjenester i 1999. Det er vist beregnede inntekter på samme nivå som i statsbudsjettet, dvs. for hovedtoggruppene.

(mill. kr)

	Regnskap 1999
Inntekter	421,1
hvorav:	
Nærtrafikk	688,1
InterCitytrafikk	447,8
Lokal- og regionaltog	285,2
Driftskostnader	2144,0
Avskrivninger	176,3
Driftsresultat	- 899,2
Finanskostnader	- 183,2
Resultat etter finanskostnader	- 1082,4
Statlig kjøp behov	1082,4

Når det gjelder bevilgningen under post 70 for 2001, vises det til omtale i St.prp. nr. 1 (2000-2001), der det fremgår at forhandlingene om statlig kjøp av person-

transporttjenester for 2001 foreløpig ikke er slutført, og at NSB er i ferd med å gjennomgå konsernplaner og langtidsbudsjetter. Tallene for banestrekninger (togprodukter) i tabellen under er basert på vedtatt bevilgning for statens kjøp av persontransporttjenester for 2000:

	Mill kr
Lokaltog Oslo	346
Lokaltog Trønderbanen	51
Lokaltog Jærbanen	14
Lokaltog Bergen	7
IC Skien- Otta	132
IC Østfoldbanen	86
Nordlandsbanen, inkl. ytterstrekning Trønderbanen	104
Regiontog Gjøvikbanen	68
Kristiansand – Stavanger	48
Regiontog Rørosbanen	47
Raumabanen	39
Arendalslinjen, Lokaltog Telemark/Bratsbergbanen	22
Regiontog Bergen-Voss-Myrdal+Flåmsbana Vinter	12
Ofotbanen	8
Randsfjordbanen	3
Sum post 70	987

Fordelingen bygger på forutsetninger for produksjonen slik den er beskrevet i budsjettproposisjonen for 2000, og er basert på anslag/kalkyler. Det gjøres også oppmerksom på at tallene ikke kan benyttes direkte, f.eks. som bortfallskalkyler, da det er innbyrdes avhengighet mellom produktene, både markeds- og produksjonsmessig. I dette ligger at endringer i ett av produktene vil kunne påvirke andre, og at kostnadene ikke nødvendigvis forsvinner like fort som inntektene dersom et togprodukt legges ned.

Spørsmål 18

Jernbaneformål - NSB BA og lokførere; oppfølging av spørsmål/svar nr. 4

Hvor mange lokførerårsverk er det behov for i forhold til NSB BAs planlagte ruteproduksjon?

Kan det gis tall for hvor mange timeverk (i produksjon) en lokfører utfører pr. år?

Svar:

- NSB har i dag ca. 930 lokførerårsverk i morselskapet, mens behovet er ca. 1000 lokførerårsverk for å gjenopprette full produksjon, vedlikeholde kompetanse og kunne gjennomføre opplæring for kjøring av nytt materiell.

NSB definerer "lokfører i produksjon" som rute-messig framføring av tog. Det er anslått at de lokførertimene som benyttes til dette er i underkant av 50 pst. eller anslagsvis 750 timeverk pr. årsverk. Den øvrige tiden går med til produksjonsrelatert arbeid som uttak av tog (lok), innsetting av lokomotiv i togstammer, sikkerhetsmessig tilsyn av tog, gangtid til driftsbanegård, bremseprøving, framføring til utgangsstasjon, reserve m.m. Utgangspunktet for beregningen er aktive lokførere.

Spørsmål 19

Sandefjord lufthavn, Torp - Avvikling av statlig støtte

Det ønskes en nærmere orientering om beregningsgrunnlaget for Luftfartsverkets kostnader på om lag 12 mill. kroner årlig til Torp.

Svar:

Luftfartsverket yter i dag lufttrafikk- og flynavigasjonstjeneste på Sandefjord lufthavn, Torp. Totalt sett utgjorde bemanningen i 1999 ca. 16 årsverk fordelt på 13 årsverk innenfor lufttrafikk-tjeneste (flygeledere og -assistenter) og tre årsverk innenfor flynavigasjon. De samlede driftskostnadene i 1999 utgjorde 9,0 mill. kroner. I tillegg hadde Luftfartsverket i 1999 kapitalkostnader (avskrivninger og renter) på ca. 2,7 mill. kroner.

For 2001 er kostnadsgrunnlaget for fakturering av tjenester overfor Sandefjord lufthavn AS tidligere estimert til ca. 12,0 mill. kroner. Det var da tatt hensyn til lønns- og prisutvikling, tilgang på nytt teknisk utstyr (for eksempel utstyr i nytt tårn) og med fratrukk for kostnader knyttet til underveistjenesten. Sandefjord lufthavn AS vil således ikke bli fakturert for underveishjelpemidler da disse inngår i kostnadsgrunnlaget for underveisavgiften til Luftfartsverket.

Samferdselsdepartementet og Luftfartsverket finner det rimelig at øvrige historiske investeringer tas inn i kostnadsgrunnlaget, da disse er av vesentlig betydning for dagens og framtidig trafikkavvikling på lufthavnen og dermed selskapets evne til å generere inntekter.

Departementet vil benytte anledningen til å gjøre oppmerksom på at Luftfartsverket nå har foretatt tildeeling av nye flygeledere for 2001. Sandefjord lufthavn, Torp, er i denne sammenheng tilgodesett med tre nye stillinger ut fra den trafikk- og bemannings-situasjonen som har vært den siste tiden. Dette vil øke kostnadsgrunnlaget med ca. 2,0 mill. kroner til ca. 14,0 mill. kroner. Luftfartsverkets Region Øst-Norge arbeider for tiden med en detaljert kostnads gjennomgang av tjenesten som grunnlag for en avtale med Sandefjord lufthavn AS.

Luftfartsverket peker i tillegg på at det koster i størrelsesorden 2,0 mill. kroner å utdanne en flygeleder. Utdanningskostnader er i denne omgang holdt utenfor i beregningene vedrørende Sandefjord lufthavn, Torp.

Luftfartsverket finner det rimelig at det i framtidige revisjoner av kostnadsgrunnlaget også tas hensyn til dette.

Spørsmål 20

Vegformål - Kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer - Kollektivtrafikktiltak

Jf. St.prp. nr. 1, side 72, der det går fram at det i tillegg til midler finansiert over underpost på post 30 blir det gjennomført strekningsvise tiltak som også medfører bedre forhold for kollektivtrafikken.

Det ønskes en oversikt over disse strekningsvise tiltakene.

Svar:

Generell bedring av framkommeligheten på vegnettet kommer også kollektivtrafikken til gode. Utbygging av vegnettet vil derfor føre til bedret framkommelighet og bedret regularitet for kollektivtrafikk på veg. Det er ikke utarbeidet noen systematisk oversikt over strekningsvise investeringer som medfører bedre forhold for kollektivtrafikken. Eksempelvis vil imidlertid følgende prosjekter ha positiv effekt:

- *Ferjeavløsningsprosjekter* vil bedre regulariteten for kollektivtrafikken i området, for eksempel Ev 39/rv 542 Trekantsambandet (Hordaland), rv 714 Hitra - Frøya (Sør-Trøndelag) og rv 848 Bygdesambandet (Troms).
- *Omkjøringsveger mm i byer og tettsteder* vil blant annet bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken ved at eksisterende vegnett avlastes for gjennomgangstrafikk. Eksempler på slike prosjekter er Ev 134 Sentrumsring Drammen, parsell Brageres (Buskerud), Ev 18 Bjørndalssletta - Gartnerløkka (Vest-Agder), rv 13 Hove - Vatnekrossen (Rogaland), rv 580 Midtun - Hop (Hordaland), Ev 39 Blindheim - Breivika (Møre og Romsdal) og Ev 6 Beisfjord bru - Sjømannskirka (Nordland).
- *Prosjekter på høgtrafikkerte strekninger med kapasitetsproblemer* vil også gi bedret framkommelighet for kollektivtrafikken i området, for eksempel Ev 6 Patterød - Akershus grense (Østfold), Ev 6 Korsegården - Vassum (Akershus) og rv 4 Gjelleråsen - Slattum (Akershus).
- *Kollektivfelt* vil i noen tilfeller bli bygd som en del av strekningsvise tiltak.
- *Fylkesvegprosjektet Stordalstunnelen i Rogaland* som finansieres gjennom alternativ bruk av riksvegmidler, er i all hovedsak prioritert ut fra hensynet til kollektivtrafikken.

Spørsmål 21

Vegformål - Kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer - Gang- og sykkelveger

Av St.prp. nr. 1 går det fram at det ble bygd 65 km gang- og sykkelveger i 1999, og at det vil bli bygd om lag 60 km i 2000.

Det ønskes en oversikt over hvor mye som er bygd ut i forbindelse med nyanlegg, samt oversikt over hvor mye som er bygd langs eksisterende veger, fordelt på stam- og riksvegnettet.

Svar:

Vegdirektoratet har bare oversikt over det totale omfanget på byggingen av gang- og sykkelveger de enkelte år i perioden 1998-2001. Det foreligger derfor ingen samlet oversikt over fordelingen mellom det som finansieres som en del av strekningsvise investeringer på stamvegnettet eller øvrig riksvegnett og det som finansieres over den særskilte gang- og sykkelvegposten. Vegdirektoratet har satt i gang arbeid med å innhente opplysninger fra de enkelte vegkontorene. Svar vil bli ettersendt.

I arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2002-2011 legger Vegdirektoratet opp til å framskaffe opplysninger om hvordan den planlagte utbyggingen av gang- og sykkelveger i perioden 2002-2005 er tenkt finansiert, fordelt på postene 30.1 Stamveger, 30.2 Øvrige riksveger og 30.3.2 Gang og sykkelveger.

Tilleggsopplysninger

Svar:

Det vises til departementets svar på spørsmål 21 som ble oversendt til samferdselskomiteen i brev av 20.11.2000. I svaret ble det opplyst at departementet ville komme tilbake med nærmere opplysninger.

I 1999 ble det bygd 65 km gang- og sykkelveger. I forbindelse med nyanlegg utgjorde dette 14 km, fordelt med 1 km på stamveg og 13 km på øvrig riksveg. Langs eksisterende veg ble det bygd 51 km gang- og sykkelveg. Dette fordeler seg med 11 km på stamveg og 40 km på øvrig riksveg.

I 2000 var det forutsatt bygd om lag 60 km gang- og sykkelveg. Antall km gang- og sykkelveg som bygges i 2000, vil bli noe høyere enn forutsatt, totalt 79 km. Dette skyldes i hovedsak at det i Hordaland blir åpnet mer gang- og sykkelveg enn forutsatt i tilknytning til Trekantsambandet, samt at noen fylker har fått en lavere enhetspris og dermed fått bygd mer.

Av de 79 km gang- og sykkelveg som bygges i 2000, bygges 28 km på nyanlegg, fordelt med 20 km på stamveg og 8 på øvrig riksveg. På eksisterende veg bygges det 51 km. Dette fordeler seg med 10 km på stamveg og 41 km på øvrig riksveg.

Spørsmål 22

Vegformål - Kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer - Særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m.

St.prp. nr. 1, tabell på side 72, viser en oppfølging av midler til særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m. på 78,7 pst. av rammen i NVVP 1998-01.

Kan det gis en prosentfordeling av midlene på miljø- og servicetiltak, trafikksikkerhetstiltak, gang- og sykkelveger, legging av fast dekke på riksveger, alternativ bruk av riksvegmidler, planlegging, grunnverv, FOU, til rådighet til departementet?

Svar:

Tabell 6.5 Fordeling av statlige midler på ulike tiltak på side 93 i St.meld. nr. 37 viser fordelingen av midler mellom strekningsvise investeringer på stamvegnettet, strekningsvise investeringer på øvrig riksvegnett og særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m. Fordelingen innenfor posten særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m. ble først nærmere fastlagt gjennom utarbeidelsen av handlingsprogrammet for planperioden. Prosentvis oppfølging i forhold til St.meld. nr. 37 kan derfor ikke gis.

I vedtatt handlingsprogram for perioden 1998-2001 er den fylkesfordelte rammen fordelt på under- og underunderposter. Prosentvis oppfølging i forhold til handlingsprogrammet for de etterspurte postene er som følger:

	Oppfølging ift handlings- program 1998-2001
Fylkesfordelt ramme:	
30.3. Særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak m.m.	
30.3.1 Mindre utbedringer	
30.3.2 Gang- og sykkelveger	90
30.3.3 Trafikksikkerhetstiltak	70
30.3.4 Miljø- og servicetiltak	91
30.3.5 Kollektivtrafikktiltak	83
30.4 Særskilte rassikringstiltak	67
30.5 Alternativ bruk av riksvegmidler	79
30.6 Planlegging	128
30.7 Grunnerverv	94
	78
Ikke fylkesfordelte midler:	
30.8 FOU	
Til rådighet for departementet	80
	58

Post 30 har ingen egen under-/underunderpost for legging av fast dekke på riksveger. I 2000 ble dette i all hovedsak finansiert over tidligere post 32, mens det i 2001 i all hovedsak finansieres over post 30.2 Øvrige riksveger.

Spørsmål 23

Vegformål - Kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer - "Mindre miljøtiltak"

Av St.prp. nr. 1 går det fram at prioriteringen av tiltak innenfor post 30 medfører at mange miljøtiltak vil bli skjøvet noe ut i tid.

Det ønskes en oversikt over disse miljøtiltakene, samt en antydning om når de vil bli gjennomført.

Svar:

Som det framgår av St.prp. nr. 1 (2000-2001), prioriteres tiltak for å tilfredsstille miljøkravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. Dette medfører

blant annet at planlagte utbedringer av problemsoner med landskapsproblemer vil bli skjøvet noe ut i tid. Vegdirektoratet har pr. i dag ikke detaljerte oversikter over hvilke prosjekter eller tiltak som utsettes i forhold til opprinnelige planer. Tidspunkt for gjennomføring av utsatte prosjekter og tiltak vil bli vurdert i forbindelse med utarbeidelse av handlingsprogram for perioden 2002-2011.

Spørsmål 24

Vegformål - Trafikksikkerhet

I St.prp. nr. 1, side 67, hevdes det at den forholdsvis lave effekten av antall skadde og drepte i forhold til forventede virkninger i St.meld. nr. 37 (1996-97) har bl.a. sammenheng med at forslaget om senking av promillegrensen vil ha en betydelig lavere effekt enn det som var lagt til grunn for beregningene i stortingsmeldingen.

Hvor stor effekt la en til grunn at nedsatt promillegrense ville ha ved utarbeiding av St.meld. nr. 37?

Svar:

I virkningsberegningene ved utarbeidelsen av St.meld. nr. 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007, ble det lagt til grunn at redusert promillegrense til 0,2 ville kunne gi 336 færre personskaulykker i året.

Dette tilsvarende om lag 450 færre skadde og drepte. Disse beregningene bygget på de offisielle svenske erfaringene ved innføring av 0,2 promillegrense. I rapporten fra Brottsoverbygge rådet i Sverige fremgikk det på det tidspunkt ikke at det samtidig med å senke promillegrensen hadde vært en omfattende opptrapping av promillekontrollen. Hele effekten ble derfor i de norske beregningene tillagt senkingen av promillegrensen.

Spørsmål 25

Vegformål - Luftforurensning/piggdekk

I St.prp. nr. 1 blir det pekt på at luftforurensning blir redusert først og fremst som følge av kjøretøyutvikling og redusert piggdekkbruk. Oslo og Bergen har vedtatt å innføre piggdekkgebyr. Trondheim kommune er foreløpig ikke innstilt på å innføre piggdekkgebyr.

Hvilke tiltak vil departementet sette i verk for å redusere piggdekkbruken i Trondheim?

Svar:

Prosjektet Bedre byluft som ledes av Statens vegvesen, gjennomførte fra høsten 1999 en lokal kampanje i Trondheim for overgang til piggfrie vinterdekk. Statens vegvesen Sør-Trøndelag og Trondheim kommune har også bedret vintervedlikeholdet, ettersom god framkommelighet på vegnettet er en forutsetning for økt bruk av piggfrie vinterdekk. I spørreundersøkelser er det som følge av dette registrert en økende tilfredshet med vintervedlikeholdet. Trondheim har likevel den laveste piggfriandelen av de største byene, kun 36 pst., mens andelen er opp mot det dobbelte i de andre

store byene. Den høye standarden på vintervedlikeholdet vil bli videreført og nye informasjonskampanjer vil bli gjennomført.

Samferdselsdepartementet følger utviklingen i Trondheim og andre storbyer i forhold til luftkvalitet og piggedekkbruk. På grunn av svevestøvproblemets lokale karakter har Samferdselsdepartementet gitt kommunene myndighet til å innføre piggedekkgebyr, jf. Ot.prp. nr. 13 (1997-98). Forskriften åpner imidlertid for at Samferdselsdepartementet i spesielle tilfeller kan pålegge en kommune å gjennomføre ordning med piggedekkgebyr.

Trondheim kommune opplyser at det arbeides med en bystyresak om byluften i Trondheim, der blant annet piggedekkgebyr drøftes. I en uttalelse til bystyresaken av 31. mai 2000 har Statens vegvesen Sør-Trøndelag anbefalt at det innføres piggedekkgebyr. Kommunen legger opp til å starte den politiske behandlingen av denne saken i nær framtid. Departementet har oppfordret kommunen til å innføre piggedekkgebyr, og vil ikke gripe inn i kommunens behandling.

Spørsmål 26

Særskilte transporttiltak – Autodieselavgift

Den tidligere ordningen med øremerket avgiftskompensasjon for autodieselavgift for tilskottsberettiget bussdrift med ruteløyve er nå innlemmet i rammetilskottet til fylkeskommunene; hvordan vil disse midlene bli fordelt mellom fylkeskommunene?

Svar:

Ved innlemmingen av avgiftskompensasjonen i rammetilskuddet er det naturlig å ta utgangspunkt i fylkesfordelingen i tiden med øremerket avgiftskompensasjon. Kompensasjonsordningen ble etablert i 1999 i forbindelse med opphevingen av avgiftsfritaket for autodieselavgift for busser. 1999 er det eneste året hvor den endelige fylkesfordelingen er klar. Det er derfor tatt utgangspunkt i den relative fylkesfordelingen i 1999 ved innlemmingen av avgiftskompensasjonen i rammetilskuddet.

Innlemming av øremerkede tilskudd i rammetilskuddet skjer etter en overgangsordning over 5 år. Dette betyr for 2001 at 80% av midlene fordeles forholdsvis som fylkesfordelingen av de øremerkede midlene i 1999 og 20% fordeles etter de generelle kriteriene som gjelder for fordeling av rammetilskudd til fylkeskommunene.

Nedenfor følger en tabell som viser fordelingen av avgiftskompensasjonen i 1999 og en fordeling av 2000-bevilgningen slik den ville ha blitt ved forholdsmessig fordeling som i 1999. Tallene er oppgitt i løpende priser. Beløpene i den høyre kolonnen vil inngå i overgangsordningen. Prismsregning til 2001-nivå blir ivarettatt ved prismsregning av det samlede rammetilskuddet.

Fylke	Kompensasjon 1999, 1000 kr	Kompensasjon 2000 (fordelt relativt som 1999), 1000 kr
Østfold	18800	20000
Akershus	45400	48200
Oslo	33500	35600
Hedmark	18500	19600
Oppland	19200	20400
Buskerud	19500	20700
Vestfold	12700	13500
Telemark	11700	12400
Aust-Agder	10300	10900
Vest-Agder	17200	18200
Rogaland	24500	26100
Hordaland	62900	66800
Sogn og Fjordane	13700	14500
Møre og Romsdal	29700	31600
Sør-Trøndelag	32200	34200
Nord-Trøndelag	12100	12900
Nordland	22100	23500
Troms	25300	26800
Finnmark	7700	8100
Sum	437000	464000

Spørsmål 27.

Kap. 1301 Forskning og utvikling - fordeling av midler

Det ønskes en oversikt over fordeling av forskning- og utredningsmidler mellom tema miljø og informasjons- og kommunikasjonsteknologi for årene fra og med 1995 til og med 2000?

Svar:

Spørsmålet oppfattes å gjelde både forsknings- og utredningsdelen av Samferdselsdepartementets forskningsbudsjett, dvs. nåværende post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikkikkerhet mv. og post 50 Samferdselsforskning.

1996 var første året det ble bevilget midler til telekommunikasjonsforskning over Samferdselsdepartementets budsjett, jf. daværende post 52 Telekommunikasjonsforskning. Fom. budsjettåret 1999 er midler til telekommunikasjonsforskning bevilget over post 50 Samferdselsforskning. Post 50 Samferdselsforskning er todelt og omfatter telekommunikasjonsforskning og transportforskning. Bevilgningen til telekommunikasjonsforskning over Samferdselsdepartementets budsjett har økt fra 14,0 mill. kr i 1996 til 41,0 mill. kr i 2000.

En del av midlene til transportforskning, nåværende post 50 Samferdselsforskning og tidligere post 51 Transportforskning, blir også brukt til forskning på området informasjons- og kommunikasjonsteknologi. Dette gjelder spesielt pågående program for logistikk, IT-anvendelser og transport (LOGITRANS). I gjen-

nomsnitt har grovt anslått 50 pst. av LOGITRANS midler gått til forskning på anvendelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i transportsektoren. Departementet har støttet dette programmet fom. oppstartsåret 1997 tom. 2000 med om lag 10,0 mill. kr hvert år. Før 1997 ble det benyttet mindre beløp til informasjons- og kommunikasjonsteknologi over post 51 Transportforskning, gjennom program for transportforskning (PROTRANS).

Når det gjelder departementets utredningsmidler, jf. post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv., er svært lite av denne bevilgningen benyttet til å finansiere utredninger knyttet til informasjons- og kommunikasjonsteknologi. Innenfor anvendelse av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i transportsektoren ligger hovedansvaret for implementering og mer kortsiktig utredningsarbeid på etatsnivå.

Forskning knyttet til temaet miljø blir over Samferdselsdepartementets budsjett både finansiert med utredningsmidler over post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. og midler til transportforskning over post 50 Samferdselsforskning. Det er imidlertid vanskelig å skille miljøforskning/-utredning fra øvrige prosjekter. Miljøaspekter er integrert i svært mange utredningsprosjekter og transportforskningsprogram som departementet finansierer. Hvor sentralt temaet miljø er i de ulike prosjektene og programmene varierer imidlertid betydelig.

I forskningsprogrammene om lokal transport og arealpolitikk (LOKTRA), miljøforurensning og helse samt byutvikling - drivkrefter og planleggingsforutsetninger som departementet har støttet og støtter, står miljø svært sentralt. Samferdselsdepartementet har støttet programmet LOKTRA med om lag 5,0 mill. kr. hvert år i perioden 1995-1999. Programmet om miljøforurensning og helse som ble startet opp i 1996 er støttet med i underkant av 0,4 mill. kr hvert år fom. 1997 tom. 2000. Programmet om byutvikling - drivkrefter og planleggingsforutsetninger er startet opp i 2000 og Samferdselsdepartementet har støttet programmet med 1,2 mill. kr.

Departementet støtter også et strategisk instituttprogram om miljø og helse ved Transportøkonomisk institutt. Dette programmet ble startet opp i 1998. Instituttprogrammet er støttet med om lag 0,4 mill. kr hvert år fra oppstartsåret til 2000. Dessuten er miljø en viktig del av programmet om logistikk og IT-anvendelser i transportsektoren (LOGITRANS).

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv., har hatt en betydelig aktivitet der miljø har vært integrert. Utredningsprosjektene over denne posten har vært en blanding av rene miljøprosjekter og bredere prosjekter der miljø inngår som en sentral del. Eksempler på rene miljøtema som er utredet er analyser av virkemidler og tiltak for redusert luftforurensning, formidling av kunnskap om miljøkonsekvenser og miljøtiltak samt luftfart og miljø. I tillegg er det brukt betydelige midler til utredninger knyttet til eksterne kostnader av transport, utvikling av planleggingsverktøy som f.eks. trans-

portmodeller og prosjektanalyseverktøy samt areal- og transportplanlegging, inklusive parkering. I disse utredningene har miljø stått sentralt.

I tillegg til forskning og utredning har departementet støttet forsøk med alternative drivstoff mv. og utviklingsprosjekter for rasjonell og miljøvennlig transport (kollektivtransport), jf. post 70. Forsøk med alternative drivstoff mv. er rene miljøprosjekter. Det er benyttet om lag 10 mill. kr årlig til slike forsøk i årene fom. 1995 tom. 1998. I 1999 og 2000 er slike forsøk støttet med i størrelsesorden 7 og 3 mill. kr. Utviklingsprosjektene for rasjonell og miljøvennlig transport har miljø integrert som en viktig del.

Spørsmål 28

Miljørevisjon

Kan det gis en status for arbeidet med miljørevisjon av eldre reguleringsplaner?

Svar:

I St.meld. nr. 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 framgår det av kapittel 5.2.4.3 om plankvalitet at departementet ikke vil fremme utbyggingsprosjekter for bevilgning uten at disse har vært underlagt miljømessig kvalitetssikring og om nødvendig revisjon. Som en oppfølging av dette har Vegdirektoratet i brev av 28. januar 2000 til vegkontorene gitt en presisering av rutiner og retningslinjer og hvilke publikasjoner som kan nyttes som faglig veiledning og støtte for gjennomføring av miljømessig kvalitetssikring. Dette gjelder både på oversiktsplan-/kommunedelplannivå og reguleringsplannivå. Ordningen er også omtalt på side 40 (Miljømessig kvalitetssikring og vedtatte planer) i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011.

Miljømessig kvalitetssikring og behovet for en eventuell revisjon av plangrunnlaget gjennomføres og vurderes av vegkontorene i samråd med fylkesmannens miljøvernavdeling og den regionale kulturminnemyndighet. Dersom gjennomgangen viser at konsekvensene for enkelte miljøforhold er mangelfullt eller ikke vurdert, skal dette utredes på nytt og avbøtende tiltak vurderes innarbeidet i plangrunnlaget. Dersom tilleggsvurderingene viser at planvedtaket kunne blitt annerledes basert på de nye opplysningene, skal planen revideres i samsvar med plan- og bygningsloven.

Ordningen synes å fungere godt.

Spørsmål 29

Vegformål – Kap. 1320, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. – Riksvegferjer

Hvor stor andel av Statens vegvesens driftsbudsjett går til riksvegferjene?

Det ønskes en fylkesfordelt oppstilling av utgiftene til riksvegferjene.

Svar:

i)

Riksvegferjedriftens andel av driftsbudsjettet (kap 1320, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.) viser følgende utvikling i perioden 1998-2000:

1998: 11,9 %

1999: 12,0 %

2000: 13,8 %

Tilskuddsøkningen i perioden 1998-2000 er i hovedsak dekket ved reduserte midler til bevaring av vegkapitalen.

Hvor mye som skal brukes til kjøp av ferjetjenester for 2001 avhenger av resultatene av forhandlingene med rederiene som står for ferjedriften. Resultatet av disse forhandlingene vil avhenge av kostnadsutviklingen i rederiene. Viktige faktorer her er bl.a. investeringskostnader, drivoljekostnader og utgifter til opplæring av mannskaper.

ii)

Følgende oversikt viser den fylkesvise fordeling av midler til kjøp av ferjetjenester i 2000, basert på vegkontorenes tertialrapporter pr. 31. august. Tallene er i mill. kr.

Østfold
Akershus
Oslo
Hedmark
Oppland
Buskerud
Vestfold
Telemark

4

Aust-Agder	4
Vest-Agder	74
Rogaland	108
Hordaland	103
Sogn og Fjordane	123
Møre og Romsdal	26
Sør-Trøndelag	41
Nord-Trøndelag	240
Nordland	46
Troms	27
Finnmark	796
Sum	

Spørsmål 30

Vegformål - Kap. 1320, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.

Det ønskes en fylkesfordelt oppstilling av drifts- og vedlikeholdskostnadene til Statens vegvesen, unntatt utgifter til riksvegferjene.

Svar:

Nedenstående tabell viser fordelingen av midler til drift og vedlikehold basert på regjeringens budsjettforslag for 2001. Totalbeløpet til drift og vedlikehold (ekskl. tilskudd til riksvegferjedriften og midler til trafikktilsynet) vil avhenge av behovet for tilskudd til riksvegferjedriften som igjen avhenger bl.a. av forhandlingene med rederiene og utvikling i oljepris. Dersom dagens oljepris på om lag 310 kr pr. fat fortsetter i 2001, vil tilskuddsbehovet øke med om lag 100 mill. kr forutsatt samme ferjetilbud.

Fylke	Drift og vedlikehold
Østfold	124,8
Akershus	256,2
Oslo	174,5
Hedmark	190,0
Oppland	175,6
Buskerud	182,4
Vestfold	109,0
Telemark	172,0
Aust-Agder	102,9
Vest-Agder	117,3
Rogaland	170,3
Hordaland	346,6
Sogn og Fj	180,3
Møre og R	238,4
S-Tr.lag	186,4
N-Tr.lag	182,2
Nordland	314,5
Troms	203,3
Finnmark	211,8
Sum fylkesfordelt	3638,5

Spørsmål 31

Vegformål - Kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer - Fylkesfordeling av "andre tiltak"

Det ønskes en fylkesfordelt oppstilling av følgende poster under øvrige riksveger:

Miljø- og servicetiltak, trafikksikkerhetstiltak, gang- og sykkelveger, kollektivtrafikktiltak, rassikringstiltak, legging av fast dekke på grusveger, alternativ bruk av riksvegmidler, planlegging, grunnverv, FoU.

Svar:

Vedlagt følger en oversikt over fordelingen av hele den fylkesfordelte rammen for 2001 som er lagt til grunn i St.prp. nr. 1 (2000-2001). I tillegg til det som det er bedt om i spørsmålet, viser oversikten også fordeling av midler til strekningsvise tiltak på øvrige riksveger (post 30.2) og fordeling av midler til mindre utbedringer (30.3.1.) Oversikten viser også fordeling av forutsatte bompenger til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme.

Som det framgår av vårt svar på spørsmål 22, har post 30 ingen egen under-/underunderpost for legging av fast dekke på riksveger. I 2001 finansieres dette i all hovedsak over post 30.2 Øvrige riksveger.

I 2001 er det forutsatt 30 mill. kr til FoU over post 30. Disse midlene forvaltes av Vegdirektoratet og blir ikke fordelt på fylker.

Spørsmål 32

Vegformål - Kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer - Prosjekter ved økt ramme

Hvilke vegprosjekter ville departementet prioritere hvis bevilgningen til riksveginvesteringer (stamvegnettet og øvrige riksveger) økes med 750 mill. kroner

og målet er å oppnå rasjonell framdrift og ferdigstillelse på igangsatte anlegg?

Svar:

Som det framgår av St.prp. nr. 1 (2000-2001), er det lagt opp til å sikre størst mulig grad av rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter, både på stamvegnettet og øvrig riksvegnett. Med økte bevilgninger vil det imidlertid være mulig å forsere eller fullfinansiere flere igangsatte eller foreslått igangsatte prosjekter, noe som også vil redusere bindingene i 2002. Totalt anslår Vegdirektoratet at rammen kan økes med om lag 400 mill. kr, jf vedlagte oversikt over aktuelle prosjekter.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering ville det også være aktuelt å øke den fylkesfordelte rammen til Hordaland med 25 mill. kr, slik at de statlige forpliktelsene til Bergen blir innfridd allerede i 2001, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2000-2001). Dette vil gjøre det mulig å starte opp prosjektet Ev 39 Hop - Fjøsanger i 2001, noe som blant annet er ønskelig for å oppnå bedre effekt av prosjektet rv 580 Midtun - Hop når dette åpnes for trafikk tidlig i 2003.

Ved økte rammer er det videre aktuelt med økt satsing på å redusere luftforurensningene og bedre støvforholdene langs vegene.

Etter flere år med store bindinger og oppstart av svært få nye anlegg, mener Samferdselsdepartementet at det ved økte rammer også er aktuelt å prioritere oppstart av nye prosjekter både på stamvegnettet og øvrig riksvegnett. Aktuelle prosjekter innenfor en rammeøkning på om lag 200 mill. kr framgår av vedlagte oversikt.

I tillegg mener Samferdselsdepartementet at det er aktuelt å øke den forutsatte rammen til brannsikring av eksisterende tunneler. En økning på 25 mill. kr vil gi samme nivå som forutsatt i perioden 2002-2011, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000).

Spørsmål 33

Jernbaneformål - BaneTele

I statsbudsjettet for 2000 ble det varslet at BaneTele skulle omdannes til aksjeselskap.

Er selskapet omdannet til aksjeselskap?

Hvis så eventuelt ikke er tilfelle, hvorfor er ikke omdannelsen gjennomført og når vil den bli gjennomført?

Hva slags avkastningskrav vil det bli stilt til selskapet?

Svar:

Bane Tele er fortsatt organisert som en intern forretningsenhet i forvaltningsorganet Jernbaneverket, men det pågår et arbeid med sikte på å fremme forslag for Stortinget om å etablere BaneTele som aksjeselskap. Departementet tar sikte på å legge frem forslaget i vår sesjonen 2001.

Det gjenstår en del uavklarte spørsmål som bl.a. går på sikkerhetsmessige konsekvenser som må avklares

med Statens jernbanetilsyn, anvarsdeling mellom Jernbaneverket som driftsansvarlig for infrastrukturen og BaneTele som aksjeselskap, fastsettelse av avkastningskrav for selskapet m.v.

Spørsmål 34

Vegformål – Kap. 1320 Statens vegvesen

Strekningen Leirvik-Trældal på E6/E10 nord for Narvik er en svært rasutsatt strekning. I følge lokale kilder er den eneste akseptable løsning over tid bygging av tunnel. To løsninger diskuteres: en kort tunnel gjennom den mest rasutsatte strekningen, og en lengre tunnel som også vil korte ned reisetiden mellom Narvik og Evenes.

I Nasjonal transportplan 2002-2011 heter det: "Videre er det aktuelt å legge om E6 på rasfarlige strekninger og strekninger med lav standard, blant annet på nordsiden av Rombakken ved Narvik (...)"

- Hvilke permanente løsninger er eller blir planlagt for denne strekningen, og kan det eventuelt iverksettes midlertidige tiltak som begrenser rasfaren?

- Det er ønskelig med en oversikt over kostnadene knyttet til de forskjellige alternativene.

Svar:

Statens vegvesen Nordland utreder for tiden tre mulige alternativer på denne strekningen, jf vedlagte kartskisse.

Alternativ 1 er en ca. 2,6 km lang tunnel mellom Trældal og Leirvik. Alternativet har et kostnadsoverslag på 140 mill. kr.

Alternativ 2 kan deles opp i to byggetrinn. I byggetrinn 1 etableres en ca. 2,4 km lang tunnel og en ca. 2,1 km midlertidig veg i dagen som kobler tunnelen til eksisterende Ev 6. Byggetrinn 2 vil i Ev 6-sammenheng overflødiggjøre ca. 1,3 km av veg i dagen fra byggetrinn 1. I byggetrinn 2 etableres ca. 0,8 km tunnel og ca. 1,6 km veg i dagen som ender ned mot Storsletta. Byggetrinn 1 har et kostnadsoverslag på 150 mill. kr og byggetrinn 2 et kostnadsoverslag på 70 mill. kr.

Alternativ 3 består av en ca. 5,6 km lang tunnel mellom Trældal og Einvik. Dette alternativet, som også reduserer reisetiden mellom Narvik og Evenes, er det alternativet som kommer best ut samfunnsøkonomisk. Alternativet har et kostnadsoverslag på 270 mill. kr.

Til nærmere orientering vedlegges en kartskisse som viser de ulike alternativene.

Inntil en permanent løsning er på plass utfører Statens vegvesen sikring av delpartier ved hjelp av rensk, bolter, nett etc. Hittil i år er det benyttet ca. 1 mill. kr til dette arbeidet. Imidlertid er arealet av det rasutsatte området så stort at det er vanskelig å se effekt både på kort og lang sikt av dette midlertidige arbeidet. Kostnadene ved denne sikringsmetoden vil overstige kostnadene for tunnel dersom en skal sikre vegen tilstrekkelig. Også eventuelt overbygg vil være av et slik omfang at kostnaden vil overstige en tunnelloøsning.

Alle tre alternativene som utredes, er av en slik kostnadsstørrelse at gjennomføring av et av disse sannsyn-

ligvis vil bli løsningen for Ev 6 i lang tid framover på denne strekningen.

Spørsmål 35

Post- og telekommunikasjoner - Kap. 1371 Etablering av Posten Norge BA

Det ønskes en nærmere orientering om hva de bevilgede midler til omstruktureringen har gått til og hvordan dette har slått ut på bemanning, og i denne forbindelse også utviklingen i antall årsverk i Posten Norge BA siden 1997 og fram til i dag.

Svar:

Det er bevilget 1 140 mill. kr til omstrukturering i Posten Norge BA over kap. 1371 Etablering av Posten Norge BA. Posten har hittil brukt 1 109 mill. kr av de bevilgede midlene. I tillegg til bevilgningene har Posten finansiert betydelige omstillingstiltak gjennom egne midler.

Posten har håndtert to omstillingsprosesser knyttet til den statlige bevilgningen. Det gjelder den forrige ekspedisjonsnettsaken der i alt 3431 personer (2060 årsverk) og "Logistikk 2000" der 329 personer (298 årsverk) er berørt.

Posten har opplyst at de bevilgede midlene er brukt på følgende tiltaksområder og med følgende fordeling per 30.09.00:

Tiltaksområde	Mill. kr
a) Personaltiltak (førtidspensjonering, kompensasjon ved frivillig avgang, kostnader ved omplassering/økt mobilitet, støtte til utdanning)	516
b) Bygg (husleie, ominnredning av lokaler, tap på lokaler som skal avhendes)	330
c) Andre kostnader (administrasjon, omstillingsapparat, prosjektkostnader)	263
Ikke brukt per 30.09.00	31
Sum	1140

Personaltiltakene innenfor bevilgningene over kap. 1371 har i følge Posten direkte finansiert omstilling og fratreden av 3228 personer i selskapet. Av disse har:

- 2303 personer fått ny jobb i Posten,
- 23 personer blitt utdannet til ny jobb i Posten,
- 104 personer fratrudd med førtidspensjon,
- 726 personer fratrudd med sluttvederlag, og
- 72 fratrudd etter ny utdanning.

I tillegg har 532 personer fratrudd uten bruk av omstillingsmidler.

Dette innebærer at omstrukturingsmidlene isolert sett bl.a. har bidratt til en reduksjon i bemanningen på ca. 900 personer (jf. førtidspensjonering, fratreden med sluttvederlag og fratrudd etter ny utdanning).

For en nærmere orientering om hva som inngår i de enkelte tiltakene, viser vi til vårt brev av 5. mars 1999 med svar på samferdselskomiteens spørsmål 2 i til-

knytning til behandlingen av St.meld. nr. 16 (1998-99) Om virksomheten til Posten Norge BA.

Utviklingen i antall årsverk og ansatte i Posten Norge BA (morselskapet) fra 31.12.96 fremgår av oppstillingene nedenfor.

Antall ansatte				
31.12.96	31.12.97	31.12.98	31.12.99	Anslag 31.12.00
29407	29956	30514	29240	27500

Ressursforbruk i årsverk				
1996	1997	1998	1999	Anslag 2000
26243	26224	26380	25408	24200

Merknader til tabellene:

Ca. 1150 ansatte ble overført til Postens renhold AS (senere Postens servicepartner AS) fra 1.1.1999

Ca. 115 ansatte ble overført til Postens økonomitjenester AS fra 1.1.2000

Ca. 170 ansatte i kantinen ble overført til Postens servicepartner AS fra 1.1.2000

Spørsmål 36

Jernbaneformål - Kap. 1351 overføringer til NSB BA

Om mulig ønskes å få oversendt dokumentet "Statlig kjøp av persontransporttjenester for 2000. Kjøpsavtale for 2000", datert 12. januar 2000.

Svar:

Vedlagt følger dokumentet "Statlig kjøp av persontransporttjenester - Kjøpsavtale 2000", med vedlagte kontrakt, datert 12. januar 2000. Til kontrakten med NSB om offentlig kjøp av persontransporttjenester i 2000 er det 4 vedlegg, jf. pkt. 7 i kontrakten. Vedlegg ## 1 og 2 til kontrakten følger vedlagt. Vedlegg ## 3 og 4 til kontrakten inneholder opplysninger av sensitiv forretningsmessig art, som NSB ikke ønsker offentliggjort. Samferdselsdepartementet har derfor i samråd med NSB kommet frem til at vedlegg ## 3 og 4 til avtalen om offentlig kjøp for 2000 unntas offentlighet etter offentlighetsloven § 5a, jf. forvaltningsloven § 13.1 nr. 2.

Spørsmål 37

Jernbaneformål - Kap. 1350 Jernbaneverket - Stange stasjon

Hvordan er situasjonen vedr. utbygging av Stange stasjon med bygging av nye underganger og nye plattformar?

Hva er gjort så langt, hva gjenstår og hvordan er fremdriften på det som gjenstår?

Svar:

Stange stasjon har siden august 1999 vært under utbygging med forlenging av kryssingssporet i nordlig

retning. I den forbindelse ble nye bruer til erstatning for undergang for rv.222 med tilhørende vegomlegging og ny gang- og sykkelveg påbegynt. Veganlegg og forlenget kryssingsspor ble åpnet og tatt i bruk i november 2000.

I desember 1999 ble mellomplattformen på stasjonen stengt etter pålegg fra Statens Jernbanetilsyn. Dette medførte at reisende til/fra Stange i nordgående retning ble befordret med buss/drosje fra Tangen og Hamar. Ny midlertidig plattform ble åpnet for bruk i august 2000 etter godkjenning fra Statens jernbanetilsyn.

Ferdigstilte tiltak og anlegg pr. november 2000:

- Ny midlertidig mellomplattform er bygd og tatt i bruk.
- Div. sikkerhetstiltak i forbindelse med av- og påstiging er gjennomført (stoppmønster, høytaler-tjeneste, skilting, gjerding, ny planovergang for adkomst til ny midlertidig mellomplattform).
- Kryssingsspor er forlenget nordover, 2 nye jernbanebruer over rv.222 og nytt veganlegg (rundkjøring og gang- og sykkelveg til erstatning for undergang) er tatt i bruk november 2000.

Igangsatte arbeider pr. november 2000:

- Utbygging av midlertidig plattform 2 til full lengde for betjening av intercitytrafikken. Ny sikret overgang i kombinasjon med ny parkeringsplass på østsiden av dagens sporanlegg.
- Tilpassing av sporplan. Riving av diverse spor og jernbanetekniske anlegg.
- Stenging av planovergangen Kristian Fjeld gate for biltrafikk, planovergangen tilpasses til gang- og sykkeltrafikk i kombinasjon med adkomst til ny forlenget midlertidig plattform 2.
- Diverse tiltak med skilting, gangstier og gjerding for å sikre en kontrollert ferdsel til og over plattformar og stasjonsområdet.

Tiltakene over er planlagt ferdigstilt til ruteendring primo januar 2001

Videre planer og planlegging:

En videre utbedring av Stange stasjon må prioriteres i forhold til en rekke andre stasjonsprosjekter. Jernbaneverket har ovenfor kommunen antydning mulighet for at en i løpet av 2001 ser nærmere på de vegmessige løsningene, herunder en ekstra undergang ved Stange stasjon, noe som er blitt akseptert i kommunen.

Spørsmål 38

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 71 Tilskot til ekspressbussar, kompensasjon for autodieselavgift

I budsjettavtalen for statsbudsjettet for 2001 mellom Arbeiderpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre går det fram av pkt. 16 at den ekstraordinære svovelavgifta på 26 øre skal avviklast frå 1. juli, og at det vert reduksjon i autodieselavgifta med 32 øre frå

same dag (for diesel med opp til 50 ppm svovelinnhold).

Kva vil det bety i høve til summen på 76,7 mill. kroner som var avsett til dette foremålet?

Svar:

Autodiesel til ekspressbussar er stort sett diesel med under 50 ppm svovelinnhold.

Den ekstraordinære svovelavgifta på 26 øre gjeld autodiesel med over 50 ppm. Framlegget i budsjettavtalen om at den ekstraordinære svovelavgifta på 26 øre skal avviklast får såleis liten verknad for ekspressbussar.

I St.prp. nr. 1 (2000-2001) Skatte-, avgifts- og tollvedtak er det eit framlegg om reduksjon i autodieselavgifta på 32 øre frå 1. juli for all autodiesel. Etter budsjettavtalen skal denne reduksjonen i autodieselavgifta berre gjelde for diesel med opp til 50 ppm svovelinnhold. I høve til St.prp. nr. 1 (2000-2001) betyr budsjettavtalen liten endring med omsyn til autodiesel til ekspressbussar.

Ovannemnde får ikkje verknad i høve til framlegget på 76,7 mill. kr på kap. 1330, post 71 Tilskot til ekspressbussar for 2001.

Spørsmål 39

Kap. 1320 Statens vegvesen – Utvikling av hurtigferjer

Det vises til vedlagte brev av 16. november 2000 fra Kvam herad til samferdselskomiteen vedrørende utvikling av hurtigferjer.

Det er ønskelig med en nærmere faglig redegjørelse om dette nye fergekonseptet; både i forhold til driftskostnadene, miljø- og sikkerhetskonskvensene for ferjedrifta.

Det vises til at Vegdirektoratet har deltatt i utviklingen av dette ferjekonseptet.

Svar:

Samferdselsdepartementet ser det som interessant å vurdere hurtigferjer i riksvegferjedriften nærmere når Vegdirektoratet har gitt sin vurdering av prosjektet basert på etterspurt dokumentasjon fra Fjellstrand AS. - Dette gjelder spesielt dersom opplysninger som har fremkommet i pressen medfører riktighet om at en hurtigferje av "Ferry Cat"-typen ved dagens normale fartsområde (12-14 knop) vil bruke betydelig mindre energi (40 %) enn en konvensjonell ferje med tilsvarende kapasitet. For øvrig vises til følgende foreløpige orientering fra Vegdirektoratet:

Vegdirektoratets medvirkning

Fjellstrand AS henvendte seg i sin tid til direktoratet med tanker rundt et nytt riksveg-ferjekonsept. Direktoratet ble spurt om hvilke kriterier vegmyndighetene vektlegger for sikker og kostnadseffektiv ferjedrift. Disse opplysningene ble fremlagt, og Vegdirektoratet stilte seg positive til at en norsk skipsbygger ville bruke tid og penger på å utvikle hurtiggående ferjer som også kunne brukes i innenriks ferjefart.

Fjellstrand AS har i løpet av den tid som har gått i alt vesentlig hatt kontakt med Rogaland vegkontor og Rogaland Trafikkselskap AS om bruk av denne type ferjer i sambandet Stavanger - Tau. Vegdirektoratet er etter hvert blitt muntlig orientert om status i prosjektet. og 3-D presentasjoner er vist på lysark. Faglig faktadokumentasjon om det Fjellstrand AS hevder å ha oppnådd er etterlyst. Disse opplysningene er Vegdirektoratet lovet primo desember d.å.

Vegdirektoratet har i dag ikke grunnlag for å vurdere om denne ferjetypen oppfyller kravene til riksvegferjer.

Driftskostnader

De aller fleste av riksvegferjedriftens ca 100 samband er korte og befinner seg i beskyttede farvann. Investeringer i ferjer for høyere fart enn dagens ferjer (10 – 16 knop) i et flertall av sambandene er derfor lite økonomisk, enten man vurderer dette drifts- eller samfunnsøkonomisk. Flytting av ferjeleiene for å korte sambandslengden og/eller tiltak på ferjene og ferjeleiene som reduserer terminaltiden er oftest bedre både økonomisk og for miljøet.

Etter initiativ fra vegsjefen i Møre og Romsdal utredet Statens vegvesen i 1999 bruk av middels hurtiggående ferjer på Romsdalsfjorden i sambandet Molde - Vestnes. Formålet med prosjektet var blant annet å vurdere om 2 middels hurtiggående ferjer kunne innfri målet om halvtimes avganger i dette stamvegsambandet og samtidig avvike antatt trafikkvekst i samsvar med driftsstandarden for stamvegsamband. Alternativet ville være 3 konvensjonelle ferjer. Utredningen viste at to middels hurtiggående ferjer (18 - 20 knop) var likeverdig med 3 konvensjonelle både i forhold til driftsøkonomi og miljø. Samfunnsøkonomisk vil to hurtigere ferjer ha god lønnsomt fordi dette alternativet innebærer sparte tidskostnader for trafikantene.

Katamaranen til Fjellstrand AS er breiere enn dagens store pendelferjer. Dette vil kreve tilpasninger på ferjekaiene. Som eksempel kan nevnes at ombygging av ferjekaiene i sambandet Stavanger - Tau til denne ferjetyperne er beregnet til ca 12 mill kroner.

Sjøsikkerhet

Nye ferjer - uansett type - bygges til Sjøfartsdirektoratets og klasseselskapets krav og anser derfor å være likeverdige når det gjelder sikkerhet.

Miljø

Det har vært foreslått å bygge disse ferjene for naturgass som drivstoff. Dette er ikke mulig innenfor dagens regelverk og det er heller ikke hensiktsmessig på grunn av økte vekter for gasstanker m.m. Denne begrensningen er en ulempe for katamaraner i forhold til konvensjonelle skrog.

Avgassrensning kan gi miljøgevinst, men tiltaket kan også gjennomføres på andre typer nybygde ferjer.

Det er foretatt en miljømessig vurdering mellom alternativt å benytte to hurtigferjer fra Fjellstrand AS

mot dagens tre konvensjonelle ferjer i sambandet Stavanger - Tau. Beregningene antyder at skadelige utslipp til luft øker med vel 20 % for hurtigferjeløsningen sammenlignet med dagens løsning, både i totale tall og pr transportert enhet

Ved vurdering av nye ferjekonsepter bør man måle disse i aktuelle ferjesamband mot konvensjonelle ferjer med samme teknologi og som kan dekke samme transportbehov. Den nevnte utredningen for sambandet Molde - Vestnes, viser at med en hastighet på 18 - 20 knop, vil både anskaffelsespris og drivstofforbruk være lavere for enskrogsfartøy i de fleste av våre samband enn for flerskrogsfartøy med samme transportkapasitet.

Vegdirektoratets vurdering hittil tyder på at hurtiggående ferjer er sammenlignbare med konvensjonelle ferjer miljømessig når bruk av hurtigferjer gjør det mulig å avvikle trafikken med færre ferjer.

Spørsmål 40:

Vegformål – Kap. 1320 – Rv 888 Nordkynvegen

Hva er årsaken til den store usikkerheten på kostnadsoverslaget for Nordkynvegen rv 888, utover lengden på anleggstiden?

Hvor mange døgn var Nordkynvegen stengt vinteren 1999/2000?

Svar:

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2000-2001) er det en todelt årsak til at usikkerheten i kostnadsoverslaget for prosjektet rv 888 Nordkynvegen vurderes som større enn normalt for prosjekter med tilsvarende planavklaring

For det første skal arbeidene utføres i et svært værhardt område og det er knyttet usikkerhet til hvor lenge arbeidene kan pågå det enkelte år. Mye uvær og kortere anleggssesong enn forutsatt vil påvirke anleggskostnadene for den enkelte parsell i uønsket retning.

Videre skal kostnadsoverslag kvalitetssikres før et anlegg tas opp til bevilgning, og denne kvalitetssikringen skal skje så nær opp til anleggstart som mulig. Fordi det legges opp til en etappevis utbygging av Nordkynvegen gjennom hele tiårsperioden 2002-2011, vil kostnadsoverslagene for de ulike delparseller kvalitetssikres etter hvert som de skal bli realisert. Dette innebærer at kostnadsoverslaget nå for hele strekningen samlet har større usikkerhet enn det man normalt opererer med i budsjettssammenheng.

Departementet vil gjøre oppmerksom på at det er delparsellen Reinoksevatn - Smielvdalen som tas opp til bevilgning nå. Departementet vil komme tilbake med kostnadsoverslag for de enkelte delparseller i de årlige budsjettene når nye parseller tas opp til bevilgning.

I følge opplysninger fra Statens vegvesen Finnmark var Nordkynvegen stengt 18 hele døgn vinteren 1999/2000. I tillegg kommer 43 dager da vegen var stengt i kortere eller lengre perioder av dagen.

Spørsmål 41:

Vegformål – Kap. 1320 – Rv 889 Havøysundvegen

Foreligger det kostnadsoverslag for opprusting av Havøysundvegen, rv 889?

Svar:

Statens vegvesen Finnmark har utredet ulike alternativer for utbedring av rv 889 til Havøysund. Utredningene viser at kostnadene ved å utbedre vegen til helårsveg med tilfredsstillende regularitet og sikring mot snøskred og steinsprang vil koste i størrelsesorden 300 mill. kr.

Spørsmål 42

Kollektivtrafikk

I budsjettavtalen mellom Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre er det satt av 190 mill. kroner innenfor samferdselskomiteens rammeområde til å styrke kollektivtrafikken. Målet er å redusere miljøbelastningen fra biltrafikken gjennom at flere velger kollektivtransport fremfor privatbil. Med dette som bakgrunn bes det om en vurdering av et punkt i TØI rapport 484/2000 Alternativ finansiering av kollektivtransport i by, jf. vedlegg. I punkt 16 skisseres en modell med rushtidstillegg i bompengene og et statlig tilskudd pr. ny passasjer i kollektivtransporten på 4 kroner pr. passasjer.

Det bes om en vurdering av forventet kostnad ved å innføre et tilsvarende tilskudd, 4 kroner pr. ny passasjer, som en landsomfattende ordning som omfatter både tog og buss. Det bes også om en vurdering av eventuelle administrative konsekvenser. (En forutsetning for tilskuddet må være at fylkeskommunen opprettholder sitt tilskudd).

Svar:

TØIs beregninger for Oslo, Bergen og Kristiansand antyder at dagens takst- og tilskuddsnivå kan optimaliseres for å øke antallet kollektivreiser. Beregningene viser at et samfunnsøkonomisk optimalt tilbud kan gi en passasjerilvekst fra 16 til 32 prosent. Dette vil i følge regneeksempelet kreve en fordobling av tilskuddet i Kristiansand og en tredobling i Bergen. Oslo kan i følge beregningene oppnå 16 prosent trafikkvekst uten økte tilskudd, men under forutsetning av at billettprisene økes med 50 prosent. Regneeksemplene illustrerer behov for nærmere drøfting av forutsetninger.

Resultater fra tilskuddsordningen for rasjonell og miljøvennlig transport og erfaringer fra utlandet viser at det innenfor et samlet program med satsing på kollektivtransport, ikke er urealistisk med en trafikkvekst for kollektivtransporten tilsvarende den TØI har skisert. Slik trafikkvekst kan være realistisk innenfor definerte byområder og korridorer som del av en samordnet strategi for hele transportsystemet, og der biltrafikk og parkering også inngår.

Dagens kollektivtransport (buss, trikk, T-bane, jernbane) utgjør på landsbasis over 500 mill. reiser pr. år.

Forutsatt at byer og tettsteder står for om lag 3/4 av denne trafikken, vil en eventuell trafikkvekst i disse områdene kunne utgjøre i størrelsesorden 60 - 120 mill. reiser på årsbasis. Dersom dette utløser statlige tilskudd på 4 kroner pr. ny kollektivreise, gir det et mulig behov på inntil 240 - 480 mill. kroner i tilleggsbevilgninger.

Når det gjelder bompenger, viser vi til at det ikke vil være en ubegrenset adgang til å tidsdifferensiere bompengetakstene, idet hovedformålet med bompengordningen er finansiering - ikke regulering av trafikk. Samferdselsdepartementet vil imidlertid om kort tid legge fram en lovproposisjon om vegprising, der også fordeling og bruk av inntektene vil bli omhandlet. Når det gjelder bruk av bompenger, viser vi til at veglovens § 27 ikke gir hjemmel til å benytte bompenger til drift av kollektivtransport. Bruk av bompengemidler til kollektivtransport er derfor avgrenset til investeringer i baneinfrastruktur og infrastruktur på veg (kollektivfelt).

Hva angår administrative forhold på lengre sikt, vises det til St.meld. nr. 46 (1999-2000) om Nasjonal Transportplan 2002-2011. Her omtales forsøk med alternativ forvaltningsorganisering innenfor transportsektoren i de større byområdene. I de områder hvor forsøk gjennomføres, vil veg- og kollektivtransport bli sett i sammenheng. De lokale myndigheter vil innenfor gjeldene rammebetingelser følgelig ha muligheter til å se investeringer/drift og veg/kollektivtransport i sammenheng. For den regionale kollektivtransporten, vises det til Oppgavefordelingsutvalgets tilrådinger (NOU 2000:22), der utprøvingen av tilsvarende ordninger er omtalt.

Spørsmål 43

Særskilte transporttiltak – Refusjon for autodieselavgift

Ordningen med refusjon for autodieselavgift ble lagt om fra 1999 til 2000. I 1999 fikk selskapene refusjon basert på kjørte kilometer i 1998. I 2000 får selskapene refusjon etter kjørte kilometer i 2000. For noen selskap slår dette uheldig ut, fordi kjørte kilometer i 1999 lå høyere enn i 1998 og tilbudet er redusert igjen i 2000. Dette kan for noen selskap knyttes til økt tilbud i 1999 etter åpningen av Oslo Lufthavn Gardermoen og ekstra busstilbud som ble satt opp i påvente av ferdigstilling av Gardermobanen.

Det bes om et anslag over kostnaden knyttet til en særskilt refusjon til selskap som kom særlig dårlig ut som en konsekvens av omleggingen av refusjonsordningen for autodieselavgift.

Svar:

Bevilgninger til kompensasjon for autodieselavgift har i 1999 og 2000 omfattet én ordning for tilskuddsberettiget og én ordning for ikke-tilskuddsberettiget bussdrift. Det var ordningen for tilskuddsberettiget bussdrift som ble lagt om fra 1999 til 2000. Kompensasjon i forbindelse med tilskuddsberettiget bussdrift gis via fylkeskommunene.

Det er i spørsmålet vist til ekstra busstilbud i samband med åpning av Oslo Lufthavn Gardermoen. Det gjøres oppmerksom på at de "rene flybussene" ikke inngår i fylkeskommunenes tilskuddsordning. Disse rutene får kompensasjon direkte fra departementet, og er ikke påvirket av omleggingen.

Kompensasjonen for 1999 ble fordelt mellom fylkeskommunene i forhold til dieselforbruket i liter i 1997. Som følge av at fordelingsprinsippet iht. faktisk kjørte km først får virkning for 2000, har ikke produksjonsdata for 1999 blitt benyttet. Kostnaden for de fylkene som kom uheldig ut ved at produksjonsdata for 1999 ikke har blitt benyttet, vil på grunnlag av bevilgningen for 1999 være differansen mellom faktisk kompensasjon og en fordeling etter kjørte km i 1999 i de tilfellene denne differansen er negativ. De andre fylkeskommunene ville ut fra en slik beregning få en tilsvarende gevinst.

I St.prp. nr. 60 (1999-2000) Om ein del saker på Samferdselsdepartementets område, ble det gjort rede for at departementet for 2000 ville legge til grunn en differensiert kompensasjon pr. kjørte km fordi gjennomsnittlig drivstofforbruk pr. km varierer mellom fylkene. I proposisjonen ble det opplyst at på grunnlag av rapportert drivstofforbruk pr. km i fylkene for perioden 1997-99 er fylkeskommunene fordelt på tre grupper.

Det er noe usikkerhet ved produksjonsdataene for 1999, og det må derfor tas forbehold ved beregninger der disse inngår. Opplysninger om kjørte km i 1999 har ikke blitt innhentet særskilt til beregninger for utbetaling til fylkeskommunene, og har derfor ikke gjennomgått den kontroll som ville vært nødvendig i den forbindelse.

Departementet har likevel beregnet fylkesvis differanse mellom faktisk kompensasjon og en fordeling etter kjørte km (differensiert) i 1999 på bakgrunn av tilgjengelige produksjonsdata. Beregningen viser at tapene for de fylkene som kom uheldig ut ved at produksjonsdata for 1999 ikke ble benyttet, totalt kan ligge mellom 16 og 17 mill. kr. Dette er som sagt et usikkert anslag.

Samferdselsdepartementet gjør for øvrig oppmerksom på at all kompensasjon for 1999 er utbetalt, og at kompensasjonsordningen er vedtatt innlemmet i inntektssystemet for fylkeskommunene som frie midler fra 2001.

Spørsmål 44

Vegformål - Vegsamband Vestlandet/Østlandet

i) Det ønskes en oversikt over hvor mange timer/døgn følgende veger:

- rv 7 Hardangervidda
- rv 50 Aurland-Hol
- rv 52 Hemsedalsfjellet
- E16 Fillefjellet
- E134 Haukeli

har vært stengt, kolonnekjørt, kun kolonnekjørt for store kjøretøyer fra 1985 til nå. Framstillinga bør i den grad det er mulig være sammenlignbar ved at det blir går fram om vegen er stengt jule- og nyttårshelger o.l.

ii) Det ønskes videre trafikk tall månedlig for perioden 01.11. t.o.m. 30.04 for de samme veger for de siste fem år.

Tallen bør være sammenliknbare slik at det går fram for eksempel om Vegvesenets egne biler/brøytebiler etc. inngår i tallene.

Svar:

i) Vinterregularitet på fjelloverganger øst – vest

RV 7 Hardangervidda har hatt følgende regularitet i årene 1985 - 2000

Sesong	Kolonnekjøring timer *	Stengt timer **
85/86	376,5 t	225,0 t
86/87	413,5 t	616,0 t
87/88	288,5 t	242,0 t
88/89	146,0 t	371,0 t
89/90	312,0 t	1217,0 t
90/91	442,5 t	349,0 t
91/92	397,0 t	546,5 t
92/93	264,0 t	403,5 t
93/94	346,0 t	275,0 t
94/95	793,0 t	568,0 t
95/96	187,0 t	40,5 t
96/97	894,5 t	955,0 t
97/98	556,0 t	176,0 t
98/99	775,5 t	197,0 t
99/00	844,0 t	824,5 t
SNITT	469,1 t	467,1 t

* Kolonnekjøring med bare tunge kjøretøy benyttes ikke på denne strekningen.

** Stengt betyr i denne sammenheng stengt når det ikke er planlagt stengning.

Dette er den eneste av vegstrekningene det er bedt om oversikt for som holdes stengt i jule- og nyttårshelga. Dette skjer etter forutgående avertering i avisene. Vanligvis er dette fra 23/12 klokken 2400 til 27/12 0700 (ved bra vær kan åpning skje den 26, ellers brukes denne dagen til å rydde vegen) og 31/12 klokken 1500 til 3/1 klokken 0700. Disse tidene er derfor holdt utenfor tabellen over.

RV 50 Hol - Aurland har hatt følgende regularitet i årene 1991 – 2000

Sesong	Kolonnekjøring timer	Kolonne kjøretøy over 7,5 tonn	Stengt timer
91/92	311t 25m	0t 00m	208t 25m
92/93	268t 10m	0t 00m	595t 55m
93/94	239t 45m	0t 00m	228t 15m
94/95	429t 50m	0t 00m	230t 05m
95/96	36t 55m	1t 10m	30t 30m
96/97	354t 45m	38t 00m	262t 50m
97/98	203t 55m	42t 25m	32t 20m
98/99	209t 25m	35t 10m	55t 00m
99/00	462t 25m	121t 15m	239t 55m
SNITT	279t 40m	26t 20m	209t 15m

RV 52 Hemsedalsfjellet har hatt følgende regularitet i årene 1988 – 2000

Sesong	Kolonnekjøring timer	Kolonne kjøretøy over 7,5 tonn	Stengt timer
88/89	58t 25m	0t 00m	340t 10m
89/90	106t 55m	0t 00m	249t 20m
90/91	27t 20m	0t 00m	6t 30m
91/92	73t 10m	0t 00m	29t 15m
92/93	164t 35m	0t 00m	80t 25m
93/94	158t 50m	0t 00m	19t 10m
94/95	231t 35m	0t 00m	27t 35m
95/96	11t 40m	0t 00m	7t 30m
96/97	265t 40m	0t 50m	20t 00m
97/98	63t 30m	0t 00m	4t 45m
98/99	63t 45m	3t 00m	49t 00m
99/00	272t 15m	14t 35m	21t 15m
SNITT	124t 50m	1t 34m	71t 14m

E 16 Fillefjell har hatt følgende regularitet i årene 1988 – 2000

Sesong	Kolonnekjøring timer *	Stengt timer
88/89	63t 45m	4t 30m
89/90	63t 50m	3t 40m
90/91	0t 00m	0t 00m
91/92	24t 15m	0t 00m
92/93	84t 30m	23t 30m
93/94	1t 30m	11t 45m
94/95	46t 45m	6t 45m
95/96	0t 00m	2t 00m
96/97	53t 30m	8t 05m
97/98	1t 55m	0t 30m
98/99	33t 10m	1t 55m
99/00	53t 55m	8t 10m
Snitt	35t 35m	5t 54m

* Kolonnekjøring med bare tunge kjøretøy benyttes ikke på denne strekningen.

E134 Haukelifjell har hatt følgende regularitet i årene 1985 – 2000

Sesong	Kolonnekjøring timer *	Stengt timer	Merknad
1985/86	290,5	73	
1986/87	514,5	88,5	
1987/88	367,5	62,5	
1988/89	691,0	86,5	
1989/90	602,5	247,00	
1990/91	331,5	12,5	
1991/92	432,5	99,5	
1992/93	711,0	354,5	Av stengt veg dette året er 302,5 t pga. ras og rasfare, 52 t pga. uvær
1993/94	535,8	160,0	
1994/95	621,9	154,2	
1995/96	126,0	24,0	
1996/97	517,7	179,6	

1997/98	345,4	22,3
1998/99	478,0	93,0
1999/00	582,0	116,0
SNITT	476,5	118,2

* Kolonnekjøring med bare tunge kjøretøy benyttes ikke på denne strekningen.

ii) Trafikktall – ÅDT for de ulike fjellovergangene.

RV 7 Hardangervidda (tallene inkluderer egne kjøretøy)

ÅDT	1994/95	1995/96	1996/97	1997/98	1998/99	1999/00
november	225	226	255	297	270	270
desember	215	232	258	275	197	216
januar	171	215	220	237	193	108
februar	186	284	184	233	191	161
mars	213	349	496	258	362	222
april	441	611	549	497	577	765

Rv 50 Hol - Aurland (tallene inkluderer egne kjøretøy)

ÅDT	1994/95	1995/96	1996/97	1997/98	1998/99	1999/00
november	198	211	218	201	230	257
desember	202	227	240	249	274	266
januar	160	211	226	249	257	266
februar	259	279	351	328	268	291
mars	364	298	416	349	468	490
april	588	462	468	714	456	610

RV52 Hemsedalsfjellet (tallene inkluderer egne kjøretøy)

ÅDT	1994/95	1995/96	1996/97	1997/98	1998/99	1999/00
november	215	237	255	254	257	260
desember	195	232	259	256	254	258
januar		201	232	214	241	271
februar	297	257	300	303	289	308
mars	247	318	525	309	350	feil på teller, tall mangler
april	461	426	327	480	398	

Ev 16 Fillefjellet (tallene inkluderer egne kjøretøy)

Ådt	1994/95	1995/96	1996/97	1998/99	1999/00
november	144	120	106	111	117
desember	142	118	112	129	139
januar	184	113	105	119	179
februar	234	179	194	210	206
mars	208	196	366	225	237
april	384	275	211	225	297

E134 Haukeli (tallene inkluderer egne kjøretøy)

ÅDT	1994/95	1995/96	1996/97	1997/98	1998/99	1999/00
november	432	498	491	439	522	507
desember	431	427	400	479	397	539
januar	334	366	414	404	478	380
februar	392	491	505	468	480	460
mars	466	472	786	606	698	641
april	871	966	504	908	893	1019

Spørsmål 45

Vegformål – Vinterbrøyting rv 7 m.v.

i) Det bes om departementets vurdering av de sikkerhetsmessige sider vinterbrøyting av rv 7 reiser ved kjøring av denne vegen i dårlig vær, raskt omskiftende vær, ved kolonnekjøring etc.

ii) Vurderer departementet at vinteråpning av rv 7 representerer en større risiko enn bruk av Lærdal evt.

rv 50 Aurland - Hol, og hvordan er beredskapen dersom enkeltbiler evt. kolonner blir sittende fast på rv 7?

Svar:

i) Det er en utfordring å sørge for sikker trafikkavvikling om vinteren. Spesielt er utfordringen stor på vegger i høyfjellet. Selv om snø og fonner i vegbanen fjernes av brøytebilene, representerer sikten ofte et

problem når det er uvær. Statens vegvesen gjennomfører vintertjenesten i høyfjellet og på værutsatte steder i tre nivåer; fri ferdsel, kolonnekjøring og stengte vegger:

- Når det er fri ferdsel, er været så godt at trafikantene skal klare seg alene på de ulike fjelloverganger.
- Når det er kolonnekjøring er været så dårlig at brøytebilen kjører foran for å sikre at det ikke er fonner og løssnø i vegbanen som hindrer bilene fra å komme fram. Kolonnekjøring gjennomføres også når sikten er begrenset, vesentlig på grunn av føyke mellom brøytekanter. Det er brøytemannskapet med bakgrunn i lokale kunnskaper og tilgjengelige værmeldinger fra Det norske meteorologiske institutt (DNMI) som avgjør når det må innføres kolonnekjøring.

Av hensyn til sikkerheten er det satt spesielle krav til gjennomføringen av kolonnekjøring avhengig av forholdene på den enkelte fjellovergang. Generelt gjelder at brøytemannskapet skal vurdere om hvert enkelt kjøretøy er i god nok stand for turen, spesielt gjelder dette dekkutrustning. I tillegg vurderes det om sjåfør og passasjerer er tilstrekkelig kledd for turen i fall det kan oppstå uønskede situasjoner. Antall biler kan begrenses. Bakerst i kolonnen skal det normalt også kjøre en brøytebil, eller et annet kjøretøy tilhørende Statens vegvesen eller den entreprenør som gjennomfører brøytejenesten. På noen fjelloverganger kan bakerste kjøretøy være en privatbil. Det skal alltid være radio/telefonforbindelse mellom fremste og bakerste kjøretøy.

- Vegene stenges når det ikke er sikkerhetsmessig forsvarlig å gjennomføre kolonnekjøring. Det er brøytemannskapet som avgjør når vegen må stenges.

Svar:

i)

Reisetid øst - vest

via	Oslo sentralstasjon - Bergen Jernbanestasjon	Km	Reisetid	Tidsdifferanse i forhold til Rv 7
Rv 7	Hardangervidda	480	6 timer og 54 minutter	-
Rv 52	Hemsedalsfjellet	513	7 timer og 2 minutter	8 minutter
Ev 16	Fillefjell	530	7 timer og 15 minutter	21 minutter

Reisetiden for rv 7 Hardangervidda varierer med noen få minutter avhengig om man velger å kjøre via Voss og Ev 16 til Bergen eller om man kjører rv 7 via Norheimsund (1 km kortere via Norheimsund men litt lengre reisetid). I reisetiden er det inkludert 30 minutter som dekker ferjeoverfart og ventetid. Tidsforbruket er basert på tillatte hastigheter (fartsgrensene).

Vegdirektoratet har utgitt retningslinjer gjeldende fra og med vinteren 1993/94. Disse retningslinjene ble introdusert i 1990/91 som en prøveordning, og med bakgrunn i at det oppsto problemer i forbindelse med kolonnekjøring.

3. mars 1990 ble en kolonne med 76 biler stående fast ved Skulevika på rv 7 på veg østover. Siden den gangen har det ikke vært problemer i forbindelse med kolonnekjøringen på rv 7.

ii) Vintertrafikken på rv 7 reguleres i tråd med retningslinjene redegjort for i i). Med bakgrunn i dette, vurderes det ikke som en større risiko å kjøre rv 7 enn de andre vegene. Likevel kan rv 7 og rv 50 være mer krevende for trafikantene enn E16 over Fillefjell og rv 52 over Hemsedal.

I samband med kolonnekjøring har vegvesenet et eget opplegg for å ta hånd om uforutsette hendinger som fastkjøring og lignende. Dette omfatter avtaler med fjellstuer for innkvartering, og avtaler med eiere av beltevogn, snøscootere og lignende kjøretøy for innsats under slike situasjoner. Redningsorganisasjoner som Røde Kors er også forberedt på innsats ved behov. I tillegg er ekstra brøyteressurser tilgjengelig.

Spørsmål 46

Vegformål – E16/rv 7

Lærdalsvegen gir en ferjefri forbindelse, mens øst/vestsambandet over vidda medfører fjordkryssing med ferje Bruravik – Brimnes.

i) Hvilke tidsforskjeller i kjøretid vil trafikantene ha (personbiler og tunge kjøretøyer) når rv 7 sammenlignes med stamvegen om Lærdal via Fillefjellet og Hemsedal?

ii) Det bes om departementets vurdering av tidsbruk/gjennomsnittshastighet ved kolonnekjøring over rv 7.

iii) Er det mulig å angi kostnader for lette og tunge kjøretøyer i relasjon til drivstoffbruk, ferjepriser etc?

Det kan variere mellom vegrutene i hvor stor utstrekning en kan holde den tillatte fartsgrensen på 80 km/t (pga. varierende vegbredder, kurvatur og høydeforskjeller). Avvikene vil være ulike for lette og tunge kjøretøyer. Vi har ikke grunnlag for å skille mellom lette og tunge kjøretøyer.

ii)

Instruksen som gjelder for kolonnekjøring har 30 km/t som høyeste tillatte hastighet. Tidsforbruk og gjennomsnittshastighet vil variere avhengig av hvor mye av strekningen som er kolonnekjørt (20 eller 40 km), hvor vanskelige kjøreforholdene er og hvor lang ventetid det må påregnes før man kommer med en kolonne.

iii)

Kostnader for kjøretøy vil variere avhengig av kjøremønster, topografi på valgt vegnett, type kjøretøy (bil/vogntog, ny/gammel), last osv. Tallene nedenfor baserer seg på priser i 1999 og alle tall er i kroner. Det er vist bedriftsøkonomiske kostnader.

Lette kjøretøy (personbil)*

	Totalkostnad/ kjøretøy	Herav drivstoff- kostnad	Herav ferjebillett
Rv 7 Hardangervidda	834	307	40
Rv 52 Hemsedalsfjellet	852	328	
Ev 16 Fillefjellet	880	339	

* totalkostnadene inkluderer distanseavhengige kostnader.

Tunge kjøretøy (60% lastebil og 40% vogntog)*

	Totalkostnad/ kjøretøy	Herav drivstoff- kostnad	Herav ferjebillett
Rv 7 Hardangervidda	4591	1049	200**
Rv 52 Hemsedalsfjellet	4558	1123	
Ev 16 Fillefjellet	4705	1161	

* totalkostnadene inkluderer både distanseavhengige driftskostnader og tidsavhengige driftskostnader som blant annet inkluderer lønn til sjåfør og tar utgangspunkt i et gjennomsnittskjøretøy

** gjennomsnitt ferjepris for større kjøretøyer

Spørsmål 47

Jernbaneformål - Kap. 1350 Jernbaneverket, post 30

Innbefattet forslaget til investeringer i linjen for 2001 er andelen av Norsk jernbaneplan 1998-2001 på kap. 1350 post 30 oppfylt med 92,8 pst.

Hvilke prosjekter ville blitt realisert dersom planen hadde blitt oppfylt med 100pst?

Svar:

Jeg viser i denne sammenheng til omtalen i avsnitt 2.1.1.1 i Nasjonal transportplan 2002-2011. I forhold til de prosjekter som var lagt til grunn i Norsk jernbaneplan 1998-2007, er det særlig følgende investeringer som ikke blir startet opp og/eller gjennomført innen utgangen av 2001, i henhold til fremlagte budsjettforslag:

- Godsterminalene i Trondheim- og Stavangerområdet, som er blitt utsatt på grunn av bl.a. manglende lokale planvedtak i henholdsvis Trondheim og Sandnes;
- Strømforsyningstiltak i Oslo-området og på Gjøvikbanen;
- Dobbeltsporparsellen Barkåker-Tønsberg på Vestfoldbanen.

Ved prioritering av en eventuell 100 pst. oppfyllelse av NJP-rammen, gitt den kunnskap departementet hadde våren og sommeren 2000, ville følgende pro-

sjekter blitt vurdert (nødvendigvis ikke i prioritert rekkefølge):

- Flere hastighets- og kapasitetsøkende krengetogtiltak på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen;
- Barkåker-Tønsberg;
- Ganddal godsterminal, dersom nødvendig planavklaring i forhold til Sandnes kommune hadde foreligget;
- Støytiltak;
- Økt satsing på tiltak for å bedre driftsstabiliteten og påliteligheten i det øvrige jernbanenettet.

Spørsmål 48

Jernbaneverket - Kap. 1350 Jernbaneverket - Tiltak etter Åstaulykka

I Jernbaneverkets rapport av 22. november 2000 i tilknytning til Åstaulykka, gis det en rekke anbefalinger som kan settes ut i livet i 2001. Ifølge departementets pressemelding av samme dag kan innsatsen økes med 400 mill. kr for økt sikkerhet.

Hvordan vurderer departementet muligheten for å realisere slike tiltak, og vil det i så fall gå utover andre investeringer.

Svar:

Jeg vil peke på at den pressemeldingen det vises til i spørsmålet, er Jernbaneverkets pressemelding og ikke departementets. Jeg viser dessuten til omtalen av opp-

følging av Åsta-ulykken i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 5 (2000-01) fra Samferdselsdepartementet.

Departementet er nå inne i en prosess hvor vi i nær kontakt med Statens Jernbanetilsyn, Jernbaneverket og NSB, bl.a. vurderer de budsjettmessige virkningene av oppfølging av undersøkelseskommissjonens rapport; både med hensyn til budsjettsituasjonen for 2001, og på lengre sikt. Som tilsvar til Jernbaneverkets rapport av 22.11.2000, har Samferdselsdepartementet i brev av 28.11.2000 bedt Jernbaneverket om en oversikt over hvilke prosjekter som kan dekkes innenfor rammen av foreslått budsjett for 2001, og eventuelt muligheten for å omdisponere midler til sikkerhetsrelaterte tiltak innenfor foreslått budsjett for 2001.

Det er en forutsetning at anbefalingene fra kommisjonen prioriteres og følges opp. Statens jernbanetilsyn er gitt oppgaven å stå for det overordnede helhetlige tilsyn av oppfølgingen.

Spørsmål 49

Luftfartsformål - Honningsvåg lufthavn

Foreligger det nye moment i spørsmålet vedr. Honningsvåg lufthavns videre drift?

Svar:

Samferdselsdepartementet har forelagt spørsmålet for uttalelse både til Luftfartstilsynet som ansvarlig tilsynsorgan samt Luftfartsverket som lufthavneier.

Som et ledd i Luftfartstilsynets arbeid med å godkjenne alle landets lufthavner og flyplasser, ble Honningsvåg lufthavn, Valan, inspisert denne høsten. Godkjenningen ble gitt i Luftfartstilsynets brev datert 24. oktober. Den trådte umiddelbart i kraft og har varighet frem til 1. august 2001.

Av vilkårene for godkjenningen fremgår det at det er gitt en generell godkjenning for trafikk med fly med største tillatte startmasse 5.700 kg og med færre enn 10 passasjer seter. Flyplassen er godkjent for helikopter i alle ytelsesklasser.

Flyplassen er også godkjent for trafikk med større fly dersom operatøren har Luftfartstilsynets godkjenning til å trafikkere plassen med nærmere angitt flytype. Slik tillatelse er gitt til Widerøes flyveselskap ASA, med sterke operative begrensninger for avgang og landing. Denne godkjenningen gjelder også fram til 1. august 2001.

Fornyelse av godkjenningene vil bli vurdert etter søknad fra henholdsvis Luftfartsverket og Widerøes Flyveselskap ASA. En ny godkjenning av lufthavnen vil være basert på den faktiske situasjon på dette tidspunkt. Tilsvarende vil erfaringen fra Widerøes flygninger ha betydning for om og med hvilke begrensninger en tillatelse til fortsatt flyging vil bli gitt.

Luftfartstilsynet har i sammenheng med godkjenningen stilt større krav til renholdet av rullebanen vintertid for operasjoner med DHC-8-103. Dette medfører at Luftfartsverket i løpet av nærmeste fremtid vil tilføre ekstra vintervedlikeholdsutstyr til Honningsvåg lufthavn.

Det foreligger ikke nye momenter utover ovennevnte pr. dags dato, etter det Samferdselsdepartementet kjenner til.

Spørsmål 50

Luftfartsformål - Setekapasitet/belegg

Det har vært reduksjon av rutetilbudet innen luftfart fra 1999 til 2000.

Det ønskes en oversikt over hvordan setekapasiteten (belegg) har utvikla seg generelt, samt på de strekningene hvor det har vært størst reduksjon av tilbud.

Svar:

Det var sterk reduksjon av rutetilbudet innenlands fra 1999 til 2000, etter den meget sterke vekst i kapasiteten etter åpningen av Oslo Lufthavn, Gardermoen 8. oktober 1998. Før åpningen av lufthavnen var et nytt flyselskap, Color Air, på plass med et lavpris konsept. I tillegg økte de to store etablerte flyselskapene, SAS og Braathens, sitt tilbud. Til tross for relativt høy kanselleringsrate var veksten i flybevegelser i begynnelsen av 1999 over 25%. Passasjerveksten var i perioden samtidig relativt moderat, om lag 4%. Det gode tilbudet for privatreisende økte denne gruppens reiseaktivitet betydelig, mens antall fullprisbetalende gikk tilbake.

I følge statistikken falt beleggsprosenten i fjor, fra 61% i 1998 til 52% i 1999 (for de første 9 måneder av året) for SAS og Braathens samlet. Etter kapasitetsreduksjonen i inneværende år har beleggsprosenten tatt igjen halvparten av tapet fra i fjor, og er nå om lag 57%. Det kan nevnes at Braathens har lavere beleggsprosent enn SAS.

Når det gjelder de enkelte strekninger har en ikke spesifikke tall.

Spørsmål 51

Kap. 2450 Luftfartsverket

Det ønskes en oversikt over hvordan fagkompetansen i Luftfartstilsynet er sammensatt, og en vurdering av om det er tilstrekkelig teknisk-faglig kompetanse?

Svar:

Luftfartstilsynet disponerer i dag følgende fagkompetanse i avdelingene:

Tilsynsavdeling (flytekniske saker - vedlikehold og luftdyktighet):

Sivilingeniør og ingeniører med flyteknisk kompetanse.

Tilsynsavdeling (flyoperative saker og utdannings-spørsmål):

Flygere for alle typer luftfartøy (flyoperativt arbeid).
Flygere, flyteknikere og pedagogisk kompetanse (utdanningsspørsmål).

Tilsynsavdeling (lufttrafikkjeneste, flyplasser, naviga-

sjon og sikkerhet):

Flygeledere, flygelederassistenter, politi utdanning, navigasjonssingeniører, flygere.

Juridisk avdeling (regelverksutvikling, luftfartspolitiske spørsmål, analyse av flysikkerhet):

Jurister, flygere, ingeniører (flyteknisk), statistikk og analysekompetanse, realfaglig kompetanse.

Administrativ avdeling (fellesadministrative tjenester, luftfartøyregistrering, sertifikater):

Jurister, statsvitere, pedagoger, filolog, ingeniører (informasjonsteknologi), flyger.

Arbeidet i Luftfartstilsynet er organisert slik at ulike fagpersoner arbeider tett sammen for å sikre et best mulig tilsyn med luftfarten samt å sørge for at regelverksutviklingen skjer på en måte som forener hensynet til flyfaglige forhold og god forvaltningsskikk. Det rekrutteres nye medarbeidere løpende innenfor et meget stramt arbeidsmarked, særlig i forhold til flygere, flytekniske ingeniører og flygeledere.

Det er viktig for flere stillingsgrupper at det tilbys arbeidsvilkår som gjør at de kan opprettholde sin kompetanse i takt med utviklingen i luftfarten. Det innebærer at det for flere medarbeidere må gis anledning til aktiv tjeneste i markedet, for eksempel som flygere.

I forbindelse med ICAO-revisjonen i august i år, gjennomgikk og vurderte revisjonsteamet kompetansen i Luftfartstilsynet. I den foreløpige rapporten fra ICAOs revisjonsteam er det blant annet påpekt et for lite antall operative inspektører og manglende treningsprogrammer. Luftfartstilsynet har tatt tak i dette og investerer betydelige beløp i kompetanseutvikling. Dette vil bli videreført neste år som et spesielt satsningsområde for alle ansatte i Luftfartstilsynet, men operative inspektører særskilt.

For å kunne møte de utfordringer stadig endrede kompetansekrav innebærer, er det nødvendig med en planmessig og nyansert satsing på kompetanse, ikke bare i betydningen kompetanseheving. I denne forbindelse skal det i løpet av neste år gjennomføres et prosjekt med det formål å utvikle et system for strategisk kompetansestyring. Dette er viktig slik at Luftfartstilsynet gjennom sin kompetansestyring kan være i forkant av det som skjer av endringer ute i markedet og dermed sikrer at markedet og samfunnet for øvrig til en hver tid har den nødvendige tillit til Luftfartstilsynet.

Etter Luftfartstilsynets oppfatning er det ennå ikke tilstrekkelig bemanning på alle områder til å kunne nå målsettingene for etatens virksomhet fullt ut. Samferdselsdepartementet har bedt Luftfartstilsynet om en grundig redegjørelse for bemanningsutviklingen i etaten etter oppstarten 1. januar 2000, med spesiell vekt på behov og utvikling i antall ansatte fremover.

Spørsmål 52

Luftfartsformål - Konkurransen innen luftfart

Departementet vektlegger at vi har to konkurrerende ruteselskaper innen luftfarten.

Hvilke virkemidler har departementet for å medvirke til at vi fortsatt vil ha to selskaper?

Svar:

Samferdselsdepartementet har i utgangspunktet ingen direkte virkemidler i forhold til å medvirke til at vi fortsatt skal ha to større selskaper innen luftfarten i Norge.

Samferdselsdepartementets sektoransvar ligger blant annet i mer indirekte virkemidler i forhold til flyselskapenes rammevilkår for virksomheten, som f.eks. å legge forholdene til rette for flyselskapene ved å søke å ha en mest mulig effektiv tjenesteproduksjon i Luftfartsverket, både for lufthavnenes og lufttrafikkjensens del. Tjenesteproduksjonen må utøves innenfor de sikkerhetskrav som settes av Luftfartstilsynet.

Samferdselsdepartementet vil forøvrig vise til at det på generell basis er de økonomiske rammevilkårene for næringsvirksomhet i Norge generelt og for næringsvirksomhet innen luftfarten spesielt som danner basis for flyselskapenes økonomiske grunnlag for virksomheten, herunder blant annet ulike skatte- og avgiftsregler samt kostnadene og effektiviteten i Luftfartsverket og Luftfartstilsynet. Selv om Samferdselsdepartementet i denne sammenheng er opptatt av at det er viktig å sikre grunnlaget for fortsatt å ha to større og relativt likeverdige flyselskaper på innenriksmarkedet i Norge, blant annet ut fra hensyn til prisutvikling, rute-tilbud og den generelle transportstandarden, vil det likevel være flyselskapene selv som har og må ha ansvaret for den økonomiske situasjonen i de aktuelle selskapene.

Spørsmål 53

Kap. 2450 Luftfartsverket

Det planlegges en ny sivil terminal på Bardufoss lufthavn. Ved lufthavnen er det forholdsvis nylig åpnet en ny militær terminal.

Hva er grunnene for at det ikke er mulig å ha en sambruk av den militære terminal?

Svar:

Begrunnelsene gitt av Forsvaret for at sambruk av den militære terminalen må begrenses, er blant annet arealbehov knyttet til kontingentutskiftning og militære øvelser.

Videre påpeker Forsvaret at den militære terminalen er bygget med NATOs fellesfinansierte infrastrukturmidler, noe som kan begrense mulighetene for sivil og militær felles bruk av de militære terminalfasilitetene.

Luftfartsverket har tatt et initiativ overfor Forsvaret med sikte på en ny vurdering av en rimelig sambruksløsning.

Spørsmål 54*Luftfartsformål - Trondheim lufthavn/flybevegelser*

Hvordan har antall flybevegelser ved Trondheim lufthavn, Værnes, utviklet seg fra 1994 fram til nå, jfr. behov for flere flyoppstillingsplasser.

Svar:

I henhold til opplysninger fra Luftfartsverket har veksten i antallet kommersielle flybevegelser på Trondheim lufthavn, Værnes, i 1999 vært betydelig målt i forhold til 1998, om lag 11%. I 2000 har trafikken gått noe tilbake i forhold til nivået i 1999, ventelig en reduksjon på omlag 4,5%.

For perioden fra 1994 og frem til og med 2000 (estimert), har den gjennomsnittlige årlige veksten vært 4,5%. I perioden frem til 2010 legger Luftfartsverket til grunn en årlig vekst i antall flybevegelser totalt på 3,7%.

Når det gjelder behov for oppstillingsplasser utfra samtidighetsvurdering av større fly, er dette beregnet å øke fra 8 i 1997 til 12 i 2005.

Spørsmål 55*Post – kap. 1370 Kjøp av posttjenester*

Foreslått bevilgning for kjøp av posttjenester avviker fra Postens beregninger for behov for statlig kjøp av posttjenester.

Vil avviket få noen konsekvenser for kvaliteten av Postens tjenester?

Svar:

Posten skal oppfylle de samfunnsplagte forpliktelsene med den service og kvalitet som fremgår av konsesjonen til selskapet. Konsesjonskravene står fast. Statlig kjøp av posttjenester skal sammen med bidraget fra enerettstjenestene i utgangspunkt dekke de merkostnader Posten har knyttet til disse forpliktelsene.

Da Posten ikke over tid kan gå med underskudd i tjenesteproduksjonen, vil reduksjonen i statlig kjøp øke behovet for å redusere driftskostnadene i selskapet slik at de samfunnsplagte forpliktelsene utføres mer kostnadseffektivt. Behovet for raske omstillinger øker derved.

Spørsmål 56*Kap. 1301 Forskning og utvikling*

i) Det foretas reduksjon i "Utredninger vedrørende miljø, trafikkikkerhet mv". - Innebærer dette at det er tilstrekkelig kunnskap på disse felt?

ii) Begrunnelsen for å avvikle tilskuddene til rasjonell og miljøvennlig drift er at "de bærer preg av å være ordinære driftstilskudd og nytten som forsøks- og utviklingsordninger er avtagende".

Innebærer det at departementet vurderer det slik at det er tilstrekkelige ordinære incentiver til overgang til rasjonell og miljøvennlig drift, eller er det ikke lenger en prioritert oppgave?

Svar:

i) Departementet har innenfor knappe ressurser til FoU sett behov for å prioritere langsiktig forskning og kunnskapsoppbygging, jf. kap. 1301, post 50 Samferdselsforskning. Det betyr ikke at departementet ikke fortsatt har behov for utredningsaktivitet av mer kort-siktig karakter. For å utforme en samferdselspolitikk som legger til rette for en mer effektiv, trafikkikker og miljøvennlig utnyttelse av ressursene i samferdselssektoren, vil det være nødvendig for departementet med en utredningsaktivitet av et visst omfang. Som omtalt i budsjettproposisjonen vil sentrale utredningstema være knyttet til miljø og trafikkikkerhet, i tillegg til analyser og modellutvikling knyttet til transportplanlegging, mer transportsektorspesifikke utredninger og utredninger om virkemidler for å fremme kollektivtransporten.

ii) Bevilgningen til tilskudd til rasjonell og miljøvennlig drift over kap. 1301, post 70 har vært benyttet til to forskjellige tilskuddsordninger; tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv. og tilskudd til utviklingsprosjekter til rasjonell og miljøvennlig transport (kollektivtransport). Formålet med de to tilskuddsordningene har vært forskjellig.

Formålet med tilskudd til forsøk med alternative drivstoff mv. har primært vært å generere ny kunnskap, for lettere å kunne ta i bruk alternative drivstoff der dette er ønskelig fra en samfunnsøkonomisk vurdering av kostnader og miljønytte. Det er etter hvert etablert god kunnskap knyttet til bruk av de ulike typene alternative drivstoff. Det innebærer at videre bruk av alternative drivstoff nå først og fremst må vurderes av aktørene i markedet. Statens rolle i denne sammenheng vil primært være å sørge for riktige rammevilkår for mer miljøvennlige drivstoff, særlig gjennom et avgiftssystem som tar hensyn til forskjeller i drivstoffenes miljøegenskaper.

Det er i dag gitt betydelige økonomiske incentiver i favør av transportmidler som anvender alternative drivstoff gjennom betydelige avgiftslettelser. For eksempel er naturgass brukt som drivstoff avgiftsfri. Det innebærer at busser som går på gass er fritatt for avgifter, mens busser som anvender autodiesel er ilagt avgift. Videre er elektriske kjøretøyer fritatt for kjøretøyavgifter, bompenger og parkeringsavgifter på kommunale parkeringsplasser.

For øvrig finansieres bruk av naturgassferjer over riksveg budsjettet og berøres derfor ikke av forslaget om å avvikle tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

Formålet med tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport (kollektivtransport) har vært begrunnet ut fra ønsket om å gjøre kollektivtransporten mest mulig attraktiv for ulike brukergrupper slik at den kan styrke sin andel av det samlede markedet for personreiser. Selve forsøksverdien ved denne ordningen har vært avtagende, og Regjeringen har derfor lagt til grunn at tiltak for å styrke kollektivtrafikken heretter må finansieres innenfor ordinære finansieringsordninger. Fylkeskommunene har her et hovedansvar. Både fylkeskommunene og de enkelte kollektivtraffikselskapene

har et selvstendig ansvar for å etablere rasjonelle driftsopplegg. Incentivene til dette forsterkes ved å etablere en tydeligere og mer entydig kobling mellom driftsansvar og økonomisk ansvar. Dette er for øvrig i samsvar med et av hovedprinsippene for statens styring av kommunaløkonomien.

Regjeringen vil innenfor sitt ansvarsområde prioritere kollektivtransporten høyt. I Nasjonal transportplan 2002-2011 legges det opp til å styrke kollektivtransporten. Dette skal bl.a. skje gjennom å bedre vilkårene for utbygging og drift av en attraktiv kollektivtransport og ved å legge til rette for trafikkregulerende tiltak som for eksempel vegprising.

I Nasjonal transport plan signaliserer Regjeringen også at det er viktig å prøve ut alternative modeller for transportsystemets forvaltningsorganisering i byene, der investering og drift av infrastruktur for både veg og kollektivmidler ses i sammenheng med arealbruk. Samferdselsdepartementet vil følge opp med initiativ til å få utprøvd ulike modeller og vil bidra med finansiering.

Spørsmål 57

Vegformål – Tautraprosjektet i Nord-Trøndelag

I forliket mellom Arbeiderpartiet og sentrumspartiene er det oppført under kap. 1426 post 31 (Miljøverndepartementet) en bevilgning på 5 mill. kroner øremerket Tautra, som departementets del.

- Hvordan vurderer Samferdselsdepartementet at denne bevilgning vil påvirke anbefalingen i budsjettframlegget om at "prosjektet bru til Tautra ikke blir realisert", og dersom den nå skal realiseres, hvordan blir den videre framdrift?

Svar:

En bevilgning på 5 mill. kr til Tautra vil komme i tillegg til 3 mill. kr som tidligere er bevilget til prosjektet over Miljøverndepartementets budsjett. Det vil dermed stå til disposisjon til sammen 8 mill. kr til prosjektet i 2001. Prosjektet har et kostnadsoverslag på om lag 45 mill. kr og det gjenstår dermed å bevilge 37 mill. kr. Dersom Stortinget bestemmer at prosjektet skal starte opp i 2001 er det behov for 20-23 mill. kr i 2001, inklusive ovennevnte 8 mill. kr, for å kunne drive anlegget rasjonelt.

En forutsetning for oppstart i 2001 er at det foreligger en finansieringsplan for prosjektet mellom de tre partene; Miljøverndepartementet, Nord-Trøndelag fylkeskommune og Samferdselsdepartementet.

En tilstrekkelig oppstartbevilgning i 2001 medfører at anleggsarbeidene kan begynne våren 2001. Med oppstart våren 2001 er det av hensyn til rasjonell anleggsdrift ønskelig å fullføre arbeidene i løpet av høsten 2002.

Spørsmål 58

Vegformål – Rassikring m.v. i Hardanger

Da Stortinget besluttet å ikke ta opp Hardangerbrua som riksveganlegg, lå det som premiss å øke standarden på vegene i regionen, samt en innsats i ras- og skredsikringsarbeidet.

- Hvor mye har vært brukt i ras- og skredsikringsarbeidet, samt til generell vegopprusting i planperioden?

Svar:

Vedlagt følger en oversikt over prioriteringen av midler til rassikring og opprusting av rikvegnettet i Hardanger i perioden 1998-2001 og et kart hvor de aktuelle prosjektene er avmerket.

Rassikring og opprusting av rikvegnettet i Hardanger i perioden 1998-2001 (mill. 2001-kr)

prosjekt	Post 30	Post 31	totalt
1998			
Rv 13 Fresvikberget	17,8	10,8	28,6
Rv 13 Utforberget	4,5		
Sum 1998	22,3	10,8	33,1
1999			
Rv 7 Fossåna		19,7	19,7
Rv 13 Fresvikberget	18,8	21,2	40,0
Sum 1999	18,8	40,9	59,7
2000			
Rv 7 Rotagjelet		4,1	4,1
Rv 13 Fresvikberget	20,7	24,5	45,2
Rv 13 Kyrkjeneset	4,1		4,1
Sum 2000	24,8	28,6	53,4
2001			
Rv 13 Fresvikberget	3,0		3,0
Rv 13 Sandvinvatnet	10,0		10,0
Rv 550 Ednaberget	1,0		1,0
Sum 2001	14,0	-	14,0
Sum 1998-2001	79,9	80,3	160,2

Spørsmål 59

Jernbaneformål, Jernbaneverket/ Innsigelse E6 Jevika - Selli

I budsjettframlegget vises det til Jernbaneverkets innsigelse i prosjektet E6 Jevika - Selli som er tatt til følge av Miljøverndepartementet.

- Har beslutningen fra NSB Gods om nedlegging av godsterminal i Steinkjer noen relevans til innsigelsen?

Svar:

Det er ingen direkte sammenheng mellom NSB Gods' beslutning om nedlegging av vognlasttransport til Steinkjer, og Jernbaneverkets innsigelse til Steinkjer kommunes reguleringsplan for E6 Jevika - Selli.

Steinkjer kommunestyre vedtok 18. oktober d.å. en revidert reguleringsplan. I denne reguleringsplanen er en lastegate på Steinkjer stasjon regulert inn, dvs. at det er tatt hensyn til Jernbaneverkets innsigelse. Med dette kommunestyrevedtaket anser departementet at jernbanens fremtidige behov for godshåndtering (container- og kombitransporter) ved Steinkjer stasjon er ivaretatt.

Spørsmål 60*Vegformål – EV/E18 ved Narvik*

Det har gått flere ras og steinsprang på E6/E10 ved Leirvik tunnel nord for Narvik. Det foreligger flere alternative tunnelplaner for å sikre vegen.

Er det mulig med oppstart i budsjettåret 2001?

Svar:

Som det framgår av vårt svar på spørsmål 34, arbeides det med kommunedelplan for den aktuelle strekningen, og tre alternative løsninger vurderes. Godkjent kommunedelplan vil neppe foreligge før ved utgangen av 2001. Før anleggstart må det også foreligge godkjent reguleringsplan for den løsningen som velges. Det vil derfor ikke være mulig med anleggstart i 2001.

Spørsmål 61*Vegformål – E12 Umskaret i Nordland*

Under kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift for Nordland står det i budsjettproposisjonen at "Ev 12 Umskaret ikke er prioritert i planperioden".

- Foreligger det en prioritetsplan for planperioden vedr. kompensasjonsmidlene, og hvem er den i så fall utarbeidet i samarbeid med?

Svar:

Som det framgår av St.prp. nr. 1 (2000-2001) er ikke prosjektet Ev 12 Umskaret prioritert innenfor post 30 i perioden 2002-2011, jf. også St.meld. nr. 46 (1999-2000). Det legges imidlertid til grunn at prosjektet kan fullfinansieres innenfor post 33.

Vegkontorene er bedt om å utarbeide en plan for prioriteringene innenfor post 33 i tilknytning til arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2002-2011. Det forutsettes at planen utarbeides i samråd med berørte fylkeskommuner. Planen vil også bli sendt kommuner og fylkeskommuner i forbindelse med den lokalpolitiske behandlingen av handlingsprogrammet våren 2001.

Spørsmål 62*Jernbaneformål – Godstrafikk på jernbane*

Godstrafikken på jernbane hadde en reduksjon på 3,3 pst. 1998 til 1999.

- Hva slags type transportoppdrag tapte NSB Gods, og hvordan er utviklingen så langt i 2000?

Svar:

Nedgangen i antall tonnkilometer for godstransport fra 1998 til 1999 hadde i første rekke sammenheng med følgende forhold:

- Generelle strukturelle endringer i næringslivet reduserer behovet for tradisjonell godstransport på jernbane – vognlast.
- Strategisk utvikling i NSB Gods med satsing på kombinerte transporter.

Tradisjonelle vognlasttransporter har i første rekke vært tunge transporter for industrien, som har resultert i et relativt høyt tall for antall tonnkilometer per transport. Dette er en transportform preget av varer med lav bearbeidelsesgrad og derav følgende lav pris per tonnkilometer. Båttransport er ofte mer konkurransedyktig på slike transporter. Omfanget av industrielle virksomheter som kjøper slike transporter, er synkende i Norge, noe som medfører et fallende marked.

Med utgangspunkt i at totalmarkedet for tradisjonell vognlast er synkende, mens markedet for frakt av ferdigvarer er stigende, har NSB Gods satsset aktivt på kombinerte transporter. Dette er transporter av containere og semitrailere som inneholder ferdigvarer. Denne type transporter kombinerer hente/utkjøring av containere med bil (mellom avsender el. mottaker og nærmeste godsterminal), og med jernbanetransport over de lange avstandene. Dette gir en høyere kvalitet på transporten med lavere ressursinnsats. Den enkelte transport er lettere, noe som resulterer i en reduksjon av antall tonnkilometer i statistikken.

Totalt betyr dette at NSB Gods øker sin andel av markedet mellom de store byene, og innebærer en reell overføring av transport fra vei til jernbane, selv om antall tonnkilometer ikke øker.

Så langt i 2000 er det en ytterligere økning innen kombinerte transporter, mens reduksjonen innen tradisjonell vognlast fortsetter. NSB Gods er i dag langt fremme innen kombinerte transporter, og har markedsandeler i størrelsesorden 30% mellom de største byene.

Spørsmål 63*Kollektivtransport*

Kan det gis en oversikt over hvor mange fylkeskommuner som har en ordning med ungdomskort med rabatt og hvor mange dette gjelder?

Svar:

Med ungdomskort menes periodekort (vanligvis gjeldende for én måned) som til en lav pris gir ubegrenset rett til bruk av en eller flere typer kollektive transportmidler innen et fylke. 12 fylkeskommuner har denne ordningen, herav to som en begrenset prøveordning. Noen av disse fylkeskommunene tilbyr, etter avtale med KUF, ungdomskort i stedet for fri skole-skyss for elever i videregående skole som har god tilgang til et kollektivtilbud.

Ut over dette tilbyr to fylkeskommuner (Troms og Sør-Trøndelag) ungdomsrabatter knyttet til strekning/ sone/reise. Fem fylkeskommuner tilbyr ingen form for ungdomsrabatt.

Ungdomskortene og annen ungdomsrabatt tilbys vanligvis ungdom i alderen 16-19 år.

Disse opplysningene med antall brukere, er oppsummert i følgende tabell:

Fylke	Antall brukere	Merknad
Ungdomskort med ubegrenset antall reiser innen fylket		
Hordaland	7.500	Kr. 340 pr. måned

Rogaland	10.000	Kr 250 pr. måned
Vest-Agder	4.000	Kr. 290 pr. måned
Telemark	1.000	Kr. 340 pr. måned
Vestfold	5.000	Kr 175 pr. måned (505 m. tillegg for tog)
Buskerud	5.600	Kr 220/270 pr. måned
Oppland	363	Kr 290 pr. måned
Akershus	77.000	Kr. 455 pr. måned
Oslo	Ukjent	Ungdomsrabatt på 7-dagers, måneds- og 3-månedskort
Østfold	4.000	Kr 275 pr. måned
Prøveordninger med ungdomskort		
Nordland	Ukjent	Bodø kommune
Sogn og Fjordane	200	Fem kommuner i Sunnfjord
Andre ungdomsmoderasjoner		
Troms	6.600	40-50% rabatt på verdi- og klippekort
Sør-Trøndelag	5.000	40% avslag på månedskort knyttet til bestemte soner/strekninger
Ingen spesielle ungdomsrabatter		
Finnmark		
Nord-Trøndelag		
Møre og Romsdal		
Aust-Agder		
Hedmark		

Spørsmål 64

Jernbaneformål - Kap. 1351 overføringer til NSB BA

- Hva er status nå angående forhandlingene mellom departementet og NSB BA om kjøpsavtalen for 2001?
- Kan det sies noe mer om hva slags togtilbud det legges opp til i 2001?

Svar:

Forhandlingene med NSB BA om statlig kjøp av persontransporttjenester for 2001 pågår fortsatt. Forhandlingene ble avbrutt i september d.å. i påvente av den varslede gjennomgangen av konsernplaner og langtidsbudsjetter, som det blir vist til under omtalen til kap. 1351, post 70 Betaling av persontransporttjenester i budsjettproposisjonen for 2001; men er nå tatt opp igjen. Den nye ledelsen i NSB BA er nå i sluttfasen av denne gjennomgangen, og har muntlig orientert departementet om at den økonomiske situasjonen i NSB BA er betydelig dårligere enn det som fram til nå har vært lagt til grunn for forhandlingene om statlig kjøp. I tillegg kommer situasjonen med lokføreremangel som allerede er kjent. Slik NSB BA nå vurderer situasjonen er det nødvendig å gjennomføre en rekke tiltak for å rette opp den økonomiske situasjonen. Mulige tiltak vil være en kombinasjon av kostnadsreduksjon og effektivisering, takstøkning, reduksjon av ruteproduksjon og/eller økt betalingsvillighet fra staten. De videre forhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA om statlig kjøp av persontransporttjenester for 2001 vil måtte rettes inn mot å avstemme togproduksjonen med ressursituasjonen i NSB BA, sett i forhold til de politiske føringer som ligger til grunn for

statlig kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA og den betalingsvillighet som er avledet av disse føringene.

På det nåværende tidspunkt er det for tidlig å si noe konkret om hvilke justeringer av togproduksjonen som det må legges opp til i 2001, utover de produksjonsjusteringer som NSB BA allerede har gjennomført fra 20.10.2000 og har varslet fra 07.01.2001 på grunn av mangel på lokførere. NSB BA har foreløpig lagt til grunn en gjennomsnittlig takstøkning på 6 pst. på enkeltbilletter og inntil 10 pst. på periodebilletter. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget i løpet av vårsesjonen 2001, når det foreligger en nærmere avklaring på situasjonen i tråd med det som er sagt i St.prp.nr. 1 (2000-01).

Spørsmål 65

Vegformål – Kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer/ Presisering av svar på spørsmål 32

Det vises til vedlegg til svar på spørsmål nr 32.

- Det ønskes en presisering av hvilke prosjekter midlene til punkt 3, Oppfølging av grenseverdiforskriften til forurensingsloven, og punkt 5, Tunnelsikring, skal gå til.

Svar:

Som det framgår av St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 72, er statens bindinger knyttet til oppfølging av forskrift til forurensningsloven om grenseverdier for lokal luftforurensing og støy anslått til om lag 800 mill. kr pr. 1. januar 2002. Ved økt satsing på dette området i 2001 ville midlene i all hovedsak gått til støyskjerming og

fasadeisolering av boliger og institusjoner (skoler, barnehager, sykehjem m.m.) der personer utsettes for et innendørs støynivå over grenseverdiforskriftens tiltaksgrense på 42 dBA. Det er ikke utarbeidet noen detaljert oversikt over hvilke tiltak som ville vært aktuelle å prioritere. En slik oversikt vil bl.a. avhenge av plansituasjonen for de aktuelle støytiltakene. Problemmomfanget er imidlertid størst i Akershus, Buskerud og Hordaland. I tillegg har Oslo, Vestfold og Rogaland mange personer som utsettes for støynivå over grenseverdiforskriftens tiltaksgrense. Det ville derfor vært mest naturlig å prioritere støyskjerming- og fasadetiltak i disse fylkene.

I forbindelse med St.meld. nr. 37 (1996-97) NVVP 1998-2007 ble det lagt til grunn en ramme på 160 mill. kr (1997-kr) til sikkerhetsmessig oppgradering av eksisterende tunneler i perioden 1998-2001. Tiltak som prioriteres er installasjon av servicetelefoner og brannslukningsapparater, rødblink og evt. bomber for manuell stenging. Vegdirektoratet har utarbeidet en prioriteringsliste som grunnlag for fordeling av midlene i perioden. Pr. 1. januar 2002 er det ventet at det vil gjenstå å ruste opp noen prioriterte tunneler i Hordaland og Nordland. Ved økt satsing på dette området i 2001 ville det derfor vært mest naturlig å prioritere tiltak i disse fylkene.

Spørsmål 66

Vegformål – Kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer – Gang- og sykkelveg Bratåker – Ruud i Hovet, Buskerud

Det vises til komitemerknad i Budsjett-Innst. S. nr. 13 (1999-2000), side 48.

- Hva har departementet nå gjort for å følge opp komiteens merknad vedr. gang- og sykkelveg på strekningen Bratåker-Ruud i Hovet, og hvilke lokale vedtak foreligger i saken?

Svar:

I St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 101, er det opplyst at Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til at planarbeidet startes opp med sikte på anleggstart i 2002. Dette er nå gjort, og Statens vegvesen bekrefter at planleggingen er i gang. Det tas sikte på at godkjent reguleringsplan skal foreligge høsten 2001, slik at anleggsarbeidene kan startes i 2002. Følgelig foreligger det ikke lokale vedtak i saken ennå.

Spørsmål 67

Vegformål – Kap. 1320 post 23 – Vingerbrøyting rv 50 Aurland – Hol

Det skal foreligge en rapport fra en arbeidsgruppe med representanter fra Sogn og Fjordane og Buskerud vedr. vinterbrøyting av rv 50 Hol – Aurland. Kjenner departementet til rapporten, og vil konklusjonene kunne danne grunnlag for å framtidig vurdering av vinterbrøyting av vegen?

Svar:

Departementet har i vedlegg til brev fra Aurland arbeiderparti av 18. august 2000 mottatt en rapport fra

en arbeidsgruppe valgt av kommunene Voss, Aurland, Hol og Ål. Rapporten er fra juli 1998, og gir en oversikt over kostnader ved brøyting, trafikkfall, historikk for vegen mm.

Ved vurdering av vintertjenestene på rv 50 har departementet mottatt grunnlagsmateriale fra Vegdirektoratet i brev av 13. juli 2000. Dette grunnlagsmateriale inneholder nyere tall enn de som framgår av rapporten fra arbeidsgruppen.

Rapporten fra arbeidsgruppen endrer ikke departementets vurdering og konklusjon.

I tillegg til denne rapporten er departementet nylig blitt kjent med at Buskerud vegkontor i et brev til Hol kommune, datert 31. oktober 2000, har redegjort for sannsynlige kostnader ved alternative nivåer på vinterdriften på rv 50. I brevet fra Buskerud vegkontor er det noen mindre forskjeller på angitte kostnader for vinterdriften, sammenlignet med Vegdirektoratets brev datert 13. juli 2000. Forskjellene skyldes at Buskerud vegkontor i høst har foretatt en mer gjennomarbeidet beregning av sannsynlige vinterkostnader. Disse forskjellene har imidlertid ingen betydning for Vegdirektoratets og departementets vurdering av saka.

Utover dette er departementet ikke kjent med at det foreligger noen nyere rapport som omhandler dette forholdet.

Kopi av brev fra Vegdirektoratet, datert 13. juli 2000, og brev fra Buskerud vegkontor, datert 31. oktober 2000, er vedlagt.

Spørsmål 68

Kompensasjon for autodieselavgift til bussruter uten driftsstøtte (ekspresbusser mv.)

Vedlagt oversendes brev med vedlegg av 4. desember 2000 fra Transportbedriftenes Landsforening. Det bes om en kommentar fra departementet snarest mulig.

Svar:

Den juridiske betenkningen som Transportbedriftenes Landsforening har fått utført, vurderer kompensasjonsordningen i forhold til statsstøttereglene i EØS-avtalen.

I henhold til EØS-avtalens artikkel 61 er det ikke adgang til å gi statsstøtte, men med visse unntak. Den juridiske betenkningen vurderer ett av unntakene fra artikkel 61, avtalens artikkel 49 om støtte som motsvarer behovet for en samordning av transportvirksomheten eller utgjør godtgjøring for visse forpliktelse som har sammenheng med begrepet offentlig tjeneste.

EØS-avtalens artikkel 49

I den juridiske betenkningen blir det påpekt at selskapene må påta seg visse forpliktelser som medfører ekstrakostnader. Ifølge betenkningen vil det da være relativt gode muligheter for å få medhold i at ordningen er lovlig iht. artikkel 49. Dette forutsetter imidlertid at samlet støtte som rutetrafikken mottar, ikke overstiger de merutgifter/mindreinntekter selskapene påføres som følge av offentlige tjenesteytelser de pålegges å utføre.

Samferdselsdepartementet vil i tilknytning til ovennevnte påpeke at ESA ikke har godtatt at kompensasjonsordningen omfattes av artikkel 49. Begrunnelsen er at rutenettet er kommersielt utviklet. Kompensasjonsordningen er for øvrig heller ikke knyttet til merutgifter for å utføre pålagte offentlige tjenester.

EØS-avtalens artikkel 61

Den juridiske betenkningen tar opp spørsmålet om kompensasjonsordningen rammes av EØS-avtalens artikkel 61 om ESA, eller ev. EFTA-domstolen kommer til at ordningen ikke omfattes av artikkel 49.

Artikkel 61 fastslår at støtte som "vriir eller truer med å vri konkurransen ved å begunstige enkelte foretak eller produksjonen av enkelte varer" er i strid med EØS-avtalen "i den utstrekning støtten påvirker samhandelen mellom avtalepartene."

Både den juridiske betenkningen og departementet vedgår at det kan være konkurranseflater mellom ekspressbussene og andre transportmidler, for eksempel turbusser. I betenkningen blir det dessuten medgitt at iht. EFTA-domstolens praksis skal det svært lite til før statsstøtte anses å fordreie konkurransen.

Også når det gjelder samhandelskriteriet skal det ifølge den juridiske betenkningen svært lite til før støtte anses for å påvirke samhandelen. I brev fra departementet til ESA har det blitt påpekt at alle operatører uansett nasjonalitet eller etableringssted, med adgang til å utføre innenlands passasjertransport har rett til kompensasjon på de samme betingelser. I tilbakemelding fra ESA opplyses det at slik ikke-diskriminerende behandling likevel ikke sikrer mot samhandelsvirkninger.

Samferdselsdepartementet vil påpeke at ESA ennå ikke har konkludert i saken. ESA har overfor departementet vist til en av unntaksbestemmelsene i artikkel 61. Den aktuelle bestemmelsen gjelder midlertidig avlasting for nye miljøavgifter. Det innebærer at ordningen må trappes ned over en kortere tidsperiode. Departementet antar at muligheten for å få ESA til å godkjenne kompensasjonsordningen er størst om ordningen legges om i tråd med denne unntaksbestemmelsen, og anbefaler derfor dette.

Vedlegg 2

Brev fra Samferdselsdepartementet v/samferdselsministeren til samferdselskomiteen, datert 14. november 2000

St.prp. nr. 1 (2000-2001) Samferdselsdepartementet

Det vises til brev av 07.11.2000 hvor komiteen ber om å få oversendt Jernbanetilsynets forslag til budsjett for 2001.

Vedlagt oversendes kopi av brev av 10.12.99 fra Jernbanetilsynet til Samferdselsdepartementet som grunnlag for departementets arbeid med statsbudsjettet for 2001, Jernbanetilsynets brev av 15.06.2000 til

Spørsmål 69

Jernbaneformål - Kap. 1351 overføringer til NSB BA

Hvor mye må statlig kjøp av persontrafikkjenester (post 70) økes med dersom:

- vi skal få en prisøkning på billetter som tilsvarende beregnet gjennomsnittlig prisøkning?
- ingen prisøkning?

Svar:

Sammenliknet med en gjennomsnittlig takstøkning på 6 pst. for enkeltbilletter og inntil 10 pst. for periodebilletter (slik NSB foreløpig har lagt til grunn i forhandlingene om statlig kjøp), har NSB beregnet at en takstøkning tilsvarende gjennomsnittlig prisøkning (som forutsettes å ligge på 2,1 pst.) fra 2000 til 2001, gir et merbehov for offentlig kjøp på om lag 60 mill. kr. Dersom takstene i 2001 fryses til 2000-nivå, har NSB beregnet et merbehov for offentlig kjøp på om lag 90 mill. kr. Beregningene forutsetter ellers bl.a. at antall reisende holder seg på samme nivå som for 2000.

Spørsmål 70

Vegformål - Vinterbrøyting rv 7 m.v.

Det vises til vedlagte brev av 6. desember d.å. fra Norges Miljøvernforbund.

-Det ønskes en kommentar snarest mulig til kommentar/påstand i Pkt. 1. i i brevet.

Svar:

Spørsmålet har vært forelagt Vegdirektoratet. Direktoratet bekrefter nå at en kolonne på rv 7 over Hardangervidda fikk store problemer også i 1997 og burde derfor vært nevnt i mitt tidligere svar. Det er derfor riktig slik Norges Miljøvernforbund sier i pkt. 1 i sitt brev at det har vært en alvorlig episode etter 1990.

Vi kan heller ikke se bort fra at det kan ha inntruffet andre, om enn mindre episoder. Jeg vil understreke at all kolonnekjøring skal skje på en trygg måte. Derfor er det viktig at opplegget for å gjennomføre en sikker trafikkavvikling om vinteren blir fulgt, jf. svaret på spørsmål 45.

Samferdselsdepartementet vedr. rammefordelingsforslag for 2001 og Jernbanetilsynets brev av 15.08.2000 vedr. fagproposisjonen for 2001.

Som det fremgår av St.prp. nr. 1 (2000-2001) har Samferdselsdepartementet fremmet forslag om 12 mill. kr for 2001 som er en økning på kr. 400 000,- i forhold til Revidert nasjonalbudsjett for 2000, og en økning på 1,9 mill.kr i forhold til saldert budsjett 2000. Samferdselsdepartementet vil ha en ny vurdering av

Jernbanetilsynets behov for økte ressurser i 2001 og ikke minst sett i lys av oppfølgingsbehov av Åstakommisjonens rapport, og vil om nødvendig komme tilbake til Stortinget med forslag om tilleggsbevilgninger. Tilsynets kostnader knyttet til arbeid med

regelforenkling i 2001 vil også kunne bli sett i sammenheng med departementets utredningsbevilgning.

Til orientering legges også ved kopi av brev fra Samferdselsdepartementet av 14.07.2000 til Jernbanetilsynet vedr. finansiering av ekstraordinære tiltak i 2000.

Vedlegg 3

Brev fra Fiskeridepartementet v/fiskeriministeren til samferdselskomiteen, datert 23. november 2000

St. prp nr. 1 (2000-2001) Fiskeridepartementet - prioritering av prosjekter på kap. 1064 Havnetjenesten

Det vises til brev av 18. oktober 2000 hvor Samferdselskomiteen stiller følgende spørsmål:

I St. prp. nr 1 vises det til at i prioriteringen av "Prosjekter vil Kystverket i størst mulig grad legge vekt på planer og prioriteringer på kommunalt og fylkeskommunalt nivå".

Hvor avviker de prioriteringer som Kystverket og departementet har foretatt til de fylkeskommunale prioriteringer, og hva er eventuelt begrunnelsen?

Svar:

Planprosessen for utbygging av fiskerihavner beskrives i Stortingsmelding nr. 46 (1996-1997) Havner og infrastruktur for sjøtransport. kap. 6.2. Her er det lagt opp til at initiativene til fiskerihavnutbygging tas i kommunene, og fremmes gjennom fylkeskommunene. Kystdirektoratets oppgave er å foreta en helhetlig og overordnet vurdering av bruken av midlene, og på denne bakgrunn fremme en samlet innstilling til Fiskeridepartementet i tilknytning til budsjettprosessen.

I hovedsak har Kystverket og kommunene følgende ansvarsfordeling for fiskerihavnprosjekter:

- Kystverket står normalt som byggherre for molobygging og mudring. Bevilgningene ligger under kap. 1064 Havnetjenesten post 30 som går med til å dekke utgifter til planlegging og utbygging av fiskerihavner. I tillegg dekker posten utgifter til forskning og utvikling, utredninger og samarbeid med forsknings- og utredningsinstitusjoner knyttet til de enkelte prosjekter. Under kap. 1064 post 45 kommer bevilgninger til vedlikehold av fiskerihavner.
- Kommunene står normalt som byggherre for bygging av kaier og annen funksjonsrettet infrastruktur. Kystverket gir økonomisk tilskudd til slike anlegg under kap. 1064 post 60. Normalt blir det bevilget 35-50% i tilskudd til anleggene, men det kan i særlige tilfeller bevilges mer. Tilsagnene blir gitt etter søknad fra kommunene.

Avhengig av lokale forhold kan det imidlertid være avvik fra disse generelle reglene.

Fylkets prioriteringer tar ikke hensyn til størrelsen av anleggene eller hvorvidt det er kaier, utdyping, eller

moloer. Nytte/kostnadsvurderinger har ført til at Kystverket har nedprioritert særlig kostbare prosjekter. I tillegg har også ressursituasjonen innen redskapsforvaltningen i perioder vært slik at igangsetting av nye store prosjekter ikke ville være hensiktsmessig. Dette gjelder for eksempel i perioder hvor man har igangsatt flere store prosjekter som binder opp mye utstyr. I slike tilfeller har Kystverket tilpasset tidspunktet for igangsetting av prosjektene for å oppnå mest mulig kostnadseffektiv anleggsdrift. Fiskeridepartementet legger til grunn at Kystverkets egen kapasitet innen havnetjenesten tilpasses og utnyttes rasjonelt og med mest mulig konsentrert innsats på det enkelte prosjekt.

Nedenfor følger en sammenstilling av fylkesvise prioriteringer og de faktiske prosjekter som er igangsatt for de mest aktuelle fylkene:

Rogaland

Fylket har i høringsutkast for fylkesplan fra 1997 foreslått følgende prioritering:

Eigersund og Husøy: Begge prosjektene er ferdig og ble utført under kap. 1064 post 30 og senere under post 60.

Sirevåg: Prosjektet er i arbeid og utføres under kap. 1064 post 30.

Møre og Romsdal

Fylket satte opp en prioriteringsplan i 1996 med følgende prosjekter:

Geilevika: Prosjektet er i arbeid under kap. 1064 post 30. Prosjektet ble utsatt til fordel for akutte reparasjoner i 1998, og vil være ferdig i 2001.

Flatsetland: Dette prosjektet driver kommunen med tilskudd fra kap. 1064 post 60 og med tilskudd fra Kommunal og regionaldepartementet (KRD).

Rindarøy: Kommunen driver forundersøkelser, blant annet bølgemålinger. Prosjektet er planlagt utført i samarbeid mellom Kystverket og kommunen. Samfinansiering er utsatt på grunn av manglende kommunal framdrift i prosjektet.

Eggebønes: Prosjektet er ferdig utført av kommunen og er gjennomført med tilskudd fra kap. 1064 post 60 og med tilskudd fra KRD.

Søvik: Prosjektet er ferdig og utført av Kystverket under kap. 1064 post 30.

Teistholmen: Prosjektet er ferdig utført av kommunen og er gjennomført med tilskudd fra kap. 1064 post 60 og med tilskudd fra KRD.

Skutvika: Prosjektet er ferdig utført av kommunen og er gjennomført med tilskudd fra kap. 1064 post 60 og med tilskudd fra KR.D.

Sør Trøndelag

Fylket satte i 1999 opp en strategisk plan for utvikling og forvaltning av havner i Sør Trøndelag. Tre havner er gitt høyest prioritert:

Uthaug: Prosjektet er ferdig og utført av Kystverket under kap. 1064 post 30 og senere under post 60.

Strand: Prosjektet er under planlegging av Kystverket, men er foreløpig nedprioritert til fordel for prosjekter i Nord-Norge.

Ansnes: Prosjektet er under planlegging av Kystverket, men er foreløpig nedprioritert til fordel for prosjekter i Nord-Norge.

Nord-Trøndelag

Fylket har prioritert Ramstadlandet, Valøy og Skei. Prosjektene er under vurdering med Kystverket som byggherre. Foreløpig mangler kommunal prioritering og tilrettelegging.

Nordland

Fylket har i mai 2000 satt opp en ny prioriteringsliste. Denne avløser en liste fra 1992. Da denne prioriteringslisten er av svært ny dato har Kystdirektoratet fortsatt behov for tid for å vurdere den sentrale prioriteringen av disse prosjektene. De høyest prioriterte prosjektene på fylkets liste er store prosjekter som krever tungt utstyr. I dag utføres eller settes i gang en rekke større prosjekter (Svartnes, Vadsø, Reine, Geilevika og Sirevåg) som legger beslag på store deler av Kystverkets tunge utstyr. Dette betyr at de største prosjektene på fylkets prioriteringsliste ikke kan igangsettes før store igangværende prosjekter avsluttes.

De aktuelle prosjektene som er prioritert av fylket kommenteres på følgende måte:

Lovsund (Lurøy): Dette er et nytt og stort prosjekt på anslagsvis 30 mill. kroner. Det omfatter både molobygging og utdyping. Det er ikke gjort nødvendige forundersøkelser og planlegging som tillater igangsetting av prosjektet i 2001.

Melbu (Hadsel): Dette er et stort prosjekt med kostnader på over 60 mill. kroner. Prosjektet kan ikke igangsettes før andre store prosjekter ferdigstilles. Dessuten er det fortsatt uavklarte spørsmål omkring fylkesmannens krav til håndtering av forurensete masser. Planarbeidet vil imidlertid starte opp i 2001.

Laukvik (Vågan): Var med på prioriteringslista fra 1992 og er planlagt fullført av Kystverket høsten 2000. Laukvik 2 er et nytt prosjekt på Laukvik som innebærer å grave ut en indre sjarkhavn i et område som nå er tørrlagt ved lavvann. Gravemassene skal brukes til å fylle opp havne- og industriarealer. Prosjektet krever omfattende forundersøkelser og planlegging. Anleggsdrift forventes derfor ikke å kunne starte opp før 2003-2004. Prosjektet er foreslått i disponeringsplanen for 2001.

Værøy: Dette er et nytt prosjekt som krever et par års planlegging.

Jektvik (Rødøy): Hovedplan for Jektvik ble utarbeidet i 1999 og prosjektet har en kostnadsramme på 3 mill. kroner. Prosjektet er foreslått i disponeringsplanen for 2001.

Hopen (Vågan): Dette er et utdypingsprosjekt med sterkt forurensete gravemasser, og krever omfattende planlegging i samarbeid med fylkesmannens miljøvernveddeling. Prosjektet anses for øvrig som et farledsprosjekt og hører eventuelt under kap. 1064 post 33. Det foreslås ingen nye anlegg på kap. 1064 post 33 i disponeringsplanen for 2001.

Stø (Øksnes): Prosjektet er nytt og krever forundersøkelser og planlegging før det kan settes i gang.

Nordmela (Andøy): Tekniske forhold med prosjektet er usikre og det kreves derfor omfattende forundersøkelser og planlegging. Kystverket har imidlertid planlagt å bruke midler fra kap. 1064 post 45 til å gjøre nødvendige vedlikeholds og reparasjonsarbeider i 2000.

Stamsundet (Vestvågøy): Prosjektet er stort og krevende med beregnede kostnader på over 60 mill. kroner. Det kreves omfattende forundersøkelser og planlegging og det antas ikke å være hensiktsmessig å sette i gang prosjektet før 2002.

Ballstad (Vestvågøy): Havna er meget forurenset og det er foreløpig uvisst om fylkesmannen vil tillate graving.

Bukkholmen (Herøy): Hovedplan er utarbeidet og lagt fram for Kystdirektoratet. Prosjektet omfatter bygging av molo og utdyping, og er i følge Kystdirektoratet klar for oppstart. På grunn av lav prioritering fra fylket er prosjektet ikke tatt med i disponeringsplanen for 2001.

Troms

Fylket har en plan fra 1995 med følgende prioriteringer:

Senjahopen: Prosjektet er ferdig og utført under kap. 1064 post 30.

Sommarøy: Prosjektet er ferdig og utført under kap. 1064 post 30.

Skjervøy indre og ytre: Prosjektet er ferdig og utført under kap. 1064. post 30.

Gryllefjord: Prosjektet er under vurdering av Kystverket. Modellforsøk er utført ved SINTEF. Prosjektet ser ut til å bli kostbart og med lav nytte/kostnadsverdi.

Bolla: Prosjektet er under vurdering av Kystverket, men er foreløpig nedprioritert til fordel for Svartnes.

Fjordgård: Prosjektet er ferdig og utbygd i kommunal regi, med tilskudd over kap. 1064 post 60.

Baddern: Prosjektet er under planlegging i kommunal regi. Prosjektet er forsinket da kommunen har prioritert en annen havn (Reinfjord).

Finmark

Fylket har en prioriteringsplan fra 1992. I samsvar med Budsj-innst. S. nr. 13 (1998-1999) og Budsj-innst.

S nr. 13-1999-2000, har departementet prioritert prosjektene Svarnes og Vadsø, til tross for at disse ikke står på prioriteringsplanen til fylket.

Forsøl: Prosjektet er førsteprioritet på lista til fylket, og er nå fullført under kap. 1064 post 30.

Kjøllefjord: Prosjektet er under vurdering av Kystverket, men det er foreløpig tvil om nytte/kostnadsforhold. Modellforsøk er i gang ved SINTEF og fylkeskommunen har gitt støtte til ny kommunal planlegging.

Kiberg: Prosjektet er under vurdering av Kystverket, men er foreløpig nedprioritert til fordel for Svartnes og Vadsø.

Dyffjord: Prosjektet er under planlegging i kommunal regi. Det er gitt tilsagn om tilskudd på 8.2 mill. kroner over kap. 1064 post 60.

Smørfjord: Prosjektet er under vurdering av Kystverket, men er foreløpig nedprioritert til fordel for Svartnes og Vadsø.

Vedlegg 4

Brev fra Fiskeridepartementet v/fiskeriministeren til Stortinget, datert 29. november 2000

St.prp. nr. 1 (2000-2001) Fiskeridepartementet - spørsmål

Det vises til brev av 15. november 2000 fra Samferdselskomiteen.

2. Kap 1070 (jfr. kap. 4070) Elektroniske navigasjons-hjelpemidler

Spørsmål i)

Det ønskes en nærmere presisering av hvor (hvilke stasjoner) midlene til følgende poster nyttes:

post 1 Driftsutgifter

post 70 Tilskudd til utbygging og drift av Loran-C (hvor mye brukes):

Svar

Post 1 Driftsutgifter:

Her dekkes lønns- og driftsutgifter til de tjenester som Fiskeridepartementet kjøper av Forsvarets tele- og datatjenestes stab, herunder et fast beløp til det franske kontrollsenteret i Brest, de norske stasjonene Værlandet, Bø i Vesterålen, Berlevåg og Jan Mayen, drift av Samfunnet Jan Mayen samt sluttkostnadene ved avhending og riving av det nedlagte Decca-systemet.

For de enkelte stasjonene samt Samfunnet Jan Mayen er kostnadene fordelt slik:

Stasjon	Lønn	Drift
Værlandet	1,8 mill kr	0,6 mill kr
Bø i Vesterålen	3,0 mill kr	1,2 mill kr
Berlevåg	0,5 mill kr	0,8 mill kr
Jan Mayen	1,5 mill kr	0,4 mill kr
Samfunnet Jan Mayen	7,0 mill kr	6,8 mill kr

Fordelingen på de enkelte stasjonene er basert på tidligere års forbruk. I tillegg kommer også utgifter til kjøp av tjenester i forsvarsets tele- og datatjeneste og det franske kontrollsenteret.

Vestre Jakobselv: Prosjektet er under vurdering av Kystverket, men lokale myndigheter har foreløpig ikke klare planer for prosjektet.

Øksfjord: Prosjektet er under vurdering av Kystverket, men er foreløpig nedprioritert til fordel for Svartnes og Vadsø. Fylkeskommunen har gitt støtte til ny kommunal planlegging.

Gamvik: Prosjektet er ferdigstilt i kommunal regi med støtte fra Kystverket.

Berlvåg: Prosjektet innebærer reparasjon av molo samt utdyping og bygging av kaier i indre havn. Modellforsøk konkluderer med at det ikke er akutt behov for reparasjon av moloen. Kaier er bygd med tilskudd fra KR.D. Fylkeskommunen har gitt støtte til ny kommunal planlegging.

Post 70 Tilskudd til utbygging og drift av Loran-C:

Over denne posten dekkes den norske andelen av fellesutgiftene til driften av koordineringsorganet for Northwest European Loran-C System (NELS CAO), norsk andel av drift av Loran-C stasjonen i Ejde (i henhold til den internasjonale avtalen), kostnadene til drift av det norske (midlertidige) kontrollsenteret ved stasjonen i Bø i Vesterålen, samt den norske andelen av de fellesutgifter som påløper ved drift av det vesteuropeiske Loran-C systemet, såkalte systemkostnader (her inngår også den felles videreutviklingen av Eurofix).

Disse fordeler seg slik:

Formål	kostnad
CAO	0,6 mill kr
Systemkostnader	4,7 mill kr
Ejde	0,8 mill kr
Bø kontrollsenter	3,5 mill kr

I disse beløpene inngår også noe midler til Eurofix som ikke forventes brukt i 2000, og som søkes overført til 2001.

Spørsmål ii)

Hvordan er utgiftsdekningen for Jan Mayen fordelt mellom ulike departementer/etater

Svar

Fiskeridepartementet har ansvar for å samordne budsjettet for driften av Jan Mayen. Felleskostnadene er delt mellom Fiskeridepartementet, Det norske meteorologiske institutt(DNMI) v/vervarslinga i Nord-Norge og Telenor Nett A/S. Det er over Fiskeridepartementets budsjett hovedutgiftene til driften dekkes,

mens DNMI og Telenor betaler for bruk av tjenester og infrastruktur.

Institusjon	kostnad
DNMI	2,5 mill kr
Telenor	0,4 mill kr

Ut over dette tar FTD betalt for ytelser som transport, opphold etc av alle som har tjenstlige oppdrag på Jan Mayen.

Spørsmål iii)

Hva er bemanningen på de ulike stasjoner?

Svar

Norge har 4 stasjoner, Jan Mayen, Berlevåg, Bø i Vesterålen og Værlandet.

Stasjon	Bemanning
Jan Mayen:	14 (inkluderer alle ansatte på Jan Mayen)
Berlevåg:	1,5
Bø i Vesterålen:	9

Værlandet 1,5

Spørsmål iv)

Det ønskes en nærmere redegjørelse for fremdrift av utredning nevnt i Innst. S. 220 (1999-2000), side 217 (LORAN C EUROFIX) jfr ellers Budsjett-innst. S. nr 13 (1999-2000).

Svar

I Budsjett-innst. S. nr 13 (1999-2000) viste Stortinget til at Fiskeridepartementet har bedt Forsvarets tele- og datatjeneste (FTD) utrede muligheten for å bygge om stasjonen i Bø i Vesterålen til et permanent kontrollsenter for Loran-C. FTD har gjennomført en slik studie, som viser at dette er mulig. Hvorvidt man skal gå videre med dette, må imidlertid dels ses i sammenheng med og avvente den pågående utviklingen innen Eurofix, og dels avvente avklaring av en mulig integrering av Loran-C som et støttesystem i et framtidig europeisk satellittsystem.