

Budsjett-innst. S. nr. 13.

(1998-99)

Innstilling fra samferdselskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 1999 vedkommende rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet.

St.prp. nr. 1 (1998-99) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 8 og 11 (1998-98).

Til Stortinget.

Komiteen fremmer i denne innstillingen forslag om bevilgninger på statsbudsjettet for 1999 under de kapitler som er fordelt komiteen på rammeområde 18 ved Stortingets vedtak av 20. oktober 1998, jf. Innst. S. nr. 1 (1998-99).

1. OVERSIKT OVER BUDSJETTFORSLAGENE

1.1 Rammeområde 18. Kapitler og poster under Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet

Oversikt over budsjettkapitler og poster¹ i rammeområde 18

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 8 og 11
Utgifter i hele kroner			
<i>Fiskeridepartementet</i>			
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)	131 300 000
	1	Driftsutgifter	78 900 000
	47	Innkjøp av EDB-utstyr	2 400 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet	50 000 000
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)	192 000 000
	30	Fiskerihavneanlegg	130 000 000
	33	Farleder	37 000 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	25 000 000
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)	195 600 000
	1	Driftsutgifter	180 600 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	15 000 000
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)	326 500 000
	1	Driftsutgifter	313 500 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	13 000 000
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)	58 150 000
	1	Driftsutgifter	26 150 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	32 000 000
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)	32 970 000
	1	Driftsutgifter	24 460 000
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C	6 810 000
	72	Radiodekning Barentshavet	1 700 000

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 8 og 11
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	109 800 000
	1	Driftsutgifter	84 700 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 100 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål	13 000 000
1301		Forskning og utvikling m.v.	106 400 000
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	12 800 000
	50	Samferdselsforskning	53 200 000
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport	40 400 000
1310		Flytransport	271 100 000
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter	271 100 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	140 900 000
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	52 900 000
	70	Overføring til Luftfartsverket	88 000 000
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	9 546 500 000
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	5 420 000 000
	24	Statens vegvesens produksjon	-110 000 000
	30	Riksveginvesteringer	3 923 000 000
	31	Tilskudd til rassikring	75 600 000
	60	Tilskudd til fylkesvegformål	237 900 000
1330		Særskilte transportiltak	580 600 000
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	380 000 000
	70	Tilskudd til Hurtigruten	200 600 000
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	3 613 000 000
	23	Drift og vedlikehold	2 264 000 000
	30	Investeringer i linjen	1 349 000 000
1351		Overføringer til NSB BA	980 000 000
	70	Betaling for persontransporttjenester	980 000 000
1352		NSB Gardermobanen AS	65 000 000
	70	Refusjon av merverdiavgift	65 000 000
1354		Statens jernbanetilsyn	6 900 000
	1	Driftsutgifter	6 900 000
1360		Samferdselsberedskap	37 140 000
	1	Driftsutgifter	4 050 000
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v.	10 090 000
	70	Beredskapslagring	2 300 000
	71	Tilskudd til samfunnsplågte oppgaver vedr. Totalforsvaret	20 700 000
1370		Kjøp av posttjenester	580 000 000
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	580 000 000
1371		Etablering av Posten Norge BA	200 000 000
	70	Tilskudd til restrukturering	200 000 000
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	154 100 000
	1	Driftsutgifter	126 800 000
	45	Større utstyrsans kaffelser og vedlikehold	17 300 000
	70	Refusjon til Telenor AS	10 000 000
<i>Statens forretningsdrift</i>			
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	604 200 000
	24	Driftsresultat	-44 000 000
	1	Driftsinntekter	-4 250 170 000
	2	Inntekter regionale flyplasser	-120 400 000
	3	Fra reguleringsfondet	-198 450 000
	4	Driftsutgifter	1 347 500 000

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 8 og 11
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser	187 100 000
		6 Avskrivninger	2 595 600 000
		7 Renter av statens kapital	41 100 000
		8 Til investeringsformål	353 720 000
30		Flyplass anlegg	648 200 000
Sum utgifter rammeområde 18			17 932 160 000

Inntekter i hele kroner

Inntekter under departementene

4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)	50 000
	1	Salg av fyr- og merkelister	40 000
	7	Refusjoner	10 000
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)	10 000
	7	Refusjoner	10 000
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)	59 790 000
	2	Alminnelig kystgebyr	59 540 000
	7	Refusjoner	10 000
	42	Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	240 000
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)	345 330 000
	1	Losgebyr	345 310 000
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000
	7	Refusjoner	10 000
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)	22 300 000
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	5 900 000
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 000 000
	4	Sikkerhetsgebyr trafikkentral Oslofjorden	11 400 000
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)	3 800 000
	1	Refusjoner NELS	1 000 000
	7	Refusjoner	2 800 000
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	1 780 000
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 780 000
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	214 300 000
	1	Salgsinntekter m.m.	15 000 000
	2	Diverse gebyrer	199 300 000
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	56 700 000
	1	Kjørevegsavgift	56 700 000
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	144 100 000
	1	Diverse avgifter og gebyrer	144 100 000

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

5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	353 720 000
	35	Til investeringsformål (overført fra kap. 2450, post 24 Driftsresultat)	353 720 000

Renter og utbytte m.v.

5611		Renter av lån til NSB BA	124 000 000
	80	Renter	124 000 000
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			1 851 880 000
Netto rammeområde 18			16 080 280 000

¹ 90-poster behandles av finanskomiteen utenfor rammesystemet.

Kap. Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 8 og 11	Ap	KrF, Sp og V	FrP	H	SV
4070	Elektroniske navigasjons- hjelpemidler (jf. kap. 1070)	3 800	3 800	3 800	3 800	3 800	3 800
1	Refusjoner NELS	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000
7	Refusjoner	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	1 780	1 780	1 780	1 780	1 780	1 780
1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 780	1 780	1 780	1 780	1 780	1 780
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	214 300	214 300	214 300	214 300	214 300	214 300
1	Salgsinntekter m.m.	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000
2	Diverse gebyrer	199 300	199 300	199 300	199 300	199 300	199 300
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	56 700	106 700	106 700	126 700	126 700	106 700
1	Kjørevegsavgift	56 700	56 700	56 700	76 700	76 700	56 700
4	Leieinntekter	0	50 000	50 000	50 000	50 000	50 000
4380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	144 100	144 100	144 100	144 100	144 100	144 100
1	Diverse avgifter og gebyrer .	144 100	144 100	144 100	144 100	144 100	144 100
5450	Luftfartsverket (jf. kap. 2450)	353 720	353 720	353 720	353 720	353 720	353 720
35	Til investeringsformål (overført fra kap. 2450, post 24 Driftsresultat)	353 720	353 720	353 720	353 720	353 720	353 720
5611	Renter av lån til NSB BA ..	124 000	124 000	124 000	124 000	124 000	124 000
80	Renter	124 000	124 000	124 000	124 000	124 000	124 000
5612	Renter av lån til Posten Norge BA	26 000	26 000	26 000	26 000	26 000	26 000
81	Renter av ansvarlig lån	26 000	26 000	26 000	26 000	26 000	26 000
5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000
80	Renter	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000	500 000
Sum inntekter rammeområde 18		1 851 880	1 901 880	1 901 880	1 921 880	1 921 880	1 901 880
Netto rammeområde 18		16 080 280	15 823 280	15 823 280	15 823 280	15 823 280	15 823 280

Komiteen viser til at komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre under pkt. 2.3 har meldt subsidiær støtte til rammevedtak fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre. Dette forslaget blir derfor tilråding under kap. 6 i denne innstillingen.

2.3 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre har, for å sikre flertall for et budsjettforslag, endret på sine opprinnelige prioriteringer, for på den måten å få sekundær støtte fra Fremskrittspartiet og Høyre. Dette innebærer at det i forhold til sentrumspartiens bud-

sjettforslag slik det framgår av Budsjett-innst. S. I. (1998-99) og Budsjett-innst. S. I. Tillegg nr. 1 (1998-99), er gjort følgende endringer:

Kap.	Post	Formål	Beløp
1301	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport	-5 000
1311	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	-15 000
1320	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	-48 000
1320	60	Tilskudd til fylkesveger	-12 000
1350	23	Drift og vedlikehold	-20 000
1350	30	Investeringer i linjen	-30 000
1320	30	Riksveginvesteringer	130 000

I tillegg til det som framgår av tabellen er det forutsatt at det innenfor kap. 1320 post 30 skal omdispone- res 20 mill. kroner fra storbymidler til investeringer i riksvegnettet, slik at det totalt er stilt til disposisjon 150 mill. kroner mer til riksveginvesteringer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre, legger til grunn at den økte rammen for investeringer i riksvegnettet skal fordeles av departementet, bl.a. med tanke på å sikre en mest mulig økonomisk og rasjonell framdrift på pågående prosjekter. Flertallet mener at det ved fordelingen av midler på budsjettet for år 2000 skal tas hensyn til hvilke fylker som gjennom dette har fått tildelt ekstra midler.

Flertallet legger til grunn at reduksjonen på vedlikehold ikke skal gå ut over trafikksikkerhetsarbeidet. Flertallet mener kuttet i vedlikeholdsmidlene i størst mulig grad bør gjennomføres ved utsettelse av større utbedringsarbeider som ikke er avgjørende for trafikksikkerhet og som ikke blir vesentlig fordyret ved utsettelse.

Flertallet forutsetter videre at kuttet i kap. 1350 post 30, investeringer i linjen, ikke skal gå ut over tilretteleggingen for krengetog.

2.4 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Arbeiderpartiet vil drive en samferdselspolitikk som fremmer fordeling, bedre miljø, framkommelighet og økt verdiskapning i næringslivet.

Disse medlemmer mener at investeringer i veg, jernbane, luftfart, havner og kollektivtrafikk, må samordnes og prioriteres i forhold til hverandre. Det må derfor legges stor vekt på arbeidet med en felles nasjonal transportplan som skal legges fram i 2000.

Disse medlemmer mener at samferdselsinvesteringene i større grad bør vris fra veg til bane, havn og kollektivsatsing. Jernbaneinvesteringene må ta sikte på å øke sikkerheten, punktligheten, kapasiteten og redusere reisetiden. Det må satses på utvikling av nærtrafikken i tilknytning til de store byer, inter-city trafikken og krengetog på de mest trafikkerte fjernstrekningene.

Godstransport over lange avstander bør i størst mulig grad overføres fra veg til båt og bane. Havnene må integreres sterkere i det øvrige transporttilbudet. Fiskerihavnutbygginga må styrkes som ledd i en strategi for økt verdiskapning i fiskerinæringa.

Disse medlemmer mener at kollektivtrafikken bør bygges ut i byer og bynære områder, slik at veksten i biltrafikken i disse områdene kan flate ut. Framkommeligheten for kollektivtrafikken må økes, og tilgjengelighet, frekvens og regularitet må bli bedre. Det må tas hensyn til at trafikk- og miljøproblemer i storbyområder og distrikter er forskjellige. Gode samferdselsbetingelser er en forutsetning for å opprettholde bosetting og næringsvirksomhet i distriktene. Bilen er det best egnede framkomstmiddelet i Distrikts-Norge. Utbyggingen av stamvegnettet må fortsette, og i deler av landet må også riksvegnettet bygges videre ut.

Disse medlemmer vil videreføre et velfungerende nasjonalt flytransporttilbud.

Disse medlemmer vil likeså legge til rette for et likeverdig post- og teletilbud over hele landet. En landsdekkende infrastruktur med stor kapasitet må sikre at alle kan nyttiggjøre seg stadig nye muligheter for elektronisk kommunikasjon.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Jaglands framlegg til planer for de ulike transportsektorene for perioden 1998-2001 bygger på disse målsettingene. Disse medlemmer vil i utformingen av budsjettene det enkelte år innrette budsjettet i samsvar med disse planene. Samtidig er det i planene understreket at bevilgningene de enkelte år må skje innenfor en forsvarlig realøkonomisk ramme.

Disse medlemmer viser til at Kristelig Folkeparti og Senterpartiet ved behandlingen av Arbeiderparti-regjeringens framlegg til transportplaner våren 1997 gikk inn for å bevilge 5 300 mill. kroner mer til veginvesteringer i perioden 1998-2001 utover Arbeiderparti-regjeringens framlegg. Jernbaneinvesteringer ble foreslått øket med 3 200 mill. kroner og havneinvesteringer med 346 mill. kroner. Senterpartiet foreslo også å øke luftfartsinvesteringene med 1 000 mill. kroner.

Disse medlemmer konstaterer at regjeringen Bondeviks framlegg til statsbudsjett tvert imot innebæ-

rer et kutt i riksveginvesteringer på 10 pst. fra 1998 til 1999. Samferdselsinvesteringene er et av de områder hvor det er kuttet hardest i budsjettet. Dette er et alvorlig brudd på politisk troverdighet overfor velgerne.

Disse medlemmer konstaterer videre at det i finansinnstillingen er inngått et forlik mellom regjeringpartiene, Fremskrittspartiet og Høyre, hvor budsjetttrammen for samferdsel er redusert med 257 mill. kroner i forhold til framlegget fra regjeringen Bondevik.

Disse medlemmer viser til at Arbeiderpartiet ved behandlingen av finansinnstillingen har gått inn for en ramme til samferdselsformål som er 80 mill. kroner lavere enn Regjeringens budsjettframlegg.

Som ledd i det samlede finanspolitiske opplegget la Arbeiderpartiet da til grunn at statens gjenstående bevilgningsforpliktelser for tilskudd til restrukturering

ved etablering av Posten Norge BA fordeles over to år. Utgifter i 1999 ble derfor foreslått redusert med 100 mill. kroner.

Arbeiderpartiet foreslo videre at det skal gis kompensasjon for autodieselavgift og så for ekspressbusser m.v. som ikke har offentlig tilskudd. Bevilgningene til slik kompensasjon ble derfor foreslått økt med 20 mill. kroner.

Arbeiderpartiet gikk også inn for at seteavgifter for flyreiser skal avvikles og omgjøres til en passasjeravgift. Da flyselskapene har utlignet flyseteavgifter på flyreiser over hele landet, innebærer Arbeiderpartiets opplegg lavere pris på flyreiser over hele landet.

Arbeiderpartiet tok i finansinnstillingen ikke standpunkt til den nærmere disponering innenfor rammeområdet.

Arbeiderpartiets forslag til netto budsjettramme for rammeområde 18 Samferdsel. Avvik fra Regjeringens framlegg (i tusen kroner).

Kap.	Post	Formål	Beløp
1330		Særskilte transportiltak	
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	+ 20 000
1371		Etablering av Posten Norge BA	
	70	Tilskudd til restrukturering	- 100 000
Avvik			- 80 000

Disse medlemmer konstaterer at Arbeiderpartiet ikke fikk flertall for sitt opplegg, og at den vedtatte rammen for samferdsel er 157 mill. kroner lavere enn Arbeiderpartiets forslag.

Disse medlemmer viser til at flertallet i Stortinget har basert rammevedtaket på en forutsetning om reduksjon av særskilte poster i budsjettet.

Disse medlemmer finner på bakgrunn av dette å måtte ta til etterretning forutsatte kutt på 200 mill. kroner fra restrukturering i Posten Norge BA, kutt på 15 mill. kroner fra drift og vedlikehold i Jernbaneverket, kutt på 10 mill. kroner fra ikke-statlige flyplasser, og en økning i Jernbaneverkets leieinntekter på 50 mill. kroner. Det er enighet om en økning på 20 mill. kroner i refusjon til ekspressbusser m.v. Disse medlemmer går imidlertid mot kutt på 10 mill. kroner til kjøp av posttjenester og mot økning på 8 mill. kroner til Redningselskapet. Dette gir et netto kuttbehov på 2 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til Regjeringens forslag om en reduksjon i riksveginvesteringene med 10 pst. Regjeringen legger i budsjettet opp til en ytterligere reduksjon i framdriften av igangsatte vegprosjekt. Regjeringen har selv beregnet at for å drive igangsatte prosjekt rasjonelt, er det behov for omlag 800 mill. kroner mer enn det er funnet rom for i 1999. Forlenget byggetid fører til økte anleggskostnader. Eksempelvis vil ett års forlengelse av byggeperioden for et gjen-

nomsnittsanlegg føre til at anleggskostnadene øker med 10-15 pst.

Regjeringen søker i en viss utstrekning å kompensere for dette ved å framskynde bompengeselskapenes tilførsel til bompengeprojektene. Dette resulterer imidlertid i at statens forpliktelser de kommende år øker. Staten vil derfor få mindre frihet i innretningen av veginvesteringene.

Disse medlemmer mener at det må legges opp til en mest mulig rasjonell framdrift av igangsatte vegprosjekt. Derfor vil disse medlemmer legge opp til et noe større tempo i gjennomføringen av noen stamveg- og riksvegprosjekter, og gang- og sykkelveger. Dette fører også til at flere prosjekter blir ferdigstilt.

Disse medlemmer gjør derfor en intern omfordeling av 260 mill. kroner fra trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. til riksveginvesteringer. I forbindelse med reduksjon av drift- og vedlikeholds-posten legges det opp til skjerming av trafikk sikkerhetsarbeidet som går inn under denne posten (trafikkantiltak). Ellers legges det opp til at departementet/vegetaten foretar reduksjonen uten spesielle føringer. Forslaget innebærer at oppfyllelsen av vegplanen blir mer lik for de to postene, og at begge postene kommer ut noe i underkant av samme nominelle nivå som i 1998.

Post (mill. kroner)	Budsjett 1998	Regj. forslag	Fraksj. forslag	Pst. av 1998 budsjett	Oppf. vegplanen pst.
Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger	5 181	5 420	5 160	99,6	47,8
Riksveginvesteringer	4 201	3 923	4 183	99,6	48,5
Sum statlige midler					
(alle poster)	9 540	9 546	9 546	100,1	48,0

Økningen fordeles slik:

Stamveger	1 10 mill. kroner
Øvrige riksveger	80 mill. kroner
Mindre investerings tiltak	70 mill. kroner

(særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak og rassikring, bl.a. gang- og sykkelveger)

Disse medlemmer foreslår videre å øke rammen til investering i fiskerihavner med 12 mill. kroner. Dette foreslås disponert til økt bevilgning til reparasjoner/havneforbedringer, økt tilskudd til fiskerihavneanlegg, oppstart av Melbu havn og slutføring av Svartnes havn.

Disse medlemmer foreslår videre å bevilge 3,3 mill. kroner for videreføring av statlige tilskudd til flyruter til og fra Fagernes lufthavn og hhv. Oslo og Bergen.

Til inndekning av økningen og netto inndekningsbehov foreslås følgende kutt:

Kystadministrasjon	4,3 mill. kroner
Transportforskning	4,0 mill. kroner
Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport	7,0 mill. kroner
Flyplassanlegg	2,0 mill. kroner

Arbeiderpartiets forslag til disponering av den vedtatte budsjetttramme for rammeområde 18 Samferdsel. Avvik fra Regjerings framlegg (i tusen kroner)

Kap.	Post	Formål	Avvik
Utgifter rammeområde 18 (i hele tusen kroner)			
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)	
	1	Driftsutgifter	-4 300
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)	
	30	Fiskerihavneanlegg	+10 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	+2 000
1301		Forskning og utvikling m.v.	
	50	Samferdsels forskning	-4 000
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport	-7 000
1310		Flytransport	
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter	+3 300
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	-10 000
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	-260 000
	30	Riksveginvesteringer	+260 000
1330		Særskilte transporttiltak	
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	+20 000
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	
	23	Drift og vedlikehold	-15 000

Kap.	Post	Formål	Avvik
1371		Etablering av Posten Norge BA	
	70	Tilskudd til restrukturering	-200 000
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)	
	30	Flyplassanlegg	-2 000
Sum utgifter rammeområde 18			-207 000
Inntekter rammeområde 18 (i hele tusen kroner)			
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	
	4	Leieinntekter	+50 000
Sum inntekter rammeområde 18			+50 000
Sum netto rammeområde 18			-257 000
Sum rammeområde 18 - rammevedtak			0

Disse medlemmer fremmer følgende forslag knyttet til rammedisponeringen:

«X.

Økningen under kap. 1064 Havnetjenesten og kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer fordeles i samsvar med Arbeiderpartiets merknader i innstillingen.»

2.5 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre er opptatt av gode kommunikasjonsårer i alle deler av landet. Samferdselspolitikken har store konsekvenser for distriktenes konkurransevne og mulighet for fortsatt verdiskapning og den har store konsekvenser for luftkvalitet og dermed også livskvaliteten og helsetilstanden i byene. Disse medlemmer vil prioritere trafiksikkerhet og rassikring, vegvedlikehold, viktige samferdselstiltak i distriktene, miljøvennlig samferdsel i byområdene og fortsatt satsing på krengetog og styrking av vedlikeholdet av jernbanen.

Vegvedlikehold er avgjørende for trafiksikkerheten og nødvendig for å opprettholde vegkapitalen. For dårlig vedlikehold gir redusert trafiksikkerhet og kan føre til store kostnader til opprusting på et senere tidspunkt. Vegvedlikehold innebærer også satsing på brøyting og legger på den måten til rette for økt bruk av piggfrie vinterdekk i byområdene som er sterkt plaget av svevestøv.

Disse medlemmer prioriterer trafiksikkerhet og rassikring. Rassikring tilføres 75 mill. kroner over

en egen post, i tillegg til ordinære riksveginvesteringer som i en del tilfeller reduserer rasfaren.

Disse medlemmer er opptatt av å sikre gode kommunikasjoner i distriktene. Godt vedlikehold er viktig også i denne sammenheng. Samtidig har en funnet plass for å starte opp 8 nye prosjekter på øvrig riksvegnett/fylkesvegnettet som alle har stor lokal og regional betydning.

Jembanevedlikehold er avgjørende for å sikre regularitet i reisetilbudet. Godt vedlikehold er også en forutsetning for at nytt materiell og satsingen på krengetog skal gi den positive effekt i form av kortere reisetid og flere passasjerer. Disse medlemmer er opptatt av oppfølgingen av det vedtak Stortinget har gjort om satsing på krengetog, og er tilfreds med at det er satt av 310 mill. kroner til denne satsingen i 1999.

2.6 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets prinsipale forslag i Budsjett-innst. S. I (1998-1999) om en nettoramme på 16 287 780 000 kroner.

Disse medlemmer viser til at det i Fremskrittspartiets samferdselsbudsjett er lagt vekt på en større satsing innenfor vegbygging, vedlikehold, trafiksikkerhet og bussruter.

Disse medlemmer vil vise til følgende statistikk over innenlands persontransport etter transportmåte 1996:

Innenlandsk persontransport etter transportmåte 1996. Kilde: SSB

	Mill. passasjerkilometer	Prosent
Bilferjeruter	256	0,45
Annen rutefart	367	0,64
Sum sjøtransport	623	-
NSB	2 384	4,17

	Mill. passasjerkilometer	Prosent
Bybaner	383	0,67
Sum jernbanetransport	2 767	-
Rutebiler	3 752	6,57
Drosjer	570	1,00
Utleiebiler	641	1,12
Personbiler	44 052	77,13
Motorsykler	768	1,34
Sum vegtransport	49 783	-
Lufttransport	3 938	6,90
Sum	57 111	57 111

Disse medlemmer legger til grunn at vegtrafikken utfører 87,2 pst. av all persontransport i Norge, og at bilbruk alene står for 79,2 pst. Fremskrittspartiet baserer seg på at bil- og vegtrafikk også i fremtiden vil spille en dominerende rolle i norsk samferdsel. Fremskrittspartiet har vanskelig for å se hvordan Regjeringen har tenkt seg en omprioritering ved at bilbruk skal reduseres og kollektivtrafikk skal prioriteres i dette budsjettet. Riktignok er investeringstakten i stamvegnettet redusert, men noen alternative transporttilbud foreslås ikke etablert. Resultatet blir et rent nedskjæ-

ringsbudsjett uten virkemidler for å løse problemene i norsk samferdsel.

Disse medlemmer vil derfor forsere utviklingen av stamvegnettet i Norge, og forbedre vedlikeholdet. Videre foreslår disse medlemmer en økning i tilskuddet til fylkesveger. Fremskrittspartiet foreslår i Budsjett-innst. S. I (1998-99) og Budsjett-innst. S. I. Tillegg nr. 1 (1998-99) derfor en samlet økning på 1 700 mill. kroner

Disse medlemmer foreslår i finansinnstillingen totalt følgende endringer:

Statsbudsjettet 1999 Fremskrittspartiets endringer i forhold til Regjeringens forslag under rammeområde 18 (i 1000 kroner)

Kap.	Post	Formål	FrP
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)	
	1	Driftsutgifter	-9 000
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	-7 000
1300		Samferdselsdepartementet (jf. Kap. 4300)	
	1	Driftsutgifter	-7 000
1301		Forskning og utvikling m.v.	
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	-5 000
	50	Samferdselsforskning	-27 000
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport	-20 000
1310		Flytransport	
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter	-7 500
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	+200 000
	30	Riksveginvesteringer	+1 350 000
	60	Tilskudd til fylkesvegformål	+150 000
1330		Særskilte transporttiltak	
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	-380 000
	70	Tilskudd til Hurtigruten	-80 000
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	
	23	Drift og vedlikehold	-300 000
	30	Investeringer i linjen	-150 000
1351		Overføringer til NSB BA	
	70	Betaling for persontransporttjenester	-120 000
1370		Kjøp av posttjenester	
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	-180 000
1371		Etablering av Posten Norge BA	
	70	Tilskudd til restrukturering	-200 000
Sum endringer under rammeområde 18			+207 500

2.7 Generelle merknader fra Høyre

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres prinsipale forslag i Budsjett-innst. S. I (1998-99) om en nettoramme på kr 16 645 480 000.

Disse medlemmer vil peke på at forslaget fra Regjeringen innebærer en svekket satsing på kommunikasjoner i Norge. Regjeringen tar ikke konsekvensen av at et forbedret samferdselsnett er av den største betydning for næringslivet, særlig i distriktene. Høyres satsing har vært særlig innrettet mot veger fordi dette vil gi den beste samfunnsøkonomiske avkastningen. For 1999 foreslår Høyre i sitt alternative statsbudsjett å øke veginvesteringene med en milliard kroner ut over det Regjeringen Bondevik legger opp til.

Disse medlemmer vil understreke at Høyres samferdselspolitiske målsetting er at alle deler av landet skal ha en moderne infrastruktur. Innen geografiske områder der det ikke er kommersielt grunnlag for moderne tjenester, er det en klar offentlig oppgave å bidra til at tjenestene likevel etableres. Manglende omstillingsevne og manglende vilje til å utnytte fordelene en fri konkurranse byr på, vil i neste omgang svekke det offentliges muligheter til å understøtte utsatte områder.

Disse medlemmer vil understreke den avgjørende betydningen en godt utbygget infrastruktur innen samferdselssektoren har for sysselsetting og bosetting. Gode kommunikasjoner er en forutsetning for et verdiskapende næringsliv. De store avstandene innenlands og de meget lange avstandene til og fra de viktigste markedene utenlands, forutsetter at transporten er minst like effektiv som i de land vi konkurrerer med. Uten en effektiv transport vil næringslivets konkurransevne svekkes, verdiskapningen reduseres og dermed gjøre velferdsgoder usikre. Dette gjelder både i distriktene og i byområdene. Disse sammenhengene representerer den gode sirkel. Den gode sirkel skaper verdier og realiserer samfunnsmessige velferds- og miljøpolitiske målsettinger. Det er nødvendig å minne om disse sammenhengene i en tid hvor det politiske fokus som oftest er på transporters ulemper.

Disse medlemmer vil peke på at det må være en hovedoppgave å legge de transportpolitiske forutsetningene slik til rette at ikke bare eksisterende næringsliv fortsatt skal finne det mulig å drive sin virksomhet i eller utfra Norge, men også å stimulere til nyetableringer i Norge. I en internasjonal sammenligning av lokaliseringsfaktorer kommer imidlertid Norge relativt dårlig ut. Det gjelder bl.a. på transportområdet. En undersøkelse fra European Logistics Association viser at logistikkostnadene i norsk industri ligger mer enn 50 pst. høyere enn i Europa ellers. Transporten er den viktigste komponenten og utgjør ca. 2/3 av logistikkostnadene. I gjennomsnitt utgjør transportkostnadene alene nærmere 8 pst. av omsetningsverdien.

Disse medlemmer vil videre peke på at vi synes å gå mot et historisk lavmål i veginvesteringene som andel av BNP. I dag utgjør veginvesteringene 0,5 pst. av BNP, 0,6 pst. dersom bompengene tas med. Til sam-

menligning utgjør transportinvesteringene i EU vel 1 pst. av BNP. Her satser man på infrastrukturen for å styrke medlemslandenes konkurransekraft. Lave investeringer i samferdsel i forhold til BNP og et svært høyt avgiftsnivå på transport svekker vår posisjon. De norske avgiftene i dag er 30-35 pst. høyere enn i våre naboland og opp mot 50 pst. høyere enn gjennomsnittet i EU.

Når 75 pst. av transportkostnadene og 55 pst. av transportarbeidet i Norge er knyttet til vegtransport, er god vegstandard av særlig stor betydning for bedriftenes transportkostnader. Denne sterke veksten i vegtransporten gjenspeiler i stor grad omleggingene til ordrestyrt produksjon og distribusjon hvor vegtransporten hittil har svart best på de krav brukerne stiller til hyppige, fleksible og pålitelige forsendelser dør-til-dør. 70-80 pst. av alle godstransporter er under 150 km hvor det er meget små muligheter for å konkurrere med lastebilen i forhold til krav til frekvens o.l som transportbrukerne stiller. En transportpolitikk som ikke tar tilstrekkelig hensyn til disse sammenhenger, vil være forfeilet.

Selv om vegstandarden i dag er bedre enn tidligere, har ikke utbyggingen på langt nær maktet å holde tritt med økningen i transportbehovene. Stamvegene representerer de viktigste elementene for bedre tilgjengelighet innenlands og til markedene i utlandet. Selv om stamvegene ikke utgjør mer enn 7 pst. av det samlede offentlige vegnettet, så har det hele 40 pst. av trafikkarbeidet. Kun 90 pst. av de ordinære investeringssammene for perioden 1994-97 ble oppfylt. Dette resulterte i at samfunn og næringsliv gikk glipp av 3,1 mrd. kroner i kostnadsbesparelser. Trendene synes dessverre å peke i retning av redusert statlig innsats i vegsektoren, mens trafikkveksten fortsetter utover de forutsetninger som er lagt i de nye langtidspanene.

Disse medlemmer viser til at det har skjedd en sterk vekst i ressursene til jernbanen siden 1990. Andelen til vegformål gikk ned fra 66 pst. i 1996 til 60 pst. i 1997, mens andelen til jernbanen gikk opp fra 34 pst. til 40 pst., jf. at en samtidig ser at jernbanens markedsandeler i gods og persontransport i 1997 ikke var på mer enn hhv. 11 pst. (+2 pst. fra 1996) og 4 pst. (-1 pst. fra 1996). En ansvarlig samferdselspolitikk tilsier derfor at den sterke veksten i ressursbruken til jernbaneformål nå må flate ut, og vekten legges på mest mulig effektiv bruk av de ressurser som stilles til rådighet.

Disse medlemmer mener at de begrensede ressursene som stilles til disposisjon innen samferdselssektoren, gjør det påkrevet at ressursene blir effektivt utnyttet. Det gjør det nødvendig å foreta organisatoriske endringer både innenfor utbygging og drift i samferdselssektoren. Det kan illustreres ved at det lave investeringsnivået som det legges opp til i statsbudsjettet for 1999, øker kostnadene for ferdigstillelse av eksisterende anlegg med 10-15 pst. i følge Regjeringens egne tall. I forkant av utarbeidelsen av nye sektorplaner for samferdselssektoren bes Regjeringen om å

fremlegge en stortingsmelding om effektivisering og organisering innen samferdselssektoren.

Stortinget har vedtatt at Statens vegvesens produksjonsavdeling skal være konkurransedyktig i forhold til private entreprenører. På grunn av at produksjonsavdelingen er en integrert del av forvaltningen i Statens vegvesen lar konkurranseevnen seg ikke dokumentere. Skal Stortingets vedtak kunne følges opp, krever det at Statens vegvesens produksjonsavdeling blir omdannet til eget aksjeselskap.

For å oppnå en bedre ressursutnyttelse og å unngå overskridelse ved utbygging av samferdselsprosjekter, må nye organisasjonsmodeller prøves ut. I Sverige, Finland og Storbritannia har man med hell satt ut hele utbyggings- og driftsansvaret til ikke-offentlige aktører. Ved utbygging av et vegprosjekt fastlegger det offentlige hvor vegen skal gå og hvilken standard den skal ha. Prosjektet legges så ut som en totalentreprise der tilbyderen som vinner anbudet har ansvaret for prosjekteringen, utbyggingen, finansieringen av utbyggingen og driften for en kontraktperiode på f.eks. 20 år. Entreprenøren får betalt ved at det offentlige betaler en årlig leiesum. Etter kontraktperiodens utløp tilfaller eiendomsretten til det offentlige.

Evalueringsrapporter anslår kostnadsreduksjonen ved en slik organisering til å være i størrelsesorden 15 pst. En annen fordel med en slik modell er at det er utbyggeren som må bære eventuelle kostnadsoverskridelser. Det kan bidra til å klargjøre de reelle kostnadene når utbyggingssvedtak fattes. Ved en slik organisering oppnår man en sammenhengende anleggssperiode. Det vil medføre ytterligere kostnadsbesparelser. I statsbudsjettet varsler Regjeringen om økte kostnader på 10-15 pst. på grunn av ineffektiv fremdrift av anleggsvirksomheten.

De fremtidige bindingene på vegbevilgningene representerer et betydelig problem. På grunn av avtaler med bompengeselskaper, kommuner og fylkeskom-

muner er en stor del av de fremtidige vegbevilgningene bundet opp. Dette reduserer Stortingets muligheter til å foreta nye prioriteringer og iverksette nye prosjekter.

Innen fergesektoren dokumenterer forskningsrapporter at det er betydelige summer å spare på å konkurransesatte fergetrafikken. Regjeringen bør derfor utarbeide et program for konkurranseutsetting av fergesektoren og presentere dette for Stortinget.

Også innenfor jernbanevirksomheten er det behov for organisatoriske endringer. NSB BA bør omorganiseres til et aksjeselskap for å kunne gjennomgå den nødvendige omstilling. Jernbanenettet bør åpnes for andre aktører enn NSB slik at det etableres en konkurransesituasjon. Der det ikke er kommersielt grunnlag for togtrafikk, bør staten gå inn kjøpe tjenester av trafikk-selskapene. Også Jernbaneverket bør i størst mulig grad konkurransesette sine vedlikeholds- og utbyggingsoppgaver for å bedre kostnadseffektiviteten. Det er store metodeproblemer knyttet til kjøp av ulønnsomme jernbanetjenester når disse ikke er gjenstand for konkurranseutsetting. De samme metodeproblemene er knyttet til kjøp av ulønnsomme posttjenester.

Lostjenesten er gebyrfinansiert. Høyre er positive til at brukerne av lostjenester betaler det tjenesten koster. Det er et problem at lostjenesten som monopolinstitusjon, selv fastsetter gebyrene. Det gjør det mulig å øke gebyrene uten å foreta en gjennomgang av egen drift for å redusere kostnadene. Det bør vurderes tiltak for motvirke disse problemene. Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader i innstilling til St.prp. nr. 5 (1998-99).

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 (1998-99). Endringer i forhold til Regjeringens forslag (i parentes) går fram av tabellen nedenfor:

Kap. Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 8 og 11	H
Utgifter rammeområde 18 (i hele tusen kroner)			
1060	Kystadministrasjon		
1	Driftsutgifter	78 900	73 900 (-5 000)
1064	Havnetjenesten		
30	Fiskerihavneanlegg	130 000	136 000 (+6 000)
33	Farleder	37 000	43 000 (+6 000)
1320	Statens vegvesen		
30	Riksveginvesteringer	3 923 000	4 782 500 (+859 500)
31	Tilskudd til rassikring	75 600	122 200 (+46 600)

Kap. Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 8 og 11	H
60	Tilskudd til fylkesvegformål	237 900	300 000 (+62 100)
1330	Særskilte transporttiltak		
60	Avgiftskompensasjon rutebiler	380 000	400 000 (+20 000)
1350	Jernbanelinjen		
23	Drift og vedlikehold	2 264 000	2 214 000 (-50 000)
30	Investeringer i linjen	1 349 000	1 299 000 (-50 000)
1351	Overføringer til NSB BA		
70	Betaling for pers ontransporttjenester	980 000	930 000 (-50 000)
1370	Kjøp av posttjenester		
70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	580 000	520 000 (-60 000)
1371	Etablering av Posten Norge BA		
70	Tilskudd til restrukturering	200 000	0 (-200 000)
	Sum utgifter rammeområde 18	17 932 160	18 517 360 (+585 200)
Inntekter rammeområde 18 (i hele tusen kroner)			
4350	Jernbanelinjen		
1	Kjørevegsavgift	56 700	76 700 (+20 000)
	Sum inntekter rammeområde 18	1 851 880	1 871 880 (+20 000)
	Sum netto rammeområde 18	16 080 280	16 645 480 (+565 200)

2.8 Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at forslaget til statsbudsjett for 1999 ikke innebærer noen endring av samferdselspolitikken i mer miljøvennlig retning. Heller ikke innebærer budsjettet noen styrking av arbeidet med sikring av barns skoleveg i forhold til det opplegget som ble presentert i NVVP. Budsjettet innebærer dessuten en videreføring av løftebruddene i forhold til rassikringstiltak i indre Hardanger.

Selv om det er foreslått å sette i gang få nye, store vegprosjekter, videreføres en rekke større prosjekter med betydelige miljøkonsekvenser, som Sosialistisk Venstreparti tidligere har stemt i mot. Dette gjelder bl.a. ny E18 i Nordre Vestfold, Trekantsambandet Stord-Sveio-Bømlo og Oslofjord-forbindelsen mellom Drøbak og Hurum. Dette medlem vil peke på at en betydelig del av bevilgningene i 1999 gjelder bindinger på prosjekter som Sosialistisk Venstreparti har gått i mot tidligere, eller har foreslått betydelig redusert.

Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti i Budsjett-innst. S. I (1998-99) foreslår å øke

bevilgningene til fylkesveger med 50 mill. kroner ut over Regjeringens forslag. Økningen skal i all hovedsak gå til tiltak for bedret trafikkikkerhet på de kommunale og fylkeskommunale skolevegene. I tillegg foreslår Sosialistisk Venstreparti å øke bevilgningene til rassikring på riksvegene med til sammen 180 mill. kroner - midler som også i stor grad forutsettes kanalisert til skoleveger. Disse midlene fordeler seg slik:

- Generelle rassikrings tiltak under kap 1320 post 30 økes med 60 mill. kroner.
- Rassikring i indre Hardanger økes med 40 mill. kroner for å bringe bevilgningen opp mot det nivå befolkningen i Hardanger har blitt lovet.
- Kap 1320 post 31, tilskudd til rassikring, økes med 80 mill. kroner.

Dette medlem har merket seg at Regjeringen foreslår en betydelig økning i drift og vedlikehold av riksveger. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative budsjett foreslår å redusere denne økningen noe, og i stedet la en del av den foreslåtte økningen gå til høyst nødvendige tiltak

innenfor gang- og sykkelvegnettet og til miljø- og kollektivtiltak. Til sammen foreslår Sosialistisk Venstreparti å omprioritere 100 mill. kroner fra drift til miljøinvesteringer.

Innenfor stam- og riksvegbudsjettet foreslår Sosialistisk Venstreparti omprioriteringer fra store stamvegprosjekter til kollektiv- og miljøtiltak og til riksveger i distriktene, i tråd med Sosialistisk Venstrepartis opplegg i Innst. S. nr. 273 (1996-97) om NVVP. Tilskuddet til kollektivtiltak i storbyene foreslås bl.a. økt med 100 mill. kroner.

Dette medlem viser til at det har foregått en omfordeling av veginvesteringer på 90-tallet hvor Nord-Norge er den store taperen, mens det sentrale Østlandet har fått en betydelig større andel av investeringene. Omfordelingen mellom store stamvegprosjekter og riksveger tar sikte på å motvirke denne sentralisering av investeringer. Det samme gjør økte investeringer på rassikring.

Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti videre foreslår å øke kompensasjonen for autodie-selavgift til rutegående transport. Rapporter Sosialistisk Venstreparti har hentet inn fra fylkeskommunene viser en betydelig underkompensering i Regjeringens forslag. Når det gjelder fylkeskommunenes ansvar for kollektivtrafikk for øvrig, viser dette medlem til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative statsbudsjett foreslår betydelig styrking av fylkeskommunenes økonomi bl.a. for å kunne bidra til en styrking av kollektivtrafikken, og ikke en reduksjon i overføringene på 54 mill. kroner som forutsatt av Regjeringen.

Forslag til budsjett for Jernbaneverket i St.prp. nr. 1 (1998-99) innebærer en gledelig økning i forhold til 1998-bevilgning, men betyr likevel et lavere ambisjonsnivå enn i Innst. S. nr. 253 (1996-97) om Norsk Jernbaneplan 1998-2007 (NJP), som Stortinget behandlet våren 1997. Dette gjelder særlig:

- Forslaget til vedlikehold av linja ligger omlag 130 mill. kroner lavere enn det årlige beløpet Stortinget samlet seg om i NJP.
- Bevilgningene til tilpasning til bruk av krengetog ligger fortsatt for lavt til å oppfylle Stortingets forutsetning ved behandling av NJP, der rammen ligger på 1,6 mrd. kroner over fire år. Totalt foreslår Sosialistisk Venstreparti en økning i investeringene i linja fra 1,35 mrd. kroner til 2,0 mrd. kroner - i tråd med det som var Jernbaneverkets forslag til rammer i Norsk Jernbaneplan.

De viktigste forslagene i rammeområde 18 fra Sosialistisk Venstreparti i Budsjett-innst S. I (1998-99) er følgende:

- Reduksjoner på stamveger og vegadministrasjon på til sammen om lag 350 mill. kroner.
- Tilskudd til kollektivtrafikk (inkl. storbymidler), gang- og sykkelveger og miljøtiltak økes med til sammen 200 mill. kroner, mens bevilgningene til mindre riksvegprosjekter i fylkene økes med om lag 100 mill. kroner eksklusive rassikring.
- Skoleveger, tilskudd til fylkesveger og rassikring på riksveger økes med 230 mill. kroner.
- Bevilgningene til drift og vedlikehold av kjørevegen (Jernbaneverket) økes med 100 mill. kroner, mens investeringer i linja økes med 650 mill. kroner.

Dette medlem har nedenfor oppsummert forslagene fra Sosialistisk Venstreparti som ligger inne i forslaget til rammesum for rammeområde 18, sammenliknet med Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (1998-99) med tilleggsproposisjoner, og sammenliknet med «nattforliket» mellom regjeringspartiene og høyrepartiene:

Kap.	Formål	Regjeringen	«Nattforliket»	SV
1060	Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)	131 300	139 300 (+8 000)	131 300 (0)
1064	Havnetjenesten (jf. kap. 4064)	192 000	192 000 (0)	212 000 (+20 000)
1310	Flytransport	271 100	271 100 (0)	282 600 (+11 500)
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	140 900	130 900 (-10 000)	140 900 (0)
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	9 546 500	9 546 500 (0)	9 721 300 (+174 800)
1330	Særskilte transporttiltak	580 600	600 600 (+20 000)	595 600 (+15 000)
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	3 613 000	3 598 000 (-15 000)	4 363 000 (+750 000)
1370	Kjøp av posttjenester	580 000	570 000 (-10 000)	580 000 (0)

Kap.	Formål	Regjeringen	«Nattforliket»	SV
1371	Etablering av Posten Norge BA	200 000	0 (-200 000)	200 000 (0)
	Sum utgifter	17 932 160	17 725 160 (-207 000)	18 903 460 (+971 300)

Kap.	Formål	Regjeringen	«Nattforliket»	SV
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	56 700	106 700 (+50 000)	56 700 (0)
	Sum inntekter	1 851 880	1 901 880 (+50 000)	1 851 880 (0)

	Regjeringen	«Nattforliket»	SV
Sum netto	16 080 280	15 823 280 (-257 000)	17 051 580 (+971 300)

De tte medlem har valgt å fremme forslag innenfor den ramme som er vedtatt av Stortinget 30. november 1998. En rekke av de forslag som ligger i Sosialistisk Venstrepartis primære standpunkt til disponering innenfor rammeområde 18 vil det da ikke være plass til, og forslagene i denne innstillingen må derfor vurderes på denne bakgrunn.

Innenfor den vedtatte ramme har dette medlem valgt å prioritere:

- rassikringstiltak, både på riks- og fylkesveger,
- økt utbygging av gang- og sykkelveger, både på riksveger og innenfor fylkesvegammen,
- omprioriteringer fra stamveger til riksveger i distriktene,
- investeringer på jernbanen for å øke gjennomføringen av «krengetogtiltak».

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

For så vidt gjelder de kapitler som ikke er omtalt nedenfor, har komiteen ingen merknader og slutter seg til budsjettforslaget.

3.1 Kap. 1060 og 4060 Kystadministrasjonen

3.1.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1060	122 760	131 300	7,0
4060	50	50	-

Kap. 1060 dekkjer utgiftene til den administrative delen av Kystverket, som gjeld Kystdirektoratet og fem distriktskontor. Kapitlet omfattar og staten sitt tilskot til Redningssekskapet.

Auken i kap. 1060 skuldast i hovudsak at løyvinga til post 01 Driftsutgifter vert foreslått auka for å dekke kostnader vedkomande meldings- og informasjonssystemet og til ei styrking av økonomi- og planfunksjonen i Kystdirektoratet.

Til post 70 Tilskot Redningssekskapet vert det foreslått 50,0 mill. kroner som tilsvarar tilskot i vedteke budsjett 1998.

Kystverktvalet, som skal vurdere Kystverkets rolle, funksjonar og oppgåver, skal avgi si innstilling til Fiskeridepartementet hausten 1998.

3.1.2 Komiteen sine merknader

Komiteen vil peike på det store behovet for utbygging av fiskerihamner.

Komiteen viser i det høve til at det i St.prp. nr. 46 (1996-97) Havner og infrastruktur for sjøtransport vart lagt opp til ein vekst i hamneinvesteringane på om lag 40 pst. i frå den førre til inneverande stortingsperiode. Dette fekk tilslutnad i Stortinget.

Komiteen legg stor vekt på at det må skje ei tettare samordning av hamnepolitikken og transportpolitikken elles. Komiteen er difor tilfreds med at det no vert utarbeidd ein felles transportplan for alle transportsektorar. Komiteen vil i denne samanheng understreke naudsynet av eit tett samspel mellom Samferdsdepartementet og Fiskeridepartementet og dei aktuelle underliggjande etatar.

Komiteen ser óg eit stort behov for ein gjennomgang av organisasjons- og styringssystemet for hamner slik komiteen ga si tilslutnad til ved handsaming av hamnemeldinga. Komiteen ser i den samanheng også behovet for ein gjennomgang av hamnelovgjevinga, og føreset at dette arbeidet blir sett i gang så fort det let seg gjere.

Komiteen syner til omtalen av prioriterte utbyggingssjett i fjorårets budsjettproposisjon. Komiteen har merka seg at departementet ikkje har gjennomført dei hamneutbyggingane som det vart gjort greie for i budsjettframlegget 1998. Komiteen har merka seg at grunngevinga for dette er auka behov for reparasjonar av skader.

Komiteen har merka seg, og er uroa over, at utbygging av hamneanlegg ikkje alltid skjer på den mest rasjonelle måten, mellom anna ved at planlegginga er for dårleg eller at anleggsmaskiner blir omdisponert. Komiteen meiner difor det er behov for ein gjennomgang av korleis hamnetenesta kan utførast på ein meir kostnadseffektiv måte.

Komiteen ser det som viktig og positivt at det er etablert ei økonomiavdeling i Kystverket og at det er oppretta eit utval som skal sjå på alle oppgåver og funksjonar i Kystverket, samt om ein skal skilje mellom forvaltning og drift. Komiteen føreset at departementet tek ei snarleg handsaming av utvalet si innstilling med sikte på raskt å iverksetje tiltak som kan betre styringa og ressursutnyttinga i Kystverket.

Komiteen ber om at dette blir lagt framfor Stortinget seinast hausten 1999.

Komiteen sitt fleirtal, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, ser det som viktig at vi snarast får ei avklaring av hamnestrukturen i indre Oslofjord. Fleirtalet syner til at komiteen slutta seg til framlegget i hamnemeldinga om å iverksetje ei særskild utgreiing om hamnesituasjonen i området. Fleirtalet er tilfreds med at dette arbeid no er i gang.

Eit anna fleirtal, medlemene frå Arbeiderpartiet, Høgre og Sosialistisk Venstreparti, meiner det er uheldig at investeringar og vedlikehald av hamneanlegg er under same post. Dette fleirtalet meiner at posten bør delast i ein post for investering og ein for vedlikehald.

I samsvar med dette vil dette fleirtalet difor foreslå:

«Stortinget ber Regjeringa i revidert budsjett våren 1999 legge fram forslag om fordeling av kap. 1064 Havnetjenester post 30 Fiskerihavneanlegg, i to poster, en for investeringar og en for drift- og vedlikehold.»

Dette fleirtalet ber departementet vurdere om det er formålstenleg også å innføre eit skilje mellom større investeringsprosjekt og mindre lokale prosjekt.

Dette fleirtalet meiner at prioriteringsmodellen for prosjekt og tiltak i hamner og farleier bør reviderast og ber om at dette blir lagt fram for Stortinget på ein eigna måte.

Dette fleirtalet meiner at det for hamnesektoren, på lik linje som til dømes i vegsektoren, må verta eit system kor investeringar av ein viss storleik blir lagt fram for Stortinget.

Komiteens medlemmer frå Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti er ikkje tilfreds med at det blir gjort avvik i dei prioriteringane på hamneområdet som har vore lagt fram for Stortinget, utan at Stortinget har fått høve til å handsame slike avvik. Desse medlemene viser her mellom anna til praksis i vegsektoren.

Desse medlemene har merka seg at Regjeringa i budsjettframlegget ikkje foreslår løyvingar til forprosjektet for skipstunnel gjennom Stadlandet. Desse medlemene går ut i frå at prosjektet ikkje blir sett i verk før fullfinansieringsplanen er lagt fram for Stortinget. Desse medlemene ynskjer ei slik avklaring seinast i samband med Revidert nasjonalbudsjett 1999.

Komiteen sine medlemmer frå Arbeiderpartiet vil styrkje Kystverkets administrative og planmessige ressursar. Desse medlemene vil difor auke løyvingane til driftsutgifter nominelt med 6 pst. frå 1997 til 1998, dvs. til 74,6 mill. kroner. Desse medlemene ser ikkje rom for ei auke utover dette. Dette er 4,3 mill. kroner lågare enn Regjeringa sitt framlegg. Desse medlemene sluttar seg elles til Regjeringa sitt framlegg.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre viser til at Regjeringa fikk tilslutning til at det skal gjennomføres et forprosjekt for skipstunnel gjennom Stadlandet. Disse medlemmer har merket seg at Fiskeridepartementet arbeider vidare med en skisse til forprosjekt, både hva gjelder innhold, organisering og kostnader. Disse medlemmer har forstått det slik at departementet innenfor eget budsjett disponerer de nødvendige midler til første del av forprosjektet. Det er imidlertid behov for en nærmere dialog med de berørte fylkeskommunene med hensyn til kostnadsfordeling mellom staten og fylkeskommunene. Disse medlemmer viser til at departementet vil avvente oppstart av forprosjektet inntil disse forholdene er avklart.

Komiteens medlemmer frå Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til det justerte sentrumsopplegget og endringar av dette som følgje av avtalen om subsidiær støtte frå Framstegspartiet og Høgre. Dette inneber at løyvinga på kap. 1060 post 70 økes med 8 mill. kroner for å kompensere bortfall av sjømannsfrådraget for sjømenn på redningsskøytene. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1060 bevilges med 139,3 mill. kroner.

Desse medlemene viser til at Kystverktvalet skal vurdere Kystverket si rolle, funksjonar og oppgåver. Desse medlemene meiner det vil vere mest formålstenleg å avvente ei vurdering av kapittelinndeling/poststruktur på Kystverket sitt budsjettområde til etter at arbeidet til Kystverksutvalet er avslutta.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet kan ikke se at tiltakene for å rasjonalisere virksomheten innen Kystverket har gitt de forventede resultater. Opprettelsen av en egen økonomiavdeling ser så langt ut til kun å ha gitt en ekstra, fordyrende avdeling.

Disse medlemmer vil ikke være med på å øke bevilgningene til Kystverket i den nåværende situasjon. Disse medlemmer vil avvente innstillingen fra utvalget som vurderer Kystverkets fremtidige organisasjonsmodell, herunder spørsmålet om et skille mellom drift og forvaltningsmessige oppgaver. Ved å få til et slikt skille, vil det bli lettere å evaluere virksomheten i Kystverket. Dette vil også gjøre det mulig å kartlegge oppgaver som kan konkurranseutsettes.

Disse medlemmer viser til at Kystverktutvalget skal vurdere Kystverkets rolle, funksjoner og oppgaver. Disse medlemmer mener det vil være mest hensiktsmessig å avvente en vurdering av kapittelinnstilling/poststruktur på Kystverkets budsjettområde til etter at Kystverktutvalgets arbeid er avsluttet.

Disse medlemmer foreslår derfor å holde utgiftene på et moderat nivå, for på den måten å stimulere til høyere effektivitet.

Disse medlemmer foreslår å redusere kap. 1060 post 1 med 9 mill. kroner.

Disse medlemmer viser ellers til det justerte sentrumsopplegget og endringer av dette som følge av avtalen om subsidiær støtte fra Fremskrittspartiet og Høyre. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1060 post 70 Tilskudd til Redningsselskapet bevilges med 58,0 mill. kroner, dvs. en økning på 8 mill. kroner i forhold til Fremskrittspartiet prinsipale forslag som grunnlag for Budsjett-innst. S. I (1998-99).

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen i budsjettforslaget ikke foreslår midler til forprosjektet for skipstunnel gjennom Stadlandet. Disse medlemmer er ikke enige i det.

Disse medlemmer viser til at initiativtakerne i Stad skipstunnel har gjort et grundig og omfattende arbeide med undersøkelse og konsekvensanalyse av tunnelen. Disse medlemmer ønsker at prosjektet kommer i gang snarest mulig.

Disse medlemmer foreslår at det bevilges 3 mill. kroner til sluttprosjekteringen av Stad skipstunnel, og vil vise til omtale under pkt. 3.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil gå imot den kraftige økningen i bevilgningen til Kystverket som Regjeringen legger opp til.

På bakgrunn av behovet for å dempe den statlige utgiftsveksten vil disse medlemmer redusere veksten til kap. 1060 post 1 Driftsutgifter med 5 mill. kroner. Kystdirektoratet vil fortsatt ha vekst i sitt budsjett i forhold til inneværende år og det bør være rom for effektivisering i etaten uten at aktiviteten blir redusert.

Disse medlemmer viser ellers til det justerte sentrumsopplegget og endringer av dette som følge av

avtalen om subsidiær støtte fra Fremskrittspartiet og Høyre. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1060 post 70 Tilskudd til Redningsselskapet bevilges med 58,0 mill. kroner, dvs. en økning på 8 mill. kroner i forhold til Høyres prinsipale forslag som grunnlag for Budsjett-innst. S. I (1998-99).

Komiteemedlemmen frå Sosialistisk Venstreparti sluttar seg til Regjeringa sitt forslag under post 70 Tilskot til Redningsselskapet med 50,0 mill. kroner.

3.2 Kap. 1064 og kap. 4064 Havnetjenesten

3.2.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1064	177 000	192 000	8,5
4064	10	10	-

Kapitlet dekkjer utgiftene til bygging og vedlikehald av fiskerihamner og farleier. Vidare vert det løyvd tilskot til kommunale fiskerihamnetiltak over dette kapitlet.

Post 30 Fiskerihamneanlegg vert foreslått løyvd med 130,0 mill. kroner. Vedtatt budsjett 1998 var 121,0 mill. kroner, seinare auka til 126,0 mill. kroner ved behandlinga av revidert budsjett 1998.

Post 33 Farleier vert foreslått løyvd med 37,0 mill. kroner. Vedtatt budsjett 1998 var 38,0 mill. kroner.

Post 60 Tilskot til fiskerihamneanlegg vert foreslått løyvd med 25 mill. kroner. Vedtatt budsjett 1998 var 18,0 mill. kroner. Løyvinga går til delfinansiering av kommunale anlegg i fiskerihamner. Normalt vil det bli løyvd 35-50 pst. tilskot til anlegga, men det kan i særlege tilfelle verta løyvd meir.

Kystverket vil i 1999 søkje å effektivisere utbyggingsaktivitetane ved konsentrasjon om færre prosjekt. Det vil bli lagt vekt på å fullføre igangsette prosjekt framfor å starte opp nye. I 1999 vil det likevel vere mogeleg å starte opp fleire av dei nyanlegga som vart utsett i 1998 m.a. på grunn av moloreparasjonar.

3.2.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til sine generelle merknader til hamneutbygging m.v. under pkt. 3.1.2.

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet og Høgre, har merka seg at departementet i svarbrev til komiteen har klargjort at det ikkje er sett av midlar til ferdigstilling av Svartnes hamn i 1999.

Fleirtalet meiner dette er i strid med dei føresetnadene Stortinget tidlegare har lagt til grunn. Fleirtalet viser i den samanheng til budsjettframlegget for 1998, der det heiter:

«Utdypingen av Svartnes havn i Vardø kommune, Finnmark ble innstilt i 1990 da det på dette tidspunkt ikke forelå konkrete planer for utnyttelse av land- og sjøarealene. Kystverket arbeider nå med en samlet plan for havneutbyggingen i Svartnes, slik at gjenstående utbyggingsarbeid kan startes opp i 1998.»

Fleirtalet viser til at departementet i brevet også gjorde greie for industrietableringa som no skjer i hamna, der hamna var ein føresetnad.

Fleirtalet forventar at resterande utbyggingsarbeid blir starta opp i 1999.

Komiteen sine medlemmer frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merka seg at regjeringa Bondevik ikkje har lagt opp til ei opptrapping av løyvingane til utbygging og vedlikehald av fiskerihavner og farleier i det omfanget hamnemeldinga la opp til.

Desse medlemmene ser dette som underleg sett i lys av merknadene Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet gjekk inn for i handsaminga av hamnemeldinga. Desse partia hadde der ei betydeleg høgre planramme enn fleirtalet, som støtta dåverande regjering.

Desse medlemmene vil presisere kor viktig det er at pålagde oppgåver frå Stortinget vert følgde opp. Desse medlemmene har merka seg at prioriterte oppgåver som vart utsett på inneverande budsjett, ikkje er ført opp på neste års budsjett heller.

Desse medlemmene meiner dette er uheldig og eit lite forutsigbart signal å sende til brukargruppene.

Komiteen sine medlemmer frå Arbeidarpartiet går inn for å auke post 30 Fiskerihavner med 10 mill. kroner ut over Regjeringa sitt framlegg.

Desse medlemmene syner vidare til at det er sett av ein monaleg reservepost under post 30. Desse medlemmene legg til grunn at auken i løyvinga saman med udisponerte midlar, skal nyttast til ferdigstilling av

- Svartnes hamn
- oppstart av nyanlegg i Melbu hamn, Nordland
- iverksetjing av dei reparasjonar og hamneutbetringssprosjekt som var teki med i Kystverket si disponeringsplan for 1998, og som ikkje vart gjennomført i 1998 og ikkje er oppført i disponeringsplanen for 1999.

Desse medlemmene syner til at det med auken i løyvinga likevel vil vera ein klart større disposisjonspost enn for 1998.

Desse medlemmene foreslår vidare å auke løyvingane under post 60 Tilskot til fiskerihavner med 2 mill. kroner utover Regjeringa sitt framlegg. Desse medlemmene legg til grunn at denne auken saman med dei udisponerte midla på denne posten i disponeringsplanen, skal nyttast til dei nye tilskotsprosjekta som var ført opp i disponeringsplanen for 1998, og som

ikkje vart gitt tildeling i 1998 og ikkje er ført opp i disponeringsplanen for 1999.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre vil peke på at det er et stort behov for utbygging av fiskerihavner. Disse medlemmer har merket seg at flere nyanlegg som var forutsatt påbegynt i 1998 vil først bli påbegynt i 1999 eller senere. Dette skyldes bl.a. kostnader til omfattende moloreparasjoner bl.a. i Hasvik og Årviksand. Disse medlemmer har merket seg at det legges opp til oppstart av tre nyanlegg i 1999: Sirevåg, Geilevika og Sørvik, og at det også i 1999 vil være behov for betydelige midler til moloreparasjoner.

Desse medlemmene viser til disponering av budsjettet slik det går fram av budsjettproposisjonen frå Fiskeridepartementet. Desse medlemmene vil peike på at det er avsett midlar for å møte mindre vedlikehalds- og reparasjonsarbeid som oppstår i løpet av budsjettåret. Store stormskadar er uføresette skadar som varierer i tal og omfang frå år til år. Desse medlemmene meiner løyvingar til desse reparasjonane må vurderast når skadane oppstår. Dette er også i tråd med tidlegare praksis. Desse medlemmene er kjende med at dei åra store stormskader må utbetrast, får dette fylgje for igangsetjing og framdrift for andre hamneutbyggingar.

Desse medlemmene har merka seg at det for budsjettet for 1999 blir lagt opp til ei meir effektiv utnytting av anleggsparken, ved at anleggsdrifta blir konsentrert om færre anlegg enn kva det var lagt opp til i disponeringsplanen for 1998. Hensikten med å konsentrere verksemda om færre anlegg er å kunne gjere seg ferdig med påbegynte prosjekt før ein flytter anleggsparken, og på den måten sparer flyttekostnader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er enig i at forbedring av farleder og bygging av fiskerihavner er et offentlig ansvar som en del av infrastrukturen for en lønnsom næring som er i vekst.

Disse medlemmer vil imidlertid peke på at midlene som brukes under post 60 i stor grad brukes til serviceanlegg som ikke kan sies å være en del av infrastrukturen. Midlene er foreslått overførbare til andre budsjettposter. Fremskrittspartiet velger derfor å se begge bevilgningene til fiskerihavner under ett. Med en reduksjon på 7 mill. kroner vil postene 30 og 60 likevel få en økning på 9 mill. kroner fra 1998 til 1999.

Disse medlemmer foreslår å redusere kap. 1064 post 60 med 7 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til sine merknader om Stad Skipstunnel under pkt. 3.1.2. Disse medlemmer foreslår å øke post 33 Farleder med 3 mill. kroner til sluttprosjekteringen av skipstunnelen.

Disse medlemmer vil vise til at Ålesund havn er den viktigste havnen i Norge hva gjelder fisk og fiskeprodukter. Disse medlemmer vil be Regjeringen

om at det legges til rette for å klassifisere Ålesund havn med nasjonalhavn status.

Komiteens medlemmer fra Høyre legger vekt på viktigheten av moderne og effektive fiskerihavner langs kysten. Denne type infrastruktur er avgjørende for å opprettholde bosetting og sysselsetting langs deler av kysten. Disse medlemmer ønsker derfor å styrke post 30 Fiskerihavneanlegg med 6 mill. kroner. Det må være en forutsetning for prosjekter som mottar denne form for støtte, at utbyggingen blir lagt ut på anbud. Det er også ønskelig at private aktører i størst mulig grad får delta i slike prosjekter.

Disse medlemmer ønsker å styrke sikkerheten og framkommeligheten langs kysten og vil derfor øke bevilgningen til post 33 Farleder med 6 mill. kroner. Dette er viktig for næringslivet og bosetting langs kysten. Større hurtigrutefartøy gjør det nødvendig å bedre farledene. Det forutsettes at utbyggingsprosjekter må være gjenstand for anbud slik at midlene blir benyttet på en mest mulig kostnadseffektiv måte.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at planramma for 1998-2001 lå på 854 mill. kroner, og med forslag fra Regjeringa for 1999 ligger vi om lag 60 mill. kroner etter planen.

De tte medlem viser til Budsjett-innst. S. I (1998-99) hvor Sosialistisk Venstreparti har foreslått å øke bevilgningen for 1999 på kap. 1064 med 20 mill. kroner (post 30 Fiskerianlegg). Dette forslag videreføres innenfor vedtatt rammesum.

3.3 Kap. 1065 og 4065 Fyrtjenesten

3.3.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1065	188 690	195 600	3,7
4065	52 228	59 790	11,4

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

Fiskeridepartementet finner ikke å kunne prioritere nyanlegg (post 30) som følge av den vanskelige vedlikeholdssituasjonen. Det vert og for 1999 foreslått ei opprioritering av vedlikehold på kostnad av investeringar i nyanlegg. Forslag til bevilgning for 1999 er fordelt på post 01 Driftsutgifter og post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold.

Økningen på kap. 4065 Inntekter skyldes i hovedsak post 02 Alminnelig kystgebyr som er foreslått bevilget med 59,540 mill. kroner. Vedtatt bevilgning 1998 52,228 mill. kroner, seinere økt til 57,483 mill. kroner i revidert budsjett 1998. Alminnelig kystgebyr dekker

30 pst. av utgiftene i fyr- og merketjenesten og hele kostnaden til istjenesten.

Fiskeridepartementet vil komme tilbake til Stortinget med ei eiga sak om ei fornya vurdering av bemanninga på fyr.

3.3.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at Fiskeridepartementet vil komme tilbake med en egen sak om fornyet vurdering av bemanning av fyr.

Komiteen har videre merket seg at Regjeringen fremmer forslag om å sette nye resultatmål for kvaliteten på tjenestene:

«Det skal ikke forekomme uhell eller ulykker som kan føres tilbake til sviktende fyr- og merketjeneste eller mangelfull navigasjonsvarsling. Tilgjengeligheten på fyr, fyrlykter, lanterner og elektroniske installasjoner skal være minst 99,8 pst. Tilgjengeligheten på lysbøyer skal være 98 pst.»

Komiteen vil peke på at tidligere var tilgjengeligheten henholdsvis 99 og 97 pst.

Komiteen slutter seg til forslaget om å prioritere vedlikehold post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold. Komiteen har merket seg at det ikke er foreslått midler til post 30 Nyanlegg.

Komiteen ber om at Stortinget blir orientert om hvordan departementet vil følge opp den nasjonale verneplanen for fyr.

Komiteen har merket seg at departementet i gjennomgangen av statusen for fyrtjenester sier:

«Det dårlige vedlikeholdet vil etter hvert også kunne true påliteligheten til fyr, lykter og lanterner. Tilsvarende er deler av merkesystemet langs kysten i sterkt forfall.»

Komiteen ser dette som alvorlig. Komiteen ber derfor om at departementet legger til rette for at det så snart som mulig blir foretatt en gjennomgang av kvaliteten i fyrtjenesten, gjerne ved bruk av eksterne fagmiljø, og at dette blir lagt fram for Stortinget senest i budsjettet for år 2000.

Komiteen viser til at departementet vil overføre fyrstasjoner som ikke er i bruk, til andre.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre, viser til at hovedregelen om at salg av statlig eiendom i hovedsak skal skje til markedspris, tidvis kan være et hinder for at gamle fyr blir sikret for allmennheten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, legger vekt på at en i arbeidet med overføring av fyrstasjoner prioriterer allmennhetens interesser slik at gamle fyranlegg blir tilgjengelige, og at det også er åpning for salg under markedspris for å oppnå dette.

3.4 Kap. 1066 og 4066 Lostjenesten

3.4.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99) og Tillegg nr. 11	Pst. endring 1998/99
1066	281 625	326 500	15,8
4066	281 645	345 330	22,3

Kap. 1066 dekkjer lønns- og driftsutgifter i lostenesta og investeringar og vedlikehald av losbåtar og materiell. I 1999 vil Kystverket prioritere ferdigstilling av ein losbåt, bygging av ein ny losbåt og opplæring og etterutdanning av personell knytta til lostenesta.

Under kap. 1066 vert post 01 Driftsutgifter foreslått løyvd med 313,5 mill. kroner (St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 11 (1998-99)). Vedtatt budsjett 1998 var 268,52 mill. kroner, seinare auka med 8,0 mill. kroner til 276,52 mill. kroner i revidert budsjett 1998 mot tilsvarende oppjustering på inntektssida, jf. gjennomføringa av dei reforhandla særavtalane for statslosar og losbåtførarar.

Kap. 4066 post 01 Losgebyr skal m.a. dekke alle utgiftene til kap. 1066 Lostjenesten. Forslag til løyving for 1999 er 345,31 mill. kroner (St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 11 (1998-99)). Vedtatt budsjett 1998 var 281,625 mill. kroner, seinare auka til 294,025 mill. kroner i revidert budsjett 1998.

Framlegget til oppjustering i St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 11 (1998-99) er basert på anslag pr. i dag, og det vil uansett knytte seg uvisse til talla både på utgifts- og inntektssida.

Det vert arbeidd med ei evaluering av det nye losplikt- og losgebyrssystemet, som skal leggjast fram i form av ei stortingsmelding hausten 1998. På bakgrunn av meldinga vil eventuelle behov for konkrete endringar i losplikt- og losgebyrssystemet bli vurdert nærmare.

3.4.2 Komiteen sine merknader

Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, har merka seg at det har skjedd ei vesentleg effektivisering av lostenesta dei seinare åra, slik at talet på losar og losbåtar har gått ned samtidig som losoppdraga har auka.

Fleirtalet har òg merka seg at det i utstrakt grad har vore gjort unntak for losplikta til navigatørar som synest å oppfylle krava til farleibevis og at det i tillegg har vore gitt ei rekke dispensasjonar frå regelverket om bruk av los.

Fleirtalet vil vise til at ved innføringa av dei nye lospliktreglane var ein føresetnad at ressursbruken i lostenesta skulle haldast på om lag uendra nivå dei to neste åra til ordninga hadde gått seg til. Fleirtalet registrerer at auken i utgiftene dei siste åra i første rekke har kome fordi det har vore ein auke i trafikken,

i tillegg til endringar i trafikkbiletet og samansetjinga av fartøygruppene som brukar los.

Fleirtalet registrerer at det blir arbeidd med tiltak som kan medverke til ei ytterlegare effektivisering av lostenesta. Sidan etterspurnaden etter lostenester har hatt ein så stor auke dei seinare åra, at det ikkje er mogeleg å dekke etterspurnaden innanfor dei budsjett-rammene som vart fastsette for lostenesta, er det viktig at effektiviseringstiltak blir kontinuerleg vurdert. Fleirtalet støttar òg at departementet vurderer ulike tiltak slik at verksemda i lostenesta kan haldast innanfor dei føresetnadene om økonomiske rammer som vart lagde til grunn under Stortinget si handsaming av St.meld. nr. 43 (1993-94) Losgebyr og losplikt og St.meld. nr. 11 (1994-95) Geografisk verkeområde for reglar om plikt til å bruke los og om farleibevis.

Fleirtalet viser elles til handsaminga av St.prp. nr. 5 (1998-99), jf. Innst. S. nr. 57 (1998-99).

Fleirtalet viser òg til meldinga om lostenesta og til innstillinga frå Kystverketvalet som blir lagt fram seinare. Fleirtalet vil difor kome tilbake til organisering og drift av lostenesta.

Fleirtalet sluttar seg til forslaget til løyvingar som går fram av St.prp. nr. 1 (1998-99) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 11 (1998-99).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre stiller seg positive til prinsippet om at brukerne av lostjenester betaler det tjenesten koster. Dessverre har driftsutgiftene innen losvesenet økt betydelig de siste årene. I 1995 vedtok Stortinget en utgiftsramme for losvesenet på 216 mill. kroner. I St.prp. nr. 1 (1998-99) er utgiftsrammen på 302,5 mill. kroner. Denne utgiftsrammen er nå foreslått økt til 326,5 mill. kroner. Dette innebærer en økning på over 50 pst. i løpet av en fireårsperiode. De økonomiske utslagene for enkelte brukere av lostjenesten er blitt betydelige. Dette er en negativ konkurransefaktor for en transportform som av miljø- og økonomiske grunner ikke bør få svekket sin konkurransevne.

Ved at losvesenet har kunnet overføre kostnadsøkningene på brukerne har incitamentet til kostnadseffektivisering vært svakt. Dårlig kostnadsstyring har bidratt til et underskudd i losvesenet på 27,5 mill. kroner i 1998. For å dekke opp underskuddet for 1998 foreslår Regjeringen å dekke opp dette i løpet av perioden 1999-2001 og ønsker å øke losgebyret med 14 pst. fra 1. januar 1999.

Disse medlemmer kan ikke akseptere at dårlig økonomistyring i losvesenet skal belastes brukerne og forventer at det i den varslede stortingsmeldingen om losvesenet vil bli utarbeidet forslag som bringer den dårlige og kritikkverdige økonomistyringen opp på et akseptabelt nivå.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil peke på at dårlig økonomistyring dessverre ikke er av ny dato i losvesenet. Disse medlemmer vil vise til

Innst. S. nr. 32 (1995-96) der Høyres medlemmer i komiteen uttalte:

«Disse medlemmer har med bekymring merket seg Riksrevisjonens sterke kritikk av Kystverkets svake økonomistyring samt brudd på reglementer. Det er også urovekkende at etaten ikke synes å oppfatte alvorret i Riksrevisjonens kritikk. Disse medlemmer vil peke på at Riksrevisjonen uttaler følgende i Dok. nr. 1 (1995-96):

«Kystverkets besvarelser på Riksrevisjonens merknader er ofte utilfredsstillende og mangelfulle og saksbehandlingstiden er uakseptabel lang. I flere tilfeller er forhold som er tatt opp ikke blitt fulgt opp av etaten til tross for skriftlig tilbakemelding til Riksrevisjonen om at dette skal skje. Riksrevisjonen må derfor bruke betydelige ressurser på å følge opp saker som i utgangspunktet burde vært avklart og avsluttet.»

Disse medlemmer konstaterer at Riksrevisjonens kritikk omfatter alle Kystverkets ansvarsområder, men at forholdet synes å være verst innenfor lostjenesten. Disse medlemmer konstaterer at Riksrevisjonen har avdekket en bevisst underbudsjettering på dette området. Riksrevisjonen konstaterer også at informasjonen til Stortinget har vært mangelfull. Disse medlemmer mener at det på denne bakgrunn er nødvendig med en omfattende gjennomgang av rutiner og budsjettkultur innen Kystverket. Disse medlemmer forutsetter at departementet iverksetter nødvendige tiltak umiddelbart og at det overfor Stortinget redegjøres for de oppnådde forbedringer senest våren 1996.»

Disse medlemmer vil vise til at Høyre ved flere anledninger har advart mot kostnadsutviklingen i losvesenet og økningen av losgebyrene, og vil i den sammenheng vise til Budsjett-innst. S. nr. 14 (1996-97):

«Komiteens medlemmer fra Høyre har merket seg at utgiftene over kap. 1066 fra S. III 1996 og fram til St.prp nr. 1 (1996-97) har steget med ca. 6 pst. og i perioden fra S. III 1993 til St.prp nr. 1 (1996-97) med hele 27 pst. Disse medlemmer vil peke på at veksten i særlig grad er kommet over post 01. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til St.meld. nr. 43 (1993-94) hvor en la opp til at ressursene i lostjenesten i en overgangsperiode på to år skal holdes på samme nivå som i dag.

Disse medlemmer vil videre peke på at kombinasjonen enerett/monopol og brukerfinansiering lett skaper ineffektiv kostnadsstruktur. Disse medlemmer vil derfor peke på behovet for å øke konkurranseflatene der det er mulig og å utvikle modeller som kan hindre utvikling av ineffektivitet.

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 32 (1995-96) hvor Høyre stemte mot økningen på kap. 1066, jf. videre i Innst. S. nr. 290 (1995-96) hvor komiteen uttalte:

«Komiteen peker på at det derfor ble lagt til grunn at ressursene i lostjeneste i en overgangsperiode på ca. 2 år skulle holdes på samme nivå som før de nye lospliktreger trådte i kraft, og inntil man hadde fått gjort en evaluering av ordningen.»

Disse medlemmer tar til etterretning at Stortingets flertall likevel stemte for økningen.»

3.5 Kap. 1067 og 4067 Trafikksentraler

3.5.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1067	34 560	58 150	68,3
4067	18 939	22 300	17,7

Kap. 1067 dekkjer driftsutgiftene for trafikksentralane i Brevik, på Fedje og i Horten og investeringsutgifter for trafikksentralen på Kvitsøy.

Post 01 Driftsutgifter vert foreslått løyvd med 26,15 mill. kroner. Vedtatt budsjett 1998 var 20,095 mill. kroner, seinare auka til 25,395 mill. kroner i revidert budsjett 1998.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold vert foreslått løyvd med 32,0 mill. kroner. Vedtatt budsjett 1998 var 11,250 mill. kroner. Posten skal dekkje utgifter til radarutbygging og instrumentering ved trafikksentralen på Kvitsøy som er under bygging og planlagt i operativ drift frå 2001.

På kap. 4067 post 04 vil det frå og med 1999 bli innkrevd tryggleiksgebyr frå trafikksentralen for Oslofjorden på heilårsbasis. Det vert ikkje fremma forslag om løyving på post 03 Refusjon overvåking Troll i 1999 da avtale mellom Statoil og Kystverket er sagt opp frå og med 1998.

3.5.2 Komiteen sine merknader

Komiteen har ingen merknader.

3.6 Kap. 1070 og 4070 Elektroniske navigasjonshjelpemidler

3.6.1 Sammen drag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1070	26 555	32 970	24,2
4070	3 900	3 800	- 2,6

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

Forslag til økning på kap. 1070 (nominell økning på 6,4 mill. kroner) knytter seg i hovedsak til investeringsforpliktelser i henhold til det internasjonale Loran-C-samarbeidet og økte driftsutgifter for Forsvarets tele- og datatjeneste. Videre foreslås opprettet post 72 (ny) Radiodekning Barentshavet for å ivareta behovet for radiodekning i Barentshavet.

3.6.2 Komiteens merknader

Komiteen slutter seg til bevilgningsforslaget.

Komiteen viser til komitémerknad fra Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997-98) om videreføringen av kon-

trollsenter for Loran C i Bø i Vesterålen hvor komiteen omtaler videreføring av den midlertidige kontrollordningen i et permanent kontrollcenter, og konkluderer med:

«Komiteen ser det som ønskelig om denne vurdering kan bli foretatt i nær framtid.»

4. SAMFERDSELSDEPARTEMENTET - UTDRAG FRA DE ENKELTE BUDSJETT- KAPITLER, SAMT KOMITEENS MERK- NADER TIL DISSE

For så vidt gjelder de kapitler som ikke er omtalt nedenfor, har komiteen ingen merknader og slutter seg til budsjettforslaget.

4.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdsels- departementet

4.1.1 Sammen drag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1300	106 400	109 800	3,2
4300		1 780	

Fordi åpningen av Romeriksporten er forsinket vil prosjektorganisasjonen av Gardermoubyggingen i departementet bli videreført til 1. mai 1999.

Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) planlegges skilt ut fra departementet som eget forvaltningsorgan, og det arbeides med at denne delingen kan skje fra 1. juli 1999. Det er inntil videre budsjettert med helårsvirksomhet mht. HSL.

Arbeidet med en samlet plan for transportsektorene krever høyt ressursbruk i departementet. Planen er fortsatt framlagt for Stortinget våren 2000.

Arbeidet med kollektivtransport vil bli opprioritert.

På grunnlag av konsekvensutredning av tunnelalternativer i søndre korridor gjennom Gamlebyen i Oslo tas det sikte på å legge fram sak fram for Stortinget i vårsesjonen 1999.

Post 71 Tilskudd til trafiksikkerhetsformål foreslås bevilget med 13,0 mill. kroner som tilskudd til Trygg Trafikk. Vedtatt budsjett for 1998 var 12,6 mill. kroner. Statens tilskudd til Trygg Trafikk er ikke øremerket bestemte formål.

4.1.2 Komiteens merknader

Komiteen er kjent med at det pågår kontinuerlig trafiksikkerhetsarbeid også med statlige økonomiske bidrag i flere frivillige organisasjoner, ikke minst innenfor holdningskapende arbeid. Komiteen viser

til behovet for et bredt engasjement innenfor dette arbeidet.

Komiteen er kjent med at Vegdirektoratet har nedsett en arbeidsgruppe for å komme med forslag til videre tiltak i arbeidet med å sikre barns skoleveg og komiteen er fornøyd med at dette arbeidet pågår.

Komiteen vil peke på at elever i 1. klasse som bor mer enn 2 km veg fra hjemmet, har krav på skyss til skolen. Skoleskyssen skal ordnes slik at den blir så trygg og rasjonell som mulig.

Komiteen vil peke på at ca. 1 500 6-åringer i dag har rett til skyss som følge av skoleskyssgrensen på 2 km.

Komiteen vil be departementet vurdere om det bør innføres krav til sitteplasser ved skolebarnkjøring, da dette vil bety en sikkerhetsgevinst spesielt for de minste elevene.

Komiteen vil også vise til EØS-avtalen som fra 1. oktober 1999 vil stille krav til montering av bilbelter i alle klasse 2 og 3 busser som skal brukes utenfor bymessig trafikk.

Komiteen vil vise til at de fleste busser som i dag brukes til skolebarntransport er klasse 2 busser.

Komiteen vil understreke behovet for å sikre transport av barn.

Komiteen viser til miljøhandlingsplan for samferdselssektoren som følger som uttrykt vedlegg til proposisjonen. Komiteen trekker ingen konklusjon av planen i denne omgang, men forventer at departementet kommer tilbake til planen i stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan som legges fram våren 2000.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener Samferdselsdepartementet er blitt for stort og tungrodd. Gjennom forenkling og avbyråkratisering bør det være mulig å spare 7 mill. kroner i 1999.

Disse medlemmer foreslår å redusere kap. 1300 post 1 med 7 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil understreke de mange positive kvalitetene ekspressbussene har som befordringsmiddel i kollektivtrafikken. De kan dekke hele landet, de har stor fleksibilitet, de trafikkerer uten subsidier og utgjør et miljøvennlig alternativ til privatbilene. Det er derfor urimelig at det kreves konsesjon for å etablere ekspressbussruter. Dette bidrar til å redusere kollektivtilbudet, spesielt i distriktene.

Disse medlemmer vil derfor foreslå at det blir innført fri etableringsrett for ekspressbussruter.

Disse medlemmer foreslår:

«Stortinget ber Regjeringen åpne for fri adgang til å etablere ekspressbussruter.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår:

«Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at all tilskuddsberettiget bussdrift settes ut på anbud.»

4.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling

4.2.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1301	95 000	106 400	12,0

Innen forskning og utvikling vil departementet bidra med midler bl.a. til telekommunikasjonsforskning og utredninger angående miljø, trafikkikkerhet og lokal transportplanlegging.

Post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikkikkerhet mv. foreslås bevilget med 12,8 mill. kroner. Vedtatt budsjett for 1998 var 12,5 mill. kroner. Tema i tilknytning til miljø og trafikkikkerhet vil stå sentralt. Det fokuseres også på analyser og metodeutvikling relatert til transportplanlegging.

Fra og med budsjettåret 1999 er post 51 Transportforskning og post 52 Telekommunikasjonsforskning slått sammen til en post, post 50 Samferdselsforskning. Det foreslås bevilget 53,2 mill. kroner, fordelt mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning med henholdsvis 17,7 mill. kroner og 35,5 mill. kroner. Vedtatt budsjett 1998 var 48,3 mill. kroner, seinere redusert med 11,0 mill. kroner (jf. Innst. S. nr. 252 (1997-98)). Departementet har i sitt forslag for 1999 lagt betydelig vekt på å styrke telekommunikasjonsforskningen.

Post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport foreslås bevilget med 40,1 mill. kroner. Videre foreslås det gitt fullmakt til å gi tilsagn på 10 mill. kroner utover 1999-bevilgningen. Vedtatt budsjett 1998 var 34,2 mill. kroner.

Bevilgningen for 1999 vil fordeles mellom forsøk med alternative drivstoff m.v. og konkrete utviklingsprosjekter for rasjonell transport. Departementet vil prioritere prosjekter som kan bidra til ny kunnskap om kollektivtiltak i storbyområdene, bl.a. stimulere forsøk knyttet til integrering av funksjonshemmede i ulike deler av den allmenne transportpolitikken.

4.2.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at departementet foreslår å slå sammen post 51 Transportforskning og post 52 Telekommunikasjonsforskning til ny post 50 Samferdselsforskning.

Komiteen flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til sammenslåingen av postene. Flertallet har merket seg at departementet i sitt forslag til budsjett for 1999 har lagt vekt på å styrke telekommunikasjonsforskningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet slutter seg til forslaget i proposisjonen om en styrking av telekommunikasjonsforskningen slik at det stilles til disposisjon 35,5 mill. kroner til dette området. Som ledd i det samlede budsjettoplegget vil imidlertid disse medlemmer foreslå at bevilgningen til transportforskning reduseres med 4 mill. kroner i forhold til Regjeringens framlegg, fra 17,7 mill. kroner til 13,7 mill. kroner.

Disse medlemmer foreslår i tråd med dette at bevilgningen under post 50 Samferdselsforskning settes til 49,2 mill. kroner.

Disse medlemmer vil videre som ledd i det samlede budsjettoplegget foreslå at post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport reduseres med 7,0 mill. kroner i forhold til Regjeringens framlegg, slik at det bevilges 33,4 mill. kroner på posten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener bevilgningene til utredninger og rapporter er blitt altfor omfattende. Norsk samferdselspolitisk hverdag er ikke preget av manglende kunnskap, kompetanse og teknikk, men av mangel på ressurser til å bygge ut moderne samferdselsanlegg.

Disse medlemmer er skeptiske til mange av de forsøkene som finansieres gjennom tilskuddsordningen til miljøvennlig transport. Målene for virksomheten er uklart definert, og virkningene av tiltakene har så langt uteblitt.

Disse medlemmer foreslår derfor å redusere kap. 1301 med 52 mill. kroner mindre enn Regjeringens forslag, dvs. 54,4 mill. kroner i stedet for 106,4 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til det justerte budsjettforslaget fra sentrumspartiene som Fremskrittspartiet og Høyre har varslet sekundær støtte til jf. pkt. 2.3 i innstillingen. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1301 bevilges med 101,4 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til det justerte sentrumsoplegget og endringer av dette som følge av avtalen om subsidær støtte fra Fremskrittspartiet og Høyre. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1301 bevilges med 101,4 mill. kroner, etter at egne forslag i denne innstilling er falt, jf. tabellen i pkt. 2.2 Oversikt over forslagene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser det som viktig å holde et høyt nivå både på telekommunikasjonsforskning og samferdselsforskning, samt tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport. Det siste ikke minst for å få en overgang til transportformer og transportmidler som reduserer våre miljøproblemer. Dette medlem slutter seg til det framlagte oplegget.

4.3 Kap. 1310 Flytransport

4.3.1 Sammen drag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99). Tillegg nr. 8	Pst. endring 1998/99
1310	246 800	271 100	9,8

Kapitlet omfatter statlige bevilgninger til innenlandske flyruter. Forslaget til bevilgning er basert på foreliggende anbudskontrakter for drift av flyruter. Forslaget er foreløpig da det skal foretas kontraktfestet prisomregning for alle anbudene i løpet av året.

Hoveddelen av bevilgningsforslaget, 229 mill. kroner, gjelder kortbanerutene til 26 regionale lufthavner der Widerøe's Flyveselskap ASA har anbudskontrakt til og med 31. mars 2000.

I anledning den vesentlige kvalitetshevingen av ruteopplegget gis selskapet anledning til å øke takstene i de berørte ruteområdene med inntil 3 pst. fra begynnelsen av vintersesongen 1998/99, og med ytterligere 1 pst. dersom de markedsmessige forutsetningene for kontrakten svikter.

Kortbanerutetilbudet på Helgeland og Vestlandet, der det har vært kapasitetspress den senere tid, vil tilbudet bli vesentlig utvidet fra begynnelsen av vinterseongen 1998/99. I samband med omleggingene her foreslår departementet bevilget en godtgjørelse tilsvarende luftfartsutgiftene på den økte produksjonen, for 1999 regnet til 14,0 mill. kroner.

For ruten Lakselv-Tromsø v.v., der SAS har anbudskontrakt til og med 31. mars 2000, er godtgjørelsen for 1999 regnet til 14,3 mill. kroner.

For helikopterruten Værøy - Røst er det satt av 8,4 mill. kroner i godtgjørelse.

I forbindelse med Regjeringens forslag om å innføre CO₂-avgift på drivstoff fra 1. januar 1999, finner Samferdselsdepartementet det nødvendig, jf. St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 8 (1998-99), å fremme forslag om avgiftskompensasjon i henhold til inngåtte anbudskontrakter for rutflyging innenlands. I forhold til St.prp. nr. 1 (1998-99) foreslås av den grunn å øke bevilgningen på post 70 med 7,5 mill. kroner.

Ut fra en samlet vurdering som bl.a. legger vekt på utviklingen i trafikken og tilbudet av alternative transportmidler, legger Samferdselsdepartementet opp til at det ikke skal utlyses nytt anbud på flyruter fra Fagernes til hhv. Oslo og Bergen etter utløpet av inneværende anbudskontrakt, dvs. 31. juli 1997. Fortsatt rutebetjening vil etter dette måtte skje på kommersielle vilkår uten statlig støtte.

4.3.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet,

Høyre og Sosialistisk Venstreparti, sier seg fornøyd med at det vedtak som ble fattet om kapasitetsøkning i kortbanerutetilbudet på Helgeland og Vestlandet i juni d.å., er fulgt opp.

Disse medlemmer viser til at det er satt inn to nye fly på henholdsvis Vestlandet og Helgeland for å løse det kapasitetsproblemet som har utviklet seg.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg problemene med å få bedret rutetilbudet på Vestlandet og Helgeland på grunn av utformingen av kontraktene med Widerøe. Det er viktig at fremtidige kontrakter blir så fleksible at Samferdselsdepartementet kan endre rutetilbudet når behovene endres uten at det krever reforhandlinger av kontraktene.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre er svært tilfreds med at departementet i juli hadde forhandlet fram en avtale med Widerøes Flyveselskap ASA som løste kapasitetsproblemer på Vestlandet og Helgeland.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår å bevilge kap. 1310 med 263,6 mill. kroner, dvs. en reduksjon på 7,5 mill. kroner i forhold Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser til planleggingen av forlengelse av rullebanen ved Florø lufthavn med 200 meter til 1 200 meter. Disse medlemmer forutsetter at forlengelsen er fullført innen en ny anbudssperiode påbegynnes.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at kostnadene i forbindelse med å løse kapasitetsproblemet på Vestlandet og Helgeland er fordelt mellom statlig bevilgning og taksttilpasninger som kundene skal betale. Det innebærer at i tillegg til den generelle takstøkning som ligger i anbudsavtalen, gis Widerøe anledning til å øke takstene for de berørte områder med «3 pst. fra begynnelsen av vintersesongen 1998/99, og ytterligere med 1 pst. dersom de markedsmessige forutsetningene for kontrakten svikter».

Dette medlem ser det som riktig at tilleggsytelsen i forbindelse med bedret rutetilbud på Vestlandet og Helgeland betales i sin helhet gjennom statlige tilskudd og vil innafor rammene for 1999 øke tilskuddet med 11,5 mill. kroner, og foreslår å bevilge kap. 1310 med 282,6 mill. kroner.

Dette medlem reagerer på at kundene skal betale en dobbel prisøkning, på grunn av at oljeaktiviteter har medført kapasitetsproblemer som har medført nødvendige justeringer av anbudsavtalen. Dette medlem viser til at ny anbudsinnbydelse med gyldighet fra 1. april 2000 vil utlyses i 1999.

Dette medlem vil peke på at de høyeste kostnadene for flyreiser i Norge har kunder som må kombinere reise på regionalt rutenett og stamrutenettet. Dette er en stor kostnad for næringsliv, offentlige etater, privatreisende m.m. I svar fra departementet anslås det at f.eks. 30 pst. prisreduksjon vil medføre en øking av anbudskostnader ut fra dagens kapasitet på om lag 210 mill. kroner. Dette medlem er av den oppfatning at det i den nye anbudsperioden vil være riktig å redusere brukernes kostnader med å fly og vil fremme følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med ny anbudsperiode for kjøp av flyrutetjenester at det skal ligge som premis for anbyder en prisreduksjon på 30 pst. i tillegg til tilstrekkelig frekvens, setekapasitet etc.»

Dette medlem ser videre at transportkostnadene i Nord-Norge generelt er svært høye på grunn av store avstander. Så vel internt i landsdelen som mellom Nord-Norge og Sør-Norge er ofte fly det eneste alternativet. Åpningen for konkurranse i luftfarten har ikke medført prispress i Nord-Norge da de fleste flyplasser har et forholdsvis begrenset kundegrunnlag samt at lange avstander uansett vil medføre høye priser.

Dette medlem vil derfor fremme følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen utrede muligheten for å legge ut stamrutenettet i Nord-Norge og mellom Nord- og Sør-Norge til offentlig kjøp, og beregne kostnader for prisreduksjoner fra 10 pst. til 50 pst. ut fra dagens frekvens og kapasitet.»

Fagernes lufthavn

Komiteen viser til at Luftfartsverket overtok eieransvaret for Fagernes Lufthavn 1. januar 1998. Staten har påtatt seg ansvar for tilrettelegging av lufthavnen for den virksomhet som ellers drives der, jf. utenlandsrutene til SAS, den store chartervirksomheten og Fagernes Lufthavn som er mulig alternativ lufthavn for Gardermoen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, forutsetter at avvikling av tilskudd til flyrutene Fagernes-Oslo/Bergen ikke påvirker driften av flyplassen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil bemerke at Fagernes lufthavn, Leirin må ses i en regional sammenheng og mener det må være galt å redusere tilskuddet til kjøp av flyrutetjenester nå.

Disse medlemmer mener derfor at post 70 Godtgjørelse for innenlandske flyruter økes med 3,3 mill. kroner som er nødvendig for å videreføre flyrutene Fagernes-Oslo/Bergen fra 1. august til 31. desember 1999.

Disse medlemmer ber om at flyrutene Fagernes-Oslo/Bergen videreføres etter 1. januar 2000. Departementet bes om å vurdere om disse flyrutene kan tilpasses i det øvrige rutesystemet.

Flyseteavgift

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Arbeiderpartiets merknader i Budsjett-innst. S. nr. 1 (1998-99) hvor det bl.a. uttales:

«Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sine merknader i Budsjett-innst. S. nr. 1 (1997-98), der disse medlemmer gikk imot å innføre en seteavgift. Disse medlemmer foreslår å gjeninnføre passasjeravgiften fra 1. april 1999.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«I Stortingets vedtak av 17. juni 1998 om flyseteavgift for budsjetterterminen 1999 gjøres følgende endringer:

Fra 1. april 1999 skal § 2 lyde:

a) For flyging fra norsk lufthavn til utlandet betales avgift med kr. 109 pr. passasjer.

b) For flyging i Norge mellom steder nevnt i § 1 betales avgift med kr. 54,50 pr. passasjer.»

Disse medlemmer viser til at flyselskapene har utlignet flyseteavgiften på flyreiser over hele landet. Arbeiderpartiets forslag om avvikling av flyseteavgiften innebærer derfor lavere pris på flyreiser over hele landet i forhold til opplegget til Regjeringen.

Disse medlemmer har merket seg at det er inngått et budsjettforlik mellom Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre, Fremskrittspartiet og Høyre hvor også Fremskrittspartiet og Høyre har forpliktet seg til å stemme for å videreføre seteavgiften i 1999.

4.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

4.4.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1311	171 500	140 900	- 17,8

Kapitlet omfatter tilskudd til noen ikke-statlige flyplasser og utgifter i forbindelse med overtakelsen av regionale lufthavner, til sammen 52,9 mill. kroner på post 60, og videre overføring til Luftfartsverket, 88,0 mill. kroner på post 70.

Overføringen til Luftfartsverket er kompensasjon for drift og investeringer ved de regionale lufthavnene som forvaltningsbedriften overtok i 1997 og 1998.

4.4.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til brev fra departementet der det går fram at innstramningen på kapitlet med 10 mill. kroner ifølge forliket mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet og Høyre, vil føre til at utbetalingene av kompensasjon til tidligere eiere av 18 regionale lufthavner reduseres tilsvarende. Denne reduksjonen vil medføre forskyvning i utbetaling til kommunene og dermed også økte rentekostnader for staten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er enig i Regjeringens forslag til bevilgning under dette kapittel. Disse medlemmer viser imidlertid til at et flertall i Stortinget har vedtatt en lavere budsjetttramme for rammeområde 18 Samferdsel enn Arbeiderpartiet foreslo. Disse medlemmer tar til etterretning at flertallet i Stortinget baserte sitt rammevedtak bl.a. på at post 60 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser skal reduseres med 10 mill. kroner. Disse medlemmer finner det derfor nødvendig å foreta tilsvarende kutt på denne post.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til det justerte budsjettforslaget fra sentrumspartiene som Fremskrittspartiet og Høyre har varslet sekundær støtte til jf. pkt. 2.3 i innstillingen. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1311 bevilges med 115,9 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til det justerte sentrumsopplegget og endringer av dette som følge av avtalen om subsidiær støtte fra Fremskrittspartiet og Høyre. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1311 bevilges med 115,9 mill. kroner etter at egne forslag i denne innstilling er falt, jf. tabellen i pkt. 2.0 Oversikt over forslagene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti registrerer det kutt som er foretatt i forliket på de regionale flyplasser. Dette medlem vil understreke viktigheten av at investeringene i ny teknisk/operativ standard følges opp, ut fra sikkerhets- og regularitetsmessige hensyn.

Dette medlem foreslår å bevilge 130,9 mill. kroner på kap. 1311.

4.5 Kap. 1312 Oslo Lufthavn AS

4.5.1 Sammendrag

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 8 (1998-99) foreslås en bevilgning på 490 mill. kroner til post 90 Lån til Oslo Lufthavn AS. Årsaken til lånebehovet i 1999 er en forskyvning av enkelte sluttoppgjør med leverandører og et fåtall utbyggingskontrakter som er planlagt ferdigstilt i 1999.

4.5.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at forslag til bevilgningen på 90-posten på kapitlet blir behandlet av finanskomiteen.

Komiteen har for øvrig ingen merknader.

4.6 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

4.6.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
5619		500 000	

Renter på statens lån til Oslo Hovedflyplass (post 80) er foreløpig anslått til 500 mill. kroner i 1999.

4.6.2 Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader.

4.7 Kap. 2450 og 5450 Luftfartsverket

4.7.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99) og Tillegg nr. 8	Pst. endring 1998/99
2450	1 224 300	2 875 320 ¹⁾	134,9
5450	847 800	353 720	58,3

¹⁾ post 95 Innskudd ansvarlig lånekapital, 2 301,12 mill. kroner, behandles av Finanskomiteen utenom rammesystemet

Kapitlet omfatter bevilgninger til drift og investeringer i Luftfartsverket. Driften omfatter alle driftsinntekter og driftsutgifter, overføringer fra statskassen til Luftfartsverket, samt avskrivning på anleggsmidler og renter av statens kapital.

Inntekter og kostnader relatert til den nye hovedflyplassen er ikke medregnet i forslaget for 1999 da denne er organisert som et eget rettssubjekt utenfor statsforvaltningen.

I tråd med prinsippet om at forurenser skal betale for miljøoppryddingstiltak, legger Regjeringen i Tillegg nr. 8 opp til at Luftfartsverket overfører midler til Statsbygg for opprydding av grunnforurensning relatert til Luftfartsverkets tidligere virksomhet på Fornebu. For 1999 foreslås at Luftfartsverket på kap. 2450 post 30 Flyplassanlegg, setter av 30 mill. kroner til formålet.

Forslaget er basert på en volum vekst i trafikkinntektene på 5,6 pst. for stamruteflyplassene og 6,2 pst. for

de regionale flyplassene. På grunn av endringer i rutetilbudet i forbindelse med åpningen av Gardermoen er vekstanslagene mindre sikre enn vanlig. Videre legges det til grunn en gjennomsnittlig økning i satsene for luftfartsavgiftene og gebyrene med 3,6 pst., hvorav 0,8 pst. av satsøkningen skyldes utilsiktet mindretak i 1998 grunnet Eurocontrols omlegging av undervegsavgiften.

Det bedriftsøkonomiske resultatet for Luftfartsverket ventes å falle fra 988,8 mill. kroner i 1997 til i størrelsesorden 150 mill. kroner i 1999 som følge av bortfall av inntekter fra Fomebu. Nedleggingen av Fomebu og dagens Gardermoen medfører således en betydelig svekkelse av den økonomiske situasjonen for Luftfartsverket. Svekkelsen vil vare ved inntil Oslo Lufthavn AS vil være i stand til å gi avkastning på innskutt kapital.

Av de statlige norske lufthavnene utenom Oslo, er det i dag kun Flesland, Sola og Værnes, samt Oslo kontrollsentral i Røyken, som går med bedriftsøkonomisk overskudd etter dekning av kapitalkostnader og andel av felleskostnader. Beløpsmessig utgjorde overskuddet på disse lufthavnene 293 mill. kroner i 1997. For øvrige lufthavner utgjorde underskuddet 318 mill. kroner slik at netto resultat for Luftfartsverket etter dekning av kalkulatoriske kapitalkostnader var - 25 mill. kroner. Med tanke på at Luftfartsverket fra 1998 i tillegg innbetaler 74,0 mill. kroner i overskudd til statskassen, innebærer dette at Luftfartsverket på sikt bør ha avkastning på den kapital som er skutt inn i Oslo Lufthavn AS for å bidra til opprettholdelse av infrastrukturen og for å kunne foreta nødvendige nyinvesteringer.

Den sterke reduksjonen av Luftfartsverkets selvfinansieringsevne innebærer at det i 1999 vil bli nødvendig å trekke betydelige midler fra reguleringsfondet for å kunne opprettholde nødvendig driftsstandard og investeringsnivå.

For planperioden 1998-2001 er det satt som mål at Luftfartsverket etter kontantprinsippet skal ha en gjennomsnittlig årlig produktivitet utvikling på 1,0 pst. pr. år medregnet regionale lufthavner, men med justering for ny teknisk/operativ standard. Fra 1999 vil regnskapsprinsippet bli lagt til grunn for måling av produktivitet utviklingen.

For å bidra til en reduksjon av presset i økonomien vil investeringsaktiviteten i 1999 være noe lavere enn det som ellers kunne vært ønskelig.

Det er totalt satt av 618,2 mill. kroner til investeringer i stamrutenettet og på de regionale lufthavnene. Av dette utgjør 438,2 mill. kroner investeringer i stamrutenettet og 180 mill. kroner investeringer på de regionale lufthavnene. Det tas sikte på å ferdigstille rullebaneforlengelse til 1 200 meter ved Brønnøysund lufthavn i 1999. Det er videre igangsatt planlegging for å forberede forlengelse av rullebanen ved Florø lufthavn til 1 200 meter.

Investeringsbudsjettet preges av videreføring av arbeidet med ny taksebane på Trondheim lufthavn,

Værnes, nytt driftsbygg på Tromsø lufthavn, Langnes, nytt ekspedisjonsbygg og ny terminalradar på Stavanger lufthavn, Sola og utvidelse av bagasjehallen på Bergen lufthavn, Flesland. Investeringene på de regionale lufthavner preges av ulik oppgradering av standarden for å sikre bedre regularitet og sikkerhet. Arbeidene med bygging av ny flyplass i Båtsfjord ferdigstilles i 1999.

Det legges opp til å fremme en stortingsproposisjon om utskillelse av Luftfartsinspeksjonen i vårsesjonen 1999. I den forbindelse vil også Luftfartsverkets budsjett bli revidert.

I proposisjonen gis det en omtale av forskuttering fra lokalt hold av finansiering av flyplassanlegg ved forskudd og anleggsbidrag (eksterne tilskudd), jf. at ved behandlingen av St.meld. nr. 38 (1996-97) NLP 1998-2007, jf. Innst. S. nr. 228 (1996-97), ba Stortinget Regjeringen om å åpne for forskuttering fra lokalt hold der Luftfartsverket har prioriterte investeringsprosjekter i planperioden 1998-2007.

Stortinget vil i de årlige budsjettforeleggene orienteres om omfanget av denne type finansiering.

Det foreslås i tilknytning til forslaget om anleggsbidrag en merinntektsfullmakt under kap. 5450 Luftfartsverket post 37 Anleggsbidrag.

Oslo Lufthavn AS

Det er til nå skutt inn 210 mill. kroner i aksjekapital og 900 mill. kroner i ansvarlig lånekapital i selskapet. I 1999 skytes ytterligere vel 2 300 mill. kroner inn i selskapet, jf. kap. 2450 post 95 Innskudd ansvarlig lånekapital.

Beløpet vil av Oslo Lufthavn AS bli benyttet til nedbetaling på statslån, og inntektsføres på statsbudsjettets kap. 5341.

4.7.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at på grunn av den sterke reduksjonen av Luftfartsverkets selvfinansieringsevne, vil det bli nødvendig å trekke betydelige midler fra reguleringsfondet for å kunne opprettholde nødvendig driftsstandard og investeringsnivå.

Komiteen mener det er en forutsetning at flysikkerheten blir ivaretatt på landets flyplasser.

Komiteen slutter seg til forslagene til tiltak i proposisjonen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Stortinget har vedtatt en ramme for rammeområde 18 Samferdsel som er lavere enn Arbeiderpartiets forslag. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn foreslå en reduksjon av post 60 Flyplassanlegg med 2 mill. kroner til 646,2 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil understreke behovet for videreføring av arbeidet med ny taksebane på Trondheim lufthavn, Værnes, nytt driftsbygg på Tromsø lufthavn, Langnes,

nytt ekspedisjonsbygg og ny terminalradar på Stavanger lufthavn, Sola, og utvidelse av bagasjehallen på Bergen lufthavn, Flesland.

4.8 Kap. 1320 og 4320 Statens vegvesen

4.8.1 Sammen drag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1320	9 540 000	9 546 500	0,1
4320	148 600	214 300	44,2

Det er senere gjort følgende endringer i forhold til vedtatt budsjett 1998: Kap. 1320 er redusert med totalt 51,7 mill. kroner og kap. 4320 økt med 6,3 mill. kroner.

Kap. 1320 Statens vegvesen omfatter statens utgifter til administrasjon av riks- og fylkesvegnettet, vegtrafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksvegnettet, tilskudd til drift av riksvegferjer, riksveginvesteringer og tilskudd til utbedring av fylkesveger, tilskudd til store fylkesveganlegg, samt trafikksikkerhetstiltak på kommunale og fylkeskommunale veger. Kapitlet omfatter fra 1999 også det tidligere kap. 1321. Dette er midler til spesielt vedlikehold av riks- og fylkesveger hvor telerestriksjoner ble opphevet fra 1. januar 1995.

Kap. 4320 viser statens ventede inntekter fra virksomhet utført av Statens vegvesen, dvs. gebyr for avlegging av førerprøver, utstedelse av førerkort, periodiske kjøretøykontroller, salg av håndbøker m.m. I tillegg regnskapsføres refusjon av fødselspenger, lønnsutgifter til lærlinger og inntekter fra bompengeselskap til dekning av lønnsutgifter m.m. til stillinger knyttet til bompengeprojekt.

Prioriteringer i 1999 innebærer økt satsing på drift og vedlikehold. Bakgrunnen for dette er den sterke trafikkveksten og ønsket om i størst mulig grad å opprettholde standarden på vegnettet. Også i 1999 er det store bindinger innenfor strekningsvise investeringsprosjekter. Med de midlene som er til rådighet medfører dette urasjonell anleggsdrift i 1999 for en rekke større riksvegprosjekter.

Innen vegbudsjettet vil det fortsatt bli satset på forbedringer av vegnettet som gir gode trafikksikkerhetsgevinster. Departementet vil også prioritere arbeidet med å endre trafikantenes holdninger og atferd.

Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger

I proposisjonen er det innenfor forslaget på kapitlet satt av 5 420,0 mill. kroner til trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksvegnettet. Dette er en økning på 4,6 pst. i forhold til vedtatt budsjett 1998. Beløpet inneholder også tilskudd til riksvegferjedriften.

Bevilgningen for 1998 og forslaget for 1999 for post 23 gir en oppfølgingsgrad på 49,0 pst. av rammen i St.meld. nr. 37 (1996-97) for perioden 1998-2001.

Innenfor post 23 har en særlig lagt vekt på:

- en opprioritering av trafikant- og kjøretøyrettede trafikksikkerhetstiltak
- en nødvendig rehabilitering av kystbruer
- dekke nødvendige utgifter til drift av vegnettet slik at denne kan videreføres etter samme standard som i senere år
- opprettholde standarden på ferjetilbudet.

Denne prioriteringen innebærer imidlertid at flere viktige tiltak knyttet til bevaring av vegkapitalen må nedprioriteres. Dette vil spesielt gå ut over kvaliteten på vegdekkene. Som i 1998 vil vedlikeholdet av vegdekkene ikke være tilstrekkelig til å opprettholde kvaliteten.

Det er satt av 180 mill. kroner til vedlikehold av bruer i 1999. Videre er det funnet nødvendig å avsette 35 mill. kroner i 1999 til rehabilitering av kystbruer i riksvegnettet.

Øvrige elementer som krever vedlikeholdsinnsetts er støyskjermer, rasoverbygg, fjellrensk og frostsikring i tunneler og støttemurer. Til slike tiltak er det satt av om lag 75 mill. kroner.

Det er satt av i størrelsesorden 45-50 mill. kroner til drift av gang- og sykkelvegnettet. Utgifter til vedlikehold er i størrelsesorden 15 mill. kroner.

I budsjettforslaget for 1999 øker innsatsen til trafikant- og kjøretøyrettede trafikksikkerhetstiltak med 40 mill. kroner. Kontroll av tunge kjøretøy vil ha høy prioritet.

Ferjetilbudet i 1998 foreslås i hovedsak videreført i 1999. Statens utgifter til riksvegfergedriften i 1999 er basert på at kjøretøy- og passasjertakstene økes med gjennomsnittlig 4 pst.

I budsjettet for 1997 fikk Vegdirektoratet fullmakt til å gi tilsagn om statsgaranti for bygging av fem nye ferjer, hvorav to ferjer basert på forsøksdrift med gass. Den første av ferjene er levert i 1998 og de to neste leveres i 1999. Ingen av gassferjene er ennå kontrahert, og fortsatt gjenstår en del arbeid før kontrahering vil kunne foretas.

For 1999 foreslås Vegdirektoratet gitt fullmakt til å stille garanti for inntil 150 mill. kroner for 2. prioritetslån. Fullmakten er knyttet til investering i nybygg for inntil 115 mill. kroner og investering i eksisterende ferjer for inntil 35 mill. kroner.

Post 24 Statens vegvesens produksjon

Innenfor forslaget på kapitlet er Statens vegvesens produksjon foreslått bevilget med - 110,0 mill. kroner (overskudd). Dette tilsvarer beløp i vedtatt budsjett 1998.

Post 30 Riksveginvesteringer

I proposisjonen er det innenfor forslaget på kapitlet satt av 3 923,0 mill. kroner til riksveginvesteringer. Dette er en reduksjon på 6,6 pst. i forhold til vedtatt budsjett 1998.

Bevilgningen i 1998 sammen med forslaget for 1999 utgjør 47 pst. av rammen i St.meld. nr. 37 for årene 1998-2001.

Innenfor post 30 har departementet lagt opp til å prioritere en videreføring av satsingen på «mindre investeringstiltak». Dette området har likevel en lav oppfølgingsprosent (39,6) i forhold til St.meld. nr. 37. Innenfor denne satsingen legges det opp til å gjennomføre viktige tiltak i forhold til trafikksikkerhet, kollektivtrafikk og miljø.

Rammen til strekningsvise prosjekter reduseres betydelig i forhold til 1998. Departementet har derfor bare lagt opp til start av et begrenset antall nye prosjekter. Disse prosjektene har dessuten dels finansiering utenfor budsjettet. Det har videre vært nødvendig å legge opp til en mindre rasjonell anleggsdrift enn ønskelig for mange prosjekter.

Bindingene knyttet til vedtatte og igangsatte anlegg er usedvanlig store. Pr. 1. januar 1999 er bindingene til slike anlegg i størrelsesorden 12 mrd. kroner, hvorav 10 mrd. kroner er forutsatt investert i løpet av inneværende vegplanperiode, dvs. før 2002. Av dette skal 7 mrd. kroner dekkes med statlige midler. I tillegg er det forutsatt om lag 0,5 mrd. kroner i refusjoner før 2002.

Siden om lag 70 pst. av bindingene er på stamvegnettet, foreslås en relativ høy andel av rammen til stamveger også i 1999.

Til ulike kollektivtiltak foreslås det avsatt 171,9 mill. kroner. Dette er en økning på 10,4 pst. i forhold til 1998.

Innenfor kollektivtiltakene vil det bli gitt tilskudd for å styrke kollektivtrafikken i de fire storbyområdene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger med omkringliggende kommuner (storbymidler).

Samferdselsdepartementet vil i løpet av 1998 utarbeide en nasjonal plan for rassikring. Det er lagt opp til en betydelig satsing på rassikringstiltak i 1999. Dette gjelder både på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet. I tillegg er det satt av midler til særskilte rassikringstiltak. Totalt foreslås 232,5 mill. kroner til tiltak og prosjekter med rassikringsgevinst på post 30 i 1999. I tillegg kommer midler på post 31 og post 60. Totalt foreslås 320,6 mill. kroner over postene 30, 31 og 60 til slike prosjekter og tiltak.

For 1999 forutsettes om lag 1 900 mill. kroner å bli stilt til disposisjon fra bompengeselskapene.

Post 31 Tilskudd til rassikring

I forbindelse med Stortingets behandling av St.prp. nr. 1 (1997-98) ble det vedtatt å opprette en ny post 31 tilskudd til rassikring. Midlene på post 31 kan nyttes til rassikringstiltak på post 31 i 1999. Ved fordeling av midlene har departementet lagt vekt på prioriteringen av rassikringstiltak i fylkenes handlingsprogram for perioden 1998-2001, plansituasjonen og hvilke bindinger tildelingene vil føre til for 2000.

Post 60 Tilskudd til fylkesvegformål

I proposisjonen er det innenfor forslaget på kapitlet foreslått 237,9 mill. kroner til tilskudd til fylkesvegformål. Dette tilsvarer beløp i vedtatt budsjett 1998.

Sett i forhold til planperioden 1998-2001 innebærer bevilgningen for 1998 og budsjettforslaget for 1999 en oppfylleingsgrad på 47,4 pst.

Innen rammen for post 60 er økt prioritering av trafikksikkerhetstiltak fulgt opp, jf. Stortingets behandling av statsbudsjettet for 1998.

På grunn av store bindinger knyttet til store fylkesvegprosjekt som allerede er startet, samt prioritering av prosjektene bru til Tautra i Nord-Trøndelag og bru til Sundøya i Nordland, foreslår departementet at store fylkesvegprosjekter får en relativt høy andel av tilskuddet også i 1999.

Opprioritering av midler til trafikksikkerhetstiltak og store fylkesvegprosjekter har i hovedsak gått ut over midler til forsterkning.

4.8.2 Komiteens generelle merknader til vegformål

Komiteen legger til grunn at god fremkommelighet på vegnettet i alle deler av landet er et sentralt mål i vegpolitikken. Dette krever til dels ulike tiltak i byer og tettsteder og i mer grågrendte strøk.

Komiteen er opptatt av å sikre gode kommunikasjoner i alle deler av landet. Vegene er vår viktigste kommunikasjonsåre. Et godt og hensiktsmessig utbygd vegnett i alle deler av landet er avgjørende for næringslivets konkurransevne. Framkommelighet i distriktene er viktig både for næringsutvikling og bosetting.

Komiteen viser til at et vegnett med god framkommelighet gir lavere transportkostnader, forutsigbar reisetid og god tilgjengelighet til aktuelle reisemål. Vegtransport er den mest fleksible transportformen og en nødvendig forutsetning for å kunne opprettholde et spredt bosettingsmønster.

Komiteen legger derfor til grunn at midlene som er til disposisjon må fordeles ut fra hva som totalt vil bedre framkommeligheten på vegnettet. Dette betyr en fordeling av drift og vedlikeholdsinnsatsen, i forhold til fjerning av fysiske restriksjoner og flaskehals på vegnettet, standardforbedringer, jevn standard på gjennomgående vegruter, bedret farbarhet vinterstid, samt utbedring og avlastning av vegsystemet i områder med køproblemer.

Komiteen viser til at Regjeringen legger i budsjettet opp til ytterligere reduksjon i framdriften av igangsatte vegprosjekt. Regjeringen har selv beregnet at for å drive igangsatte prosjekt rasjonelt, er det behov for om lag 800 mill. kroner mer enn det er funnet rom for i 1999. Forlenget byggetid fører til økte anleggskostnader. Eksempelvis vil et års forlengelse av byggeperioden for et gjennomsnittsanlegg føre til at anleggskostnadene øker med 10 - 15 pst.

Komiteen registrerer at Regjeringen søker i en viss utstrekning å kompensere for dette ved å framskynde bompengeselskapenes tilførsel til bompengeprojektene. Dette resulterer imidlertid i at statens forpliktelser de kommende år øker. Staten vil derfor få mindre frihet i innretningen av veinvesteringene.

Komiteen viser til at tillegg kommer også statens refusjonsforpliktelser i forbindelse med forskutteringer fra bl. a. kommuner og fylkeskommuner, som pr. 1. januar 1999 vil utgjøre om lag 1 040 mill. kroner.

Komiteen viser til de betydelige bindingene dette vil få på de kommende års vegbudsjetter, noe som vil medføre betydelige begrensninger i handlingsrommet.

Komiteen er av den oppfatning at en bør være ytterst varsom med å godkjenne forskutteringsavtaler for nye vegprosjekter som ikke ligger inne i Norsk veg- og vegtrafikkplan, og at forskutteringer i hovedsak knyttes til igangsatte prosjekter.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil understreke at et godt tilpasset kollektivtilbud, inklusive bedre tilrettelegging for kombinasjoner av kollektivtransport og privatbil, kan bidra til å avlaste vegnettet og forebygge nye kapasitetsproblemer. Dette gjelder særlig i de større byområdene. I tillegg kan ulike former for trafikkreguleringer bidra til en mer effektiv trafikkavvikling.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at et flertall i samferdselskomiteen, Senterpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, ved behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1998-2001, gikk inn for å øke rammen til veginvesteringer med 5 300 mill. kroner utover forslaget fra regjeringen Jagland. Disse medlemmer finner det derfor oppsiktsvekkende at en Regjering utgått fra Senterpartiet og Kristelig Folkeparti nå foreslår å redusere riksveginvesteringene neste år med 10 pst. Disse medlemmer har videre merket seg at det er inngått et forlik mellom regjeringspartiene, Høyre og Fremskrittspartiet som innebærer en budsjetttramme til samferdselsformål som er 277 mill. kroner lavere enn Regjeringens framlegg, og som gjør det umulig å følge opp de løfter Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet ga til velgerne før

siste stortingsvalg om en kraftig øking i veginvesteringene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet legger til grunn regjeringen Jaglands forslag til Veg- og vegtrafikkplan for perioden 1998-2001, hvor det også understrekes at en i opplegget av de årlige budsjettene vil legge vekt på at satsingen på ulike områder skal gjennomføres innenfor en forsvarlig realøkonomisk ramme.

Disse medlemmer mener at det må legges opp til en mest mulig rasjonell framdrift av igangsatte vegprosjekt. Disse medlemmer vil derfor legge opp til et noe større tempo i gjennomføringen av noen stamveg- og øvrige riksvegprosjekt og gang- og sykkelveger.

Disse medlemmer foreslår derfor en omfordeling av 260 mill. kroner fra trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. til riksveginvesteringer. I forbindelse med reduksjon av drift- og vedlikeholds-posten legger disse medlemmer til grunn trafikk-sikkerhetsarbeidet som går inn under denne posten (trafikkantiltak) skal skjermes. Ellers legges det opp til at departementet/vegetaten foretar reduksjonen uten spesielle føringer. Disse medlemmer vil peke på at forslaget innebærer at oppfyllelsen av vegplanen blir mer lik for de to postene, og at begge postene kommer ut noe i underkant av samme nominelle nivå som i 1998.

Disse medlemmer foreslår at økningen fordeles slik:

Stamveger	økes med	110 mill. kroner
Øvrige riksveger	økes med	80 mill. kroner
Mindre investeringstiltak	økes med	70 mill. kroner

(særskilte miljø- og trafikk-sikkerhetstiltak og rassikring, bl.a. gang og sykkelveger)

Det foreslås følgende fordeling på prosjekter:

Stamveger

Rute 1:

E6 Korsegården - Vassum økes med 20 mill. kroner

Rute 5:

E69 Fastlandsforbindelsen til Magerøya (Fatima) økes med 20 mill. kroner

Rute 7:

E18 Rannekleiv - Nedenes - Temse økes med 20 mill. kroner

Rute 8:

E39 Trekantsambandet økes med 20 mill. kroner

Rute 18:

Rv 23 Oslofjordforbindelsen økes med 30 mill. kroner

Øvrige riksveger

Buskerud E134 Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes økes med 20 mill. kroner

Hordaland

Rv 551 Odda - Løfallstrand (Folgefonn tunnelen) økes med 10 mill. kroner

Rassikring i Indre-Hardanger Fresvikberget rv 13 økes med 15 mill. kroner

Nord-Trøndelag Rv 723, Ørmelen - Gaupa økes med 5 mill. kroner

Troms Rv 848 Slette, rv 84 - Harstad rv 83 Bygdesambandet økes med 5 mill. kroner

Telemark Engå bru økes med 10 mill. kroner

Møre og Romsdal/ Rv 680 veg til Tjeldbergodden, refusjon (60/40)

Sør-Trøndelag økes med

15 mill. kroner

Mindre investeringstiltak

Denne posten økes med 70 mill. kroner. Midlene fordeles på fylkene og øremerkes gang- og sykkelveger.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre mener det er behov for en avklaring av status for en del tidligere vegstrekninger som Stortinget har gitt uttrykk for at skal prioriteres, før fylkene fikk overført ansvaret for prioritering av midlene til øvrige riksveger. Disse medlemmer mener overføringen av ansvar fra Stortinget til fylkene gir fylkene et visst ansvar for å følge opp tidligere nasjonale prioriteringer. Disse medlemmer vil be departementet legge fram en vurdering av dette i Revidert nasjonalbudsjett.

Disse medlemmer er opptatt av miljøvennlig transport, og er tilfreds med at det satses på kollektivtilbudet i de største byene.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til at innenfor svært trange budsjettammer har disse partiene prioritert vedlikehold og ferdigstilling av igangsatte prosjekter. Disse medlemmer har merket seg at overskridelser på allerede igangsatte prosjekt sprenger rammene for veginvesteringene. Dette fører til redusert framdrift som igjen fører til økte kostnader. En optimal framdrift av de vegprosjekter som pågår ville kreve en økning av rammene for veginvesteringer på 800 mill. kroner.

Disse medlemmer er tilfreds med at vegvedlikehold er prioritert. Vedlikehold er viktig for trafiksikkerheten, og vedlikehold er avgjørende for å ta vare på vegkapitalen. Dessverre har vedlikehold lenge vært underprioritert, og bevilningene er fortsatt for små til å opprettholde vegkapitalen. Vedlikeholdsmidlene dekker også tilskudd til ferjedrift og kostnader ved brøyting. Et godt ferjetilbud er et viktig distriktpolitisk virkemiddel. Tilstrekkelig med midler til brøyting er avgjørende for både framkommelighet og trafiksikkerhet.

Disse medlemmer er spesielt tilfreds med at det er satt av over 75 mill. kroner på en egen post for tilskudd til rassikring. Disse medlemmer mener alle i størst mulig grad må kunne ferdes på vegene uten frykt for rasulykker, og har derfor dette som et prioritert område. I tillegg til midlene som er satt av på posten for rassikring, har selvsagt en rekke utbyggingsprosjekter som pågår en positiv effekt med tanke på mer rasikre veger. Disse medlemmer mener det er et behov for en vurdering av hvorvidt rassikring skal skje samtidig med omfattende utbyggings- eller utbedringsarbeider, opp mot muligheten for å gjennomføre flere mindre tiltak som kan bidra til å sikre vegene mot ras.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er meget skuffet over Regjeringens forslag til vegbevilgninger. Regjeringen synes ikke å ta konsekvensen av at et forbedret vegnett er av avgjørende betydning for bedriftene og velferden. Spesielt viktig er det for sysselsettingen og bosettingen i distriktene. Disse medlemmer ønsker å prioritere bevilgninger til veger fordi dette vil gi den beste samfunnsøkonomiske avkastningen.

Disse medlemmer har merket seg at trendene dessverre synes å peke i retning av redusert statlig innsats i vegsektoren, mens trafikkveksten fortsetter utover de forutsetninger som er lagt i de nye langtidsplanene. Investeringsnivået er langt under det regjeringspartiene sto sammen med Høyre om i NVVP (1998-2007). For å oppnå en bedre ressursutnyttelse og å unngå overskridelse ved utbygging av vegprosjekter, må nye organisasjonsmodeller prøves ut.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet konstaterer at det norske vegnettet har en standard som ligger langt tilbake i forhold til land vi kan sammenligne oss med. Alle andre land på det europeiske fastland er i gang med å bygge ut landsdekkende motorvegnett, enkelte land er langt på veg ferdige med dette. Det er ingen grunn til å tro at vegtrafikken vil spille noen mindre rolle i fremtiden, derfor er det viktig av hensyn til trafiksikkerhet, miljø, framkommelighet og økonomi å forbedre vegnettet.

Disse medlemmer legger vekt på nyttefaktoren ved vegutbygging, og vil derfor prioritere de mest trafikkerte stamvegene E6 og E18 på Østlandet og videre til Kristiansand og Trondheim. En forbedring av vegstandard på disse vegene vil ha en rekke gunstige effekter. Trafiksikkerheten vil bli bedre, framkommeligheten blir bedre når kødannelse blir mindre hyppige, og miljøet blir bedre ved at støy og forurensning reduseres. En viktig side ved dette er at reisetiden kan reduseres ved at køene i Osloområdet blir mindre.

Disse medlemmer har også merket seg at staten tar inn 29 556 mill. kroner i avgifter på vegtrafikk i 1999. Det er ikke urimelig å kanalisere noe mer av dette til investeringer i nye veganlegg. Etter at store byggeprosjekter som Oslo Lufthavn, Gardermoen og Rikshospitalet er det grunn til å forvente en overkapasitet innen bygge- og anleggssektoren dersom ikke nye prosjekter settes i gang. Disse medlemmer foreslår prinsipielt å øke veginvesteringene med 1,35 mrd. kroner i forhold til Regjeringen.

Komiteens medlemmer fra Høyre foreslår i finansinnstillingen å øke veginvesteringene med 1 mrd. kroner ut over det regjeringen Bondevik legger opp til.

Disse medlemmer vil spesielt peke på at et høyt investeringsnivå er viktig for sysselsettingen og bosettingen i distriktene, samt for fremkommeligheten og miljøet i tettbygde strøk.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti konstaterer at det i løpet av 90-tallet har skjedd en sentralisering av investeringer på vegsektoren hvor Nord-Norge er blitt taperen. Dette forsterkes i nåværende planperiode og følges opp av sit-

Andel av riks- og stamvegmidler 1986-2001

	Realisert 1986-89	Realisert 1990-93	Realisert 1994-97	Plan 1998-2001
Nord-Norge	25,2%	21,2%	17,0%	13,1%
Sentrale Østland	23,1%	27,9%	33,7%	35,0%

Når det gjelder inneværende periode sammenlignes det med den plan som sittende Regjering følger, og ikke den som hadde flertall i Stortinget ved behandling av Norsk veg- og vegtrafikkplan. Ved behandling av planen var det flertall for å rette opp noe av nedgangen for Nord-Norge, men dette er ikke fulgt opp av regjering og stortingsflertall. For de øvrige deler av landet har andelen vært forholdsvis konstant.

Dette medlem vil gjennom omfordeling innafør budsjettet rette opp noe av den svært uheldige situasjon Nord-Norge over tid er kommet i.

Dette medlem foreslår videre å øke bevilgningen til gang- og sykkelveger innenfor riksvegbudsjettet med 50 mill. kroner.

Dette medlem viser til Innst. S. nr. 184 (1993-94) om nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen, der Stortinget sluttet seg til et skille mellom behandling av stamveger og av øvrige riksveger. Det er i innstillingen i tråd med anbefalingene fra Hollerutvalget videre forutsatt at Stortinget som en hovedregel ikke skulle gå inn med bevilgninger knyttet til enkeltprosjekter; stamveger skulle behandles rutevis, og øvrige riksveger skulle behandles fylkesvis. Det heter bl.a i innstillingen:

«Komiteen vil understreke nødvendigheten av at overordnet myndighet blir mer innrettet mot beslutninger om viktige mål og virkemidler i vegpolitikken og i mindre grad behandler enkelt saker.»

Dette medlem har merket seg at flere av partiene i samferdselskomiteen nå fordeler riksvegmidler ned på spesifiserte prosjekter.

Bindinger

Komiteen vil peke på at fremtidige bindinger på vegbevilgningene representerer et betydelig problem. På grunn av bl.a. avtaler med bompengeselskaper og forskutteringsavtaler med kommuner og fylkeskommuner, er en stor del av de framtidige vegbevilgningene

tende regjering. Dette til tross for at det i Voksenåsen erklæringa slås fast at :

«Ulike distriktpolitiske virkemidler og utbygging av infrastruktur skal bidra til å redusere avstandskostnadene og gjøre næringslivet i distriktene konkurransedyktig.»

Gjennomgang av statlige investeringer i riks- og stamveger illustrerer utviklinga svært tydelig. I tallene for Nord-Norge ligger de tre fylkene Nordland, Troms og Finnmark. Som sentrale Østlandsfylker er Øst- og Vestfold, Oslo, Akerhus og Buskerud.

gene bundet opp. Dette reduserer Stortingets muligheter til å foreta nye prioriteringer og iverksette nye prosjekter.

Økt fylkeskommunalt ansvar

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sine merknader i Innst. S. nr. 273 (1996-97) Om Norsk veg- og vegtrafikkplan:

«Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at i samferdselssektoren er det viktig med en balansert sentral og lokalpolitisk styring. Det må fortsatt være en sentral prioritering av midlene til utbygging av den enkelte stamveggrute og til fylkesvis fordeling av midlene til det øvrige riksvegnett.

Disse medlemmer viser til at når det gjelder prioritering av midler innenfor det enkelte fylke, må fylkeskommunen i hovedsak ha ansvaret for dette innenfor de rammer Stortinget vedtar. Disse medlemmer vil be departementet følge opp dette med ulike modeller for en enda sterkere regionalpolitisk styring av virkemidlene innenfor samferdselssektoren.

Disse medlemmer mener hensynet til kompetanseutvikling, rasjonell og økonomisk utnyttelse av administrative og faglige ressurser på tvers av fylkesgrensene både for myndighets- og produksjonsoppgaver, tilsier at man bør ha ett vegvesen for hele landet. Når vegkontorene skal betjene både staten og fylkeskommunene, er det naturlig at kontorene er statlige.

Disse medlemmer mener det er viktig med en felles nasjonal vegpolitikk og samtidig ivareta fylkets interesser. På denne bakgrunn er det viktigere for staten å ha den formelle styringen av vegkontorene enn for fylkeskommunen.»

Disse medlemmer legger disse forutsetningene fortsatt til grunn i arbeidet med ulike modeller for regionalpolitisk styring. Disse medlemmer vil videre be departementet i arbeidet med ulike modeller vurdere muligheten for en samordning av midlene som går til drift og vedlikehold av fylkesvegnettet og kollektivtrafikk med midlene til det øvrige riksvegnettet.

Bompengereordninger og effektiv drift av bompengesel-

skap

Komiteen er opptatt av å minimere administrasjonskostnadene. Opplysninger viser at administrasjonskostnadene gjennomsnittlig utgjør over 10 pst. av bompengeselskapenes kostnader. Det vil være variasjon i denne type kostnader på grunn av ulike utbyggingkostnader og ulikt trafikkgrunnlag.

Komiteen vil på denne bakgrunn be Samferdselsdepartementet foreta en gjennomgang av dette saksefeltet og på en egnet måte presentere dette for Stortinget.

Komiteens flertall, medlemmene fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til at det er en økende interesse for bompengefinansiering av både riks- og stamvegprosjekt. Flertallet viser til omtale av bompenger og effektiv drift av bompengeselskaper i St.prp. nr. 1 (1998-99), og til at standardavtalen sist ble forelagt Stortinget i St.prp. nr. 17 (1993-94). Flertallet har merket seg at departementet varsler at de vil vurdere bompengandel, alternative finansieringsformer og andre politiske spørsmål knyttet til bompengefinansiering, blant annet i forbindelse med Nasjonal transportplan for 2002-2011.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til den økende interessen det er for bompengefinansiering av riks- og stamvegprosjekt. Disse medlemmer legger til grunn at de eksisterende retningslinjer og praksis i forbindelse med fordeling av finansieringen mellom stat og selskap og offentlig styring av selskapene, fortsatt legges til grunn.

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sine merknader under pkt. 4.8.2 og foreslår at post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. reduseres med 260 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag. I forbindelse med reduksjon av drift- og vedlikeholdsposten legger disse medlemmer til grunn at trafikksikkerhetsarbeidet som går inn under denne posten (trafikkantiltak) skal skjermes. Ellers legges det opp til at departementet/vegetaten foretar reduksjonen uten spesielle føringer. Disse medlemmer vil peke på at forslaget innebærer at posten kommer på om lag samme nominelle nivå som i 1998.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre har merket seg at de to gassferjene som Stortinget vedtok å anskaffe ved behandlingen av St.prp. nr. 1 (1996-97) ennå ikke er kontrahert.

Disse medlemmer vil be om at Stortinget på egnet måte blir gitt en orientering om prosjektet og fremdriften.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til rapporter som dokumenter at det er et betydelig innsparingspotensial ved å sette ut ferjedriften på anbud. Dette kommer blant annet frem i en forskningsrapport utarbeidet av Oeconomica på vegne av Norges Rederiforbund.

Tilskuddsbehovet for tilskuddsberettigede riksvegerferjer var i 1996 på ca. 600 mill. kroner av en omsetning på 1,7 mrd. kroner eller 35 pst. Erfaringen med konkurranseutsetting av riksvegerferjesamband har så langt vært gode. Ved de fire første sambandene som ble lagt ut på anbud i 1995 gikk driftskostnadene ned med 10-15 pst. og tilskuddsbehovet ble redusert med 23 pst.

Ved å tilbakeføre de innsparte midlene til ferjesambandene kan kvaliteten på ferjetilbudet bli betydelig bedret. Det kan skje ved økning av kapasiteten og hyppigere avganger. Dette er viktig for å bedre fremkommeligheten i Kyst-Norge, noe som er avgjørende for verdiskapning, sysselsetting og bosetting. En annen effekt av konkurranseutsetting er mulighetene for teknologiske forbedringer innen ferjedriften. Dette kan gi positive industrielle ringvirkninger.

Disse medlemmer vil understreke behovet for at Statens vegvesen benytter anbud ved drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Det er et betydelig innsparingspotensial ved å benytte denne type virkemidler og besparelsene kan benyttes til å dekke udekkede behov innen vegsektoren.

Disse medlemmer vil peke på at trafikktilsynet framstår som egen virksomhet innen Statens vegvesen. Dette kommer i liten grad til uttrykk i budsjettproposisjonen.

Disse medlemmer vil finne budsjettproposisjonen mer informativ om trafikktilsynet framsto som egen resultatenhets og budsjettpost i statsbudsjettet for 2000.

Disse medlemmer foreslår:

«Stortinget ber Regjeringen om å presentere vegtrafikktilsynet som egen resultatenhets og budsjettpost i statsbudsjettet for 2000.»

Disse medlemmer vil understreke behovet for at Statens vegvesen benytter anbud ved drifts- og vedlikeholdsoppgaver. Det er et betydelig innsparingspotensial ved å benytte denne type virkemidler og besparelsene kan benyttes til å dekke udekkede behov innen vegsektoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener Regjeringen har satt av for små bevilgninger til vedlikeholdskapital. Dette vil forringe vegkapitalen. Disse medlemmer foreslår å øke post 23 med 200 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag til dette formålet, og foreslår dermed å bevilge post 23 med 5 620 mill. kroner. Disse medlemmer vil peke på at dette også er i tråd med Fremskrittspartiets satsing på at en større del av de midler som kommer inn til statskassen i form av avgifter på bil og biltrafikk

skal benyttes til vegvedlikehold. Øket vedlikehold vil bedre både trafikksikkerheten og fremkommeligheten. Det eksisterende vegnettet må vedlikeholdes og oppjusteres jevnlig. I motsatt fall vil kostnadene for samfunnet bli store senere. Drift og vedlikehold må hele tiden holde en slik standard at vegnettet hele tiden er av en beskaffenhet som tilfredsstiller dagens transporter. Et godt vedlikeholdt vegnett er av stor samfunnsøkonomisk betydning.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil slutte seg til Regjeringens forslag til bevilgning til trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger med 5 420,0 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til det justerte budsjettforslaget fra sentrumspartiene som Fremskrittspartiet og Høyre har varslet sekundær støtte til jf. pkt. 2.3 i innstillingen. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1320 post 23 bevilges med 5 372,0 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til det justerte sentrumsopplegget og endringer av dette som følge av avtalen om subsidiær støtte fra Fremskrittspartiet og Høyre. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1320 post 23 bevilges med 5 372,0 mill. kroner, etter at egne forslag i denne innstilling er falt.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil finne budsjettproposisjonen mer informativ om riksvegferjene hadde blitt presentert som egen budsjettpost.

Disse medlemmer foreslår:

«Stortinget ber Regjeringen om at riksvegferjene blir presentert som egen budsjettpost i statsbudsjettet for 2000.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at bevilgningene på post 23 er foreslått økt fra 5 181 mill. kroner i 1998 til 5 420 mill. kroner i 1999. Dette medlem foreslår at posten økes til 5 270 mill. kroner, tilsvarende en økning på 1,7 pst.

4.8.4 Komiteens merknader til post 24 Statens vegvesens produksjon

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at departementet har startet en gjennomgang av produktionsvirksomheten i forhold til økt bruk av anbud, lokale entreprenører og innleie av utstyr.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til følgende merknad i Innst. S. nr. 184 (1993-94):

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig

Folkeparti, vil understreke at egenproduksjonen i vegvesenet skal opprettholdes, bl.a. på grunn av oppgavestrukturen og behovet for kompetanseoverføring.»

Disse medlemmer viser videre til følgende merknad i Budsjett-innst. S. nr. 14 (1994-95):

«Flertallet (alle unntatt medlemmene fra Høyre) vil streke under betydningen av at vegvesenet fungerer som et korrektiv til private entreprenører og må derfor opprettholde en tjenlig maskinkapasitet.»

Disse medlemmer legger fortsatt dette til grunn og understreker den betydning egenproduksjon har for vegetatens byggherrekompetanse, beredskap og service.

Disse medlemmer vil understreke den betydningen egenproduksjonen har som et korrektiv i markedet og viser i denne sammenheng til det som skjedde innenfor asfaltproduksjon etter at staten etablerte sin egen produksjon. Det vises videre til det som har skjedd de siste årene med økte betongkostnader for bl.a. flere bruprosjekter uten at staten har hatt mulighet for å være et korrektiv.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til Stortingets vedtak om at Statens vegvesens produksjonsavdeling skal være konkurransedyktig i forhold til private entreprenører. På grunn av at produksjonsavdelingen er en integrert del av forvaltningen i Statens vegvesen lar konkurransesevnen seg ikke dokumentere. Skal Stortingets vedtak kunne følges opp, krever det at Statens vegvesens produksjonsavdeling blir omdannet til eget aksjeselskap.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre tar departementets orientering til etterretning og slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at investeringene til produksjonsmateriell i Statens vegvesens egenproduksjon bør tilpasses det reduserte aktivitetsnivået.

Disse medlemmer er bekymret for at det lave aktivitetsnivået innen vegsektoren vil presse ut de private vegentreprenørene i vegsektoren.

4.8.5 Komiteens merknader til post 30 Riksveginvesteringer

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sine merknader under pkt. 4.8.2 og foreslår at post 30 Riksveginvesteringer økes med 260 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Økningen fordeles slik:

Stamveger	økes med	110 mill. kroner
Øvrige riksveger	økes med	80 mill. kroner
Mindre investeringstiltak	økes med	70 mill. kroner

(særskilte miljø- og trafikksikkerhetstiltak og rassikring, bl.a. gang og sykkelveger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil understreke nødvendigheten av at med de begrensede ressursene som er til disposisjon for vegbygging, er det påkrevet at ressursene blir effektivt utnyttet. Det kan illustreres ved at med det lave investeringsnivået som det legges opp til i statsbudsjettet for 1999, øker kostnadene for ferdigstillelse av eksisterende anlegg med 10-15 pst. ifølge Regjeringens egne tall.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til merknadene i pkt. 4.8.2. Disse medlemmer vil spesielt framheve de negative konsekvensene overskridelsene på allerede igangsatte prosjekter har for framdriften av prosjektene. Dette medfører i seg selv ekstra kostnadsøkninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets prinsipale bevilgningsforslag på post 30 med 5 273,0 mill. kroner som grunnlag for forslaget i Budsjett-innst. S. I (1998-99), dvs. en økning i bevilgningene til riksveginvesteringer med 1,35 mrd. kroner i forhold til Regjeringens bevilgningsnivå.

Disse medlemmer viser til fordeling av økningen av midlene på prosjekter, med utgangspunkt i sin prinsipale ramme, under pkt. 4.8.8 og 4.8.9 i innstillingen.

Disse medlemmer finner på bakgrunn av tildelt ramme på rammeområde 18 å foreslå 4 957,5 mill. kroner til post 30.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres prinsipale bevilgningsforslag på post 30 med 4 782,5 mill. kroner som grunnlag for forslaget i Budsjett-innst. S. I (1998-99), dvs. en økning i bevilgningene til riksveginvesteringer med 850 mill. kroner i forhold til Regjeringens bevilgningsnivå.

Disse medlemmer finner på bakgrunn av tildelt ramme på rammeområde 18 å foreslå 4 078,1 mill. kroner til post 30.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser

til det justerte budsjettforslaget fra sentrumspartiene som Fremskrittspartiet og Høyre har varslet sekundær støtte til. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1320 post 30 bevilges med 4 053,0 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til det justerte sentrumsopplegget og endringer av dette som følge av avtalen om subsidær støtte fra Fremskrittspartiet og Høyre. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1320 post 30 bevilges med 4 053,0 mill. kroner, etter at egne forslag i denne innstilling er falt.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil peke på at med det lave bevilgningsnivået vil anleggsperioden for igangsatte vegprosjekter bli forlenget.

Disse medlemmer vil vise til s. 72 i St.prp. nr. 1 (1998-99):

«For å drive igangsatte anlegg rasjonelt, er det behov for om lag 800 mill. kroner mer enn det er funnet rom for i 1999.»

Videre heter det:

«Ett års forlengelse av byggeperioden for et gjennomsnittsanlegg vil føre til at anleggskostnadene vil øke med i størrelsesorden 10-15 pst.»

Disse medlemmer konstaterer at et flertall på Stortinget ikke er villige til å bevilge midler til riksveginvesteringer slik at rasjonell anleggsdrift kan oppnås. Dette fører til dårlig samfunnsøkonomi og en svekkelse av infrastrukturen som representerer en trussel for bosetningen i distriktene og verdiskapningen i hele landet.

Disse medlemmer vil prioritere Høyres økte bevilgninger på 850 mill. kroner, jf. prinsipale forslag, til riksveger kap. 1320 post 30, slik at det kan oppnås en mest mulig rasjonell drift av oppstartede veganlegg og at vegprosjekter kan ferdigstilles. Ifølge opplysninger fra Regjeringen mangler det i forslaget til statsbudsjett for 1999 om lag 800 mill. kroner for å oppnå en slik rasjonell fremdrift.

Disse medlemmer viser i denne sammenheng til liste oversendt fra departementet:

Stamrute	Prosjekt på stamvegruter	Rammeøkning
Rute 1	E6 Korsegården - Vassum	50,0
Rute 2	E6 Moholt - Tunga	20,0
Rute 5	E69 Fatima	30,0
Rute 7	E18 Rannekleiv - Temse	30,0
Rute 8	E39 Trekantsambandet	150,0
Rute 9	E39 Kleivedammen - Andenes	10,0
	E39 Blindheim - Breivika	50,0

Rute 11	E1 34 Teigland - Håland	15,0
Rute 12	E1 6 Lærdal - Aurland	25,0
Rute 18	Rv 23 Oslofjord-forbindelsen	100,0

Fylke	Prosjekter på det øvrige riksvegnett	Rammeøkning
Oppland	Rv 33 Hunndalen - Tobru	10,0
Buskerud	E1 34 Lukket løsnings Bragernes	50,0
Hordaland	Rv 13 Skjelvik - Fresvik (ras)	20,0
	Rv 542 Trekantsambandet - arm til Bømlo	50,0
	Rv 551 Folgefonntunnelen	10,0
	Rv 555 Nygårdstangen - Gyldenpris	45,0
Sogn og Fjordane	Rv 61 6 Kølset - Klubben	30,0
Møre og Romsdal	Rv 62 Øksendalen - Krogshamn	30,0
Sør-Trøndelag	Rv 723 Bru til Stokkøya	25,0
Nord-Trøndelag	Rv 757 Ørmelen - Garpa	15,0
Troms	Rv 848 Bygdesambandet	15,0
SUM	780,0

Disse medlemmer vil anmode Samferdselsdepartementet om å vurdere mulighetene for å stimulere til en utforming av kollektivtilbudet etter mønster av det som planlegges i Oslo. Det innebærer at transportene får økte tilskudd når passasjertallet øker.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis prinsipielle bevilgningsforslag på post 30 med 4 067,8 mill. kroner som grunnlag for forslaget i Budsjett-innst. S. I (1998-99), dvs. en økning i bevilgningene til riksveginvesteringer med 144,8 mill. kroner i forhold til Regjeringens bevilgningsnivå.

Dette medlem finner på bakgrunn av tildelt ramme på rammeområde 18 å foreslå 3 873,0 mill. kroner til post 30.

Dette medlem viser til de stramme rammer som er gitt innfor samferdsel. Dette medlem viser til at det er et klart brudd på de føringer som flertallet la ved behandling av samferdselsplanene våren 1997. Ved behandlingen av budsjettet for 1998 i fjor høst, viste regjeringens partiene til at de hadde arvet et statsbudsjett fra regjeringa Jagland. Dette er ikke tilfelle i år. Heller ikke forhandlingspartene har fulgt opp sine løfter i forliket.

Dette medlem vil peke på at med eksisterende ramme vil Sosialistisk Venstreparti ut fra prioritering av jernbane, kollektivsatsing, distrikts- og rassikringsprioritering på vegsida redusere rammen for post 30 Stamveger med 200 mill. kroner. Dette medlem er klar over de bindinger som ligger i påbegynte prosjekter. Samtidig vil dette medlem vise til at flere av de større prosjekter er vedtatt mot Sosialistisk Venstrepartis stemmer.

Dette medlem ser det slik at videreføring av E6 i Østfold, E18 i Vestfold og Oslofjordtunnelen må skje gjennom økt bompengefinansiering.

Dette medlem vil omprioritere 100 av disse 200 mill. kroner innenfor post 30 til øvrige riksveger i de

fylker som er blitt tapere i kampen om vegmidler. Det vises her til fylkesomtalen. Videre vil dette medlem omprioritere 50 mill. kroner til gang- og sykkelveger på riksvegnettet.

Dette medlem viser til at et flertall ville øremerke 500 mill. kroner til rassikring i planperioden 1998-2001 og at dette ikke følges opp. Dette medlem vil derfor foreslå å styrke post 31 med 57 mill. kroner til 132,6 mill. kroner. Dette medlem vil spesielt vise til lovnadene for Hardanger og nødvendigheten av rask utbedring på E10 i Moskenes/Flakstad. Dette medlem vil videre styrke post 60 Tilskudd til fylkesvegformål med 40 mill. kroner til 278,4 mill. kroner.

4.8.6 Komiteens merknader til post 31 Tilskudd til rassikring

Komiteen viser til at det i mange regioner er store behov for rassikring.

Komiteen har videre merka seg at midla på post 31 kan nyttast til rassikring på både riks- og fylkesvegnettet, tilsvarende som midla på underpost 30.4 særskilte rassikringstiltak.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at disse medlemmer har vært mot opprettelse av en egen post for tilskudd til rassikring. Disse medlemmer mener at tiltak for rassikring naturlig inngår i formålene for de ordinære postene. Disse medlemmer ber derfor om at Regjeringen i budsjettframlegget for år 2000 innarbeider bevilgningene til rassikring i de ordinære budsjettpostene slik at post 31 avvikles som egen post.

Komiteen sine medlemmer frå Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Venstre ser positivt på satsinga på rassikring i budsjettforslaget og har merka seg at det er oppretta ein ny post 31 Tilskot til rassikring der det er foreslått 75,6 millionar kroner. Dette medlemene sluttar seg til forslaget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet slutter seg til bevilgningsforslaget i St.prp. nr. 1 (1998-99).

Komiteens medlemmer fra Høyre er skuffet over Regjeringens forslag til bevilgning til rassikring og vil vise til Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997-98) der representantene fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre uttaler:

«Desse medlemmene viser til at det i mange regioner er store behov for tiltak mot rassikring. Mellom anna gjeld dette Indre Hardanger.»

Disse medlemmer viser til Høyres prinsipale bevilgningsforslag på post 31 Tilskudd til rassikring med 122,2 mill. kroner som grunnlag for forslaget i Budsjett-innst. S. I (1998-99), dvs. en økning i bevilgningene til rassikring med 46,6 mill. kroner i forhold til Regjeringens bevilgningsnivå. Dette er nødvendig for å avhjelpe de permanente rasproblemerne i Indre Hardanger.

Disse medlemmer finner på bakgrunn av tildelt ramme på rammeområde 18 å foreslå 118,5 mill. kroner til post 30.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis prinsipale bevilgningsforslag på post 31 Tilskudd til rassikring med 155,6 mill. kroner som grunnlag for forslaget i Budsjett-innst. S. I (1998-99), dvs. en økning i bevilgningene til rassikring med 80,0 mill. kroner i forhold til Regjeringens bevilgningsnivå.

Dette medlem finner på bakgrunn av tildelt ramme på rammeområde 18 å foreslå 132,6 mill. kroner til post 30.

Dette medlem viser til Innst. S. nr. 273 (1996-97), der flertallet i komiteen, medlemmene fra Senterpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, med Fremskrittspartiets støtte i salen, ønsket å øke bevilgningene til rassikring med 500 mill. kroner i perioden 1998-2001. I innstillingen skriver flertallet videre:

«Fleirtallet (...) vil derfor prioritere 250 mill. kroner av de ekstra rassikringsmidlene til nødvendige tiltak i Hardangerregionen.»

Dette medlem kan ikke se at Regjeringen eller forlikspartiene på noen måte følger dette opp i forslag til budsjett for 1999, der Hordaland fylke som helhet er tildelt kun 29,1 mill. kroner i rassikringsmidler på post 31.

4.8.7 Komiteens merknader til post 60 Tilskudd til fylkesvegformål

Komiteen viser til at fylkesvegene er viktige for næringslivet ved at en stor del av den gjennomgående transporten foregår på disse vegene. På grunn av dårlig standard, for eksempel lavt tillatt akseltrykk, er fylkesvegene ofte flaskehals i transportsystemet og fører til

økte kostnader og forverret transportøkonomi. Dette rammer særlig distriktene. Det er av avgjørende betydning for bosettingen og sysselsettingen i Distrikts-Norge at standarden på fylkesvegene blir bedret.

Komiteen viser til at Stortinget ved flere anledninger har pekt på behovet for en landsdekkende standard for drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. Komiteen har merket seg at Vegdirektoratet vil utarbeide et forslag til standard i løpet av 1999 og forutsetter at tilpasningen til denne standarden skjer fra og med budsjettet i 2000.

Komiteen er kjent med at fjerning av aksellastbegrensninger under teletønsningen krever midler til vedlikehold. Komiteen har merket seg at oppskrivinger vil ha begrenset omfang pga. at en rekke fylkesvegbruer ikke kan oppskrives uten forsterking. Komiteen ber om at departementet kommer tilbake til dette i Norsk transportplan.

Komiteen slutter seg til prioriteringen av trafikk-sikkerhet. Trafikksikkerhet og spesielt skolevegene er et viktig og prioritert område.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet slutter seg til forslaget fra Regjeringen til bevilgning på post 60 med 237,9 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets prinsipale bevilgningsforslag på post 60 med 387,9 mill. kroner som grunnlag for forslaget i Budsjett-innst. S. I (1998-99), dvs. en økning i bevilgningene til fylkesvegformål med 150,0 mill. kroner i forhold til Regjeringens bevilgningsnivå.

Disse medlemmer finner på bakgrunn av tildelt ramme på rammeområde 18 å foreslå 307,9 mill. kroner til post 60.

Komiteens medlemmer fra Høyre er ikke tilfreds med forslag til bevilgninger til fylkesveger og viser til Budsjett-innst. S. I (1998-99) der Høyre prinsipalt foreslår å øke bevilgningene til fylkesvegene med 62,1 mill. kroner, og foreslår å bevilge post 60 med 300,0 mill. kroner.

Disse medlemmer finner på bakgrunn av tildelt ramme på rammeområde 18 å foreslå 237,9 mill. kroner til post 60.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til det justerte budsjettforslaget fra sentrumpartiene som Fremskrittspartiet og Høyre har varslet sekundær støtte til jf. pkt. 2.3 i innstillingen. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1320 post 60 bevilges med 225,9 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til det justerte sentrumsopplegget og endringer av dette som følger av avtalen

om subsidiær støtte fra Fremskrittspartiet og Høyre. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1320 post 60 bevilges med 225,9 mill. kroner, etter at egne forslag i denne innstilling er falt.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til sine generelle merknader under pkt. 2.8 i denne innstillingen, og viser til Sosialistisk Venstrepartis prinsipale bevilgningsforslag på post 60 med 287,0 mill. kroner som grunnlag for forslaget i Budsjett-innst. S. I (1998-99), dvs. en økning i bevilgningene til fylkesvegformål med 50,0 mill. kroner i forhold til Regjeringens bevilgningsnivå.

Dette medlem finner på bakgrunn av tildelt ramme på rammeområde 18 å foreslå 278,4 mill. kroner til post 60.

Bru til Sundøya i Nordland

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Høyre viser til tidligere forutsetninger for finansieringen av fylkesvegprosjektet bru til Sundøya i Leirfjord kommune.

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 229 (1997-98) hvor komiteens flertall uttalte:

«Medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti er innstilt på å tilføre prosjektet de statlige ressursene som har vært forutsatt i finansieringsplaner og ber departementet snarest mulig ferdigforhandle forskutteringsavtale.»

Disse medlemmer legger til grunn at opprinnelig finansieringsplan følges opp med et statlig tilskudd til prosjektet på 60 pst.

Disse medlemmer forutsetter at dette legges til grunn i budsjettet for 2000 og slutter seg til bevilgningen til prosjektet for 1999.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre har merket seg at store fylkesvegprosjekter får en høy andel av fylkesvegmidlene.

Disse medlemmer har merket seg at Nordland fylkeskommune har avvist Vegdirektoratets forslag til finansieringsplan for bru til Sundøya i Nordland, og krever at det statlige tilskuddet til prosjektet i sin helhet må gis utenom ordinære rammer.

Disse medlemmer har videre merket seg at det er avsatt et statlig tilskudd på 15 mill. kroner til prosjektet i 1999.

Disse medlemmer viser til merknader i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997-98) der et stort flertall i komiteen ba om at prosjektet måtte gjennomføres.

Disse medlemmer er videre innforstått med at de økonomiske rammer er trange for 1999-budsjettet.

Disse medlemmer er underrettet om at Nordland fylkeskommune vurderer å finne alternativ finansiering av Sundøybrua. Disse medlemmer venter derfor på nye utspill fra fylkeskommunen.

Disse medlemmer har merket seg at bindingene til store fylkesvegprosjekter og prioriteringen av trafikksikkerhet medfører at det blir lite midler til forsterkning i 1999.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker at tilslutning til Sundøybrua var på grunnlag av de klare forutsetninger om fordeling av kostnader hvor statens andel skal være 60 pst. Dette medlem mener at Regjeringens fremlegg bryter med denne forutsetning. Dette medlem kan ikke gå inn for en oppstart av prosjektet før forutsetningen er innfridd.

4.8.8 Komiteens merknader til stamvegnettet og til enkelte stamvegruter

Stamvegnettet

Komiteen viser til en enstemmig komites merknader i Innst. S. nr. 229 (1997-98):

«Komiteen viser til at Vegdirektoratet på grunnlag av Norsk veg- og vegtrafikkplan og Stortingets behandling av denne, utarbeider et handlingsprogram for stamvegene i perioden 1998-2007.

Komiteen forutsetter at de prioriteringer som lå i Norsk veg- og vegtrafikkplan og komiteens innstilling innarbeides i handlingsprogrammet, og at prioriterte prosjekter ikke tas ut av handlingsprogrammet uten at dette er forelagt Stortinget.»

Komiteen understreker at stamvegnettet er Stortingets ansvar i henhold til det nye styringssystemet. Komiteen forutsetter derfor at dersom det legges opp til endringer i forhold til Stortingets prioriteringer innenfor den enkelte stamvegrote og mellom stamvegruter, må dette legges fram for Stortinget slik at det gis en reell mulighet til å behandle eventuelle omprioriteringer. Hvis det ikke er gjort slikt framlegg, forutsetter komiteen at prioriteringene skjer i tråd med Stortingets prioriteringer ved behandlingen av NVVP 1998-2007.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil legge til grunn at for bompengefinansiering av stamveger må det legges opp til en total vurdering for hele ruta og ikke bare foretas strekningsvise vurderinger.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det i Innst. S. nr. 229 (1997-98) ble uttalt:

«Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti forutsetter at penger bevilget til det enkelte fylke til riksveginvesteringer ikke siden skal kunne brukes på stamvegnettet. Bakgrunnen for dette er at det enkelte fylke skal ha sikkerhet for at behandling og prioritering i riksvegsektoren skal være reell.

Disse medlemmer vil likevel peke på at prosjekter i storbyene ofte er av en mer sammensatt art, bl.a. som deler av vegpakker, og at det i slike tilfeller vil være aktuelt med omprioriteringer mellom riks- og stamve-

ger og andre finansieringskilder i det aktuelle området.»

Disse medlemmer legger fortsatt dette til grunn.

Stamvegruter

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til Stortingets behandling av Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1998-2007, der en enstemmig komité har lagt til grunn at Bjørvikaprosjektet på Rute 7 (E18, Ekeberg-tunnelen-Oslo-tunnelen), startes opp i perioden 1998-2001 med fullføring i perioden 2002-2007. Det ble lagt til grunn at utbyggingen skal finansieres ved statlige midler, bompenger og lokale bidrag, med 100 mill. kroner i statlige midler i perioden 1998-2001.

Flertallet legger fortsatt denne prioriteringen til grunn og forutsetter at Oslo kommune skal medvirke til finansieringen som forutsatt i Innst. S. nr. 225 (1997-98).

Flertallet viser til at Oslo kommune har prioritert bygging av Bjørvikatunnelen før Slottsparktunnelen, og at Oslo kommune i forbindelse med behandling av sitt regnskapsoverskudd for 1997 har vist vilje til prioritering ved å bevilge 150 mill. kroner som en del av kommunens bidrag.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, har merket seg at departementet har vurdert å forskyve byggingen av brua til Bømlo i tid. Denne brua utgjør en del av Trekantsambandet i Hordaland på rute 8. Det er videre vurdert å stanse/utsette deler av prosjektet.

Flertallet har videre merket seg at departementet har konkludert med at en slik stans/utsettelse vil føre til store merkostnader, og vil derfor ikke tilrå dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sine merknader under pkt. 4.8.2. Disse medlemmer slutter seg til forslaget til bevilgning for de enkelte stamvegnett med følgende endringer:

Rute 1:		
E6	Korsegården - Vassum økes med	20 mill. kroner
Rute 5:		
E69	Fastlandsforbindelsen til Magerøya (Faüma) økes med	20 mill. kroner
Rute 7:		
E18	Rannekleiv - Nedenes - Temse økes med	20 mill. kroner
Rute 8:		
E39	Trekantsambandet økes med	20 mill. kroner
Rute 18:		
Rv 23	Oslofjordforbindelsen økes med	30 mill. kroner

Disse medlemmer forutsetter at det stilles planleggingsmidler til rådighet for videre planlegging av stamvegrute 15, rv 2 etter Nybakk i Akershus - i Nes og i Sør-Odal og Kongsvinger i Hedmark, i tråd med forutsetningene i NVVP.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til sine generelle merknader om vegformål i pkt. 4.8.2

og tar for øvrig departementets orientering om de enkelte strekninger til etterretning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår endringer i forslag til bevilgninger i stamvegnettet for 1999 i forhold til Regjeringens forslag. Det er tatt utgangspunkt i den gitte totalramme meddelt komiteen. Endringene går fram av tabell nedenfor.

Fremskrittspartiets prinsipale forslag til endringer av Regjeringens forslag til bevilgninger til investeringer i stamvegnettet for 1999

Rute		Gul bok 1999	FrPs tillegg
1	E6 Svinesund-Oslo	288,6	132,0
2	E6 Oslo-Trondheim	45,0	105,0
3	E6 Trondheim-Fauske	47,8	
4	E6 Fauske-Nordkjosbotn	210,6	35,0
5	E6 Nordkjosbotn-Kirkenes	192,5	
6	E18 Ørje-Oslo	17,0	20,0
7	E18 Oslo-Kristiansand	496,0	132,5
8	E39 Kristiansand-Bergen	99,7	40,0

Rute		Gul bok 1999	FrPs tillegg
9	E39 Bergen-Ålesund	68,8	40,0
10	E39 Ålesund-Trondheim	3,5	70,0
11	E134 Drammen-Haugesund	110,0	50,0
12	E16 Sandvika-Bergen	162,0	50,0
13	E15 Otta-Hjelle	13,0	
14	E136 Dombås-Ålesund		
15	Rv 2 Magnor-Kløfta		20,0
16	Rv 3 Kolåmoen-Ulsberg		
17	Rv 35 Hønefoss-Jessheim	12,8	
18	Rv 23 Lier-Drøbak-Vassum	140,0	
SUM		1 907,6	694,5

Disse medlemmer viser til nærmere omtale av enkelte stamvegruter:

Rute 1. E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo

Disse medlemmer er bekymret over trafikksikkerheten på E6 gjennom Østfold dersom deler av vegen kun får 2+1 felter. Disse medlemmer mener E6 bør baseres på firefelts motorveg (2+2 felter) hele vegen fra og med Svinesund til krysset med Rv 172 ved Jessheim. Unntatt fra dette er strekningen mellom Vinterbro gjennom Oslo til Hvam, som bør ha seks gjennomgående felter. Dette innebærer bygging av ny bro ved Svinesund. På lengre sikt bør E6 utvides til fire felt også nordover fra Jessheim.

For 1999 foreslår disse medlemmer at følgende arbeider påbegynnes:

- Utvidelse til 4 felt gjennom hele Østfold.
- Utbygging av krysset mellom E6 og Svartdalstunnelene v/Ryen i henhold til gjeldende regulering, dvs. som treplans kryss, ikke som toplans.
- Utvidelse til seks felt på de strekningene som gjenstår mellom Alnabru og Vinterbro.

Rute 2. E6 Oslo - Trondheim

Disse medlemmer mener en utvidelse av E6 til fire felter nordover fra Jessheim og sørover fra Trondheim er viktig både for miljø, trafikksikkerhet og fremkommelighet. Disse medlemmer foreslår at utbyggingen av klasse 2-motorvegen fra Øyer og nordover i Gudbrandsdalen (strekningen Tretten-Tingberg) igangsettes i 1999.

I Akershus foreslår disse medlemmer å bygge belysning på E6 mellom Skedsmovollen og Frogner. Disse medlemmer foreslår videre å bygge ny "Korporalens bro" i Snøan i Soknedal i Sør-Trøndelag.

Rute 3. E6 Trondheim - Fauske

Disse medlemmer foreslår at ny E6 ved Steinkjer planlegges og bygges i i tråd med alternativ «østre linje» utenom Steinkjer sentrum.

Rute 4. E6 Fauske - Nordkjosbotn

Disse medlemmer foreslår å sette av 15 mill. kroner til E8 mellom Nordkjosbotn og Tromsø, og 20 mill. kroner til utbedringer av E6 i Nordland.

Rute 6. E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo

Disse medlemmer ser E18 som en viktig forbindelse mellom Østlandet m/Oslo og det sentrale Sverige m/Stockholm. Disse medlemmer vil (som i NVVP 1998-2001) prioritere strekningen mellom Ørje og Askim.

Rute 7. E18 Oslo - Kristiansand

Disse medlemmer ser det som et mål å utvikle E18 som sammenhengende firefelts motorveg fra Drammen til Grenlandsområdet i Telemark. Men også strekningen mellom Porsgrunn og Kristiansand er viktig, fordi trafikken her er rundt 10 000 ÅDT. Disse medlemmer vil gi hele veglenken fra Oslo til Kristiansand høy prioritet, med forsert utbygging raskere enn forutsatt i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2001. I Aust-Agder vil disse medlemmer prioritere strekningen mellom Rannekleiv og Temse.

Trafikktettheten på E18 spesielt gjennom Vestfold er så stor at disse medlemmer vil igangsette utbygging E18 som firefelts veg videre fra Kopstad og sydover allerede i 1999.

Rute 8. E39 Kristiansand - Bergen

Disse medlemmer ønsker fortgang i utbedringen av viktige strekninger langs denne ruten. Disse medlemmer vil prioritere Bergen/Os, og Nord-Jæren.

Rute 9. E39 Bergen - Ålesund

Disse medlemmer viser til at i forhold til NVVP står det mye igjen på denne ruten. Disse medlemmer ønsker oppstart på gjennomfartsvegen gjennom Spjelkavik, og foreslår økede midler for ruten til dette.

Rute 10. E39 Ålesund - Trondheim

Disse medlemmer foreslår en forsering av arbeidet med deler av denne vegen, spesielt strekningen mellom Øysand og Orkanger. Disse medlem-

mer er kjent med at det foreligger en innsigelse mot trasévalget gjennom Buvika, men ber om at planleggingsarbeidet fortsetter for en planavklaring.

Rute 11. E134 Drammen - Haugesund

Disse medlemmer prioriterer denne strekningen høyt, fordi den som forbindelse mellom Øst- og Vestlandet her ikke har jernbane som alternativ.

Rute 12. E16 Sandvika - Bergen

Disse medlemmer vil forsere utbyggingen av E16, som viktig transportåre mellom landets to største byer. Disse medlemmer vil prioritere de sterkest trafikkerte strekningene mellom Voss og Bergen og mellom Sandvika og Hønefoss, samt ulykkesbelastede strekninger mellom Lærdal og Fagernes.

Rute 15. Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta

Disse medlemmer mener denne hovedforbindelsen mellom Oslo-området og Kongsvinger/Odalen/Solør må utbygges raskere, og foreslår å øke bevilgningen med 20 mill. kroner. Disse medlemmer vil her prioritere strekningen mellom Kløfta og Vormsund.

Buskerud	E134 Sentrumsring Drammen økes med	20 mill. kroner
Hordaland	Rv 551 Odda - Løfallstrand (Følgefonntunnelen) økes med	10 mill. kroner
	Rassikring i Indre-Hardanger Fresvikberget Rv 13 økes med	15 mill. kroner
Nord-Trøndelag	Rv 723, Ørmelen - Gaupa økes med	5 mill. kroner
Troms	Rv 848 Slette, Rv 84 - Harstad Rv 83 Bygdesambandet økes med	5 mill. kroner
Telemark	Engå bru økes med	10 mill. kroner
Møre og Romsdal/ Sør-Trøndelag	Rv 680 veg til Tjeldbergodden, refusjon (60/40) økes med	15 mill. kroner

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår endringer i forslag til bevilgninger i øvrig riksvegnett i forhold til Regjeringens forslag. Det

4.8.9 Komiteens merknader til øvrig riksvegnett m.v.

Komiteen viser til sin befarung i Telemark høsten 1998, hvor komiteen ble orientert om protokoll fra møte mellom Samferdselsdepartementet, Kragerø kommune og Telemark fylkeskommune, den 3. april 1986, der det bl.a. heter:

«Bygging av ny innfartsveg til Kragerø med tilhørende tilknytninger startes opp i 1986 med tilleggsbevilgning på 5 mill. kroner.

Ytterligere bevilgninger gis slik at vegen i det vesentlige skal være bygget innen utløpet av vegplanperioden 1986-1989.»

Komiteen viser videre til at prosjektet har vært prioritert i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1989-1993. Komiteen ber departementet vurdere oppfølgingen av forhandlingsprotokollen og redegjøre for dette senest i budsjettet for år 2000.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sine merknader under kap. 4.8.2. Disse medlemmer slutter seg til framlegget til bevilgning for de enkelte fylker med følgende endringer:

er tatt utgangspunkt i den gitte totalramme meddelt komiteen. Endringene går fram av tabell nedenfor.

Fremskrittspartiet prinsipale forslag til endringer av Regjeringens forslag til bevilgninger til investeringer i det øvrige riksvegnett for 1999

Fylke	Gul bok 1999	FrPs tillegg
Østfold	53,6	20,0
Akershus	146,8	40,0
Oslo	188,3	60,0
Hedmark	54,5	20,0
Oppland	54,6	30,0
Buskerud	159,5	15,0
Vestfold	30,5	10,0
Telemark	79,0	10,0
Aust-Agder	24,7	15,0
Vest-Agder	41,8	15,0
Rogaland	114,3	20,0
Hordaland	230,9	20,0
Sogn og Fjordane	93,9	5,0
Møre og Romsdal	144,4	20,0
Sør-Trøndelag	135,2	20,0
Nord-Trøndelag	82,6	20,0

Fylke	Gul bok 1999	FrPs tillegg
Nordland	95,4	
Troms	79,0	
Finnmark	20,4	-
SUM	1 829,4	340,0

Disse medlemmer viser ellers til nærmere omtale under de enkelte fylker.

Østfold

Disse medlemmer vil peke på at både stamvegene og de andre riksvegene i Østfold har stor trafikk-tetthet. I første omgang vil det være viktig å igangsette arbeidet med en ny Sarpebro. Rv 22 fra Halden til Fet-sund vil kunne bli en viktig avlastning for E6 mellom Østfold og Gardermoen. Disse medlemmer setter av 20 mill. kroner til dette.

Akershus

Disse medlemmer vil som en konsekvens av forslaget om å videreutvikle Rv 22 i Østfold, også utbedre Rv 22 mellom E6 ved Hvam og Rv 159 øst for Lillestrøm. Disse medlemmer setter av 40 mill. kroner. Disse medlemmer vil også bygge ferdig Rv 4 mellom Slattum og Gjelleråsen. Disse medlemmer vil videre iverksette utbedring av de dårligste strekningene av Rv 33 mellom Minnesund og Opp-land grense.

Oslo

Disse medlemmer foreslår å bygge toplanskryss på Rv 150 Ullevålkrysset. Videre foreslår disse medlemmer å igangsette byggingen av ny «Blindernvei» mellom Rv 150 (Ring 3) og Rv 161 (Ring 2) gjennom Universitetsområdet mellom Universitets-krysset og Adamstuen. Det settes av 60 mill. kroner.

Hedmark

Disse medlemmer foreslår å videreføre gang- og sykkelvegen fra Flisa til Kløftbrua på Rv 3 av hen-syn til trafikksikkerheten i området.

Oppland

Disse medlemmer vil prioritere omkjøringsveg ved Raufoss (Rv 4) og utbedringer på Rv 33 mellom Gjøvik og Akershus grense (Rv 33). Disse medlemmer foreslår en økning på 30 mill. kroner til dette.

Buskerud

Disse medlemmer foreslår 15 mill. kroner for igangsetting av arbeid med ny strekning av Rv 7 ved Ramsrudhellinga - Kjellsbergsvingene ved Hønefoss i Ringerike kommune. Prosjektet er kostnadsberegnet til 117 mill. kroner.

Vestfold

Disse medlemmer setter av 10 mill. kroner ekstra til utbedringer og trafikksikkerhetsarbeid.

Telemark

Disse medlemmer setter av 10 mill. kroner ekstra til utbedringer og trafikksikkerhetsarbeid.

Aust-Agder

Disse medlemmer ønske å prioritere Rv 9 i Setesdal, utbedring ved Flåstrondi i Valle kommune, og Rv 42 ny bru ved Blakstad i Froland, og setter av 15 mill. kroner til dette.

Vest-Agder

Disse medlemmer er bekymret for trafikksikkerheten langs riksvegnettet i Vest-Agder, spesielt der E18/E39 er skoleveg. Disse medlemmer foreslår 15 mill. kroner til en forbedring av trafikksikkerheten spesielt i nærheten av skoler og barnehager.

Rogaland

Disse medlemmer vil øke bevilgningene til riksveger i Rogaland med 20 mill. kroner, og foreslår disse anvendt til tunnel på Rv 13 ved Ivarsflaten og på Rv 47 Nordbøkrysset.

Hordaland

Disse medlemmer setter av 10 mill. kroner ekstra til utbedringer og trafikksikkerhetsarbeid.

Sogn og Fjordane

Disse medlemmer setter av 5 mill. kroner ekstra til utbedringer og trafikksikkerhetsarbeid.

Møre og Romsdal

Disse medlemmer viser til de gjenværende strekninger langs Rv 58 mellom Dyrkom og Stordal som fremdeles ikke er rassikret, og foreslår 20 mill. kroner til dette.

Sør-Trøndelag

Disse medlemmer foreslår å bygge Stokkøy bru (Rv 723, 13 mill. kroner), og 7 mill. kroner til Rv 716, Frøya.

Nord-Trøndelag

Disse medlemmer ønsker å imøtekomme behovet for en forsering av vegprosjekt Rv 757 Ørmelen - Garpa, og foreslår 15 mill. kroner til dette. I tillegg foreslår disse medlemmer 5 mill. kroner til trafikkikkerhetstiltak på riksvegene i fylket.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til merknad under 4.8.2 om det nye styringssystemet for Statens Vegvesen, der det er forutsatt at Stortinget i budsjettet ikke skal gå inn på enkeltprosjekter innenfor hvert fylke, men at disse prioriteringene skal være gjenstand for politisk behandling lokalt. Dette medlem har med forundring registrert at flere partier i denne innstilling går inn på slike enkeltprosjekter i strid med forutsetningene lagt i Innst. S. nr. 184 (1993-94).

Dette medlem har følgende merknader vedr. det øvrige riksvegnett i noen fylker:

Nordland

Dette medlem viser til at Nordlands andel av stam- og riksvegmidler er mer enn halvert i løpet av de fire siste planperioder. Fra 13,5 pst. (1986-89), 11,2 pst. (1990-93) og 9,5 pst. (1994-97) ligger fylket nå an til å få 6,4 pst. i inneværende planperiode. Dette tross for mange uløste vegoppgaver og en til dels dårlig standard. Dette medlem viser til den omprioritering som foreslås i kap. 4.8.5 og vil disponere 70 mill. kroner for økt ramme for Nordland.

Finnmark

Dette medlem viser til at Finnmarks andel av stam- og riksvegmidler er mer enn halvert i løpet av de siste fire planperioder. Fra 5,7 pst. (1986-1989), 4,3 pst. (1990-93) og 3,8 pst. (1994-97) ligger fylket an til å få 2,7 pst. i løpet av inneværende periode. Med overskridelsene i FATIMA fører dette til at det ikke blir investeringsmidler til øvrige riksveger til tross for problemer med enfeltsveger, vinterstenging o.s.v. Dette medlem vil disponere 30 mill. kroner for økt ramme for Finnmark.

4.9 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak*4.9.1 Samandrag*

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1330	199 700	580 600	190,7

I kapitlet inngår tilskot til Hurtigruta og avgiftskompensasjon rutebilar.

Post 60 Avgiftskompensasjon bilruter

Til posten vert det foreslått løyvd 380,0 mill. kroner for 1999.

Forslaget gjeld kompensasjon fullt ut for dei meirkostnader som oppheving av avgiftsfritaket for auto-

dieselavgift for bussarfører med seg, og for auka meirverdiavgiftbelastning. Det er lagt til grunn at kompensasjonen skal gis via fylkeskommunane og vert løyvd som øyremarka midlar.

Post 70 Tilskudd til Hurtigruten

Forslaget på 200,6 mill. kroner er i tråd med inngåtte avtalar med hurtigruteselskapa. Vedtatt budsjett 1998 var 199,7 mill. kroner.

Selskapa treng fortsatt å betre driftsresultatet vesentleg framover for å klare omstillinga til ei subsidiefri Hurtigrute f.o.m. 2002.

*4.9.2 Komiteen sine merknader**Post 60:*

Komiteen viser til at Regjeringa i St.prp. nr. 54 (1997-98) foreslår å kompensere fullt ut for meirutgifter ved oppheving av avgiftsfritaket på autodiesel for bussdrift ved ruteløyve og rett på tilskot. Kompensasjonen vert løyvd som øyremarka tilskot via fylkeskommunane.

Komiteen viser òg til følgjande merknad frå finanskomiteens innstilling, Innst. S. nr. 247 (1997-98):

«Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Tverrpolitisk Folkevalgte, slutter seg til proposisjonens forslag om fritaket for autodieselavgift for busser fjernes. Flertallet mener imidlertid at kompensasjon skal gis til bussdrift med ruteløyve.»

Komiteen viser vidare til at Stortinget fatta i samband med same innstilling følgjande vedtak vedkomande kompensasjon/tilskot for 1999:

«Stortinget slutter seg til at det gis a) kompensasjon for autodiesel til bussdrift med ruteløyve (også leasede busser) herunder kompenseres for økt merverdiavgiftsbelastning. Kompensasjonen gis til fylkeskommunen som øremerkede midler (...)»

Komiteens fleirtal, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, viser til følgjande merknad i Budsjett-innst. S. nr. 1 (1997-98) frå komiteens fleirtal, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet:

«Flertallet viser til vedtak ved behandlingen av St.prp. nr. 54 (1997-98) Grønne skatter, jf. Innst. S. nr. 247 (1997-98), som også innebærer at det gis kompensasjon/refusjon for ikke-tilskuddberettiget bussdrift med ruteløyve.»

Fleirtalet vil vise til merknader frå sine respektive representantar i finanskomiteen i Budsjett-innst. S. I (1998-99), som der gjekk inn for å løyve 20 mill. kroner som kompensasjon for autodieselavgift til bussdrift som ikkje er tilskotsberettiga.

Fleirtalet foreslår at ikkje-berettiga bussdrift med ruteløyve skal få kompensasjon for autodieselavgift.

Fleirtalet føreset at ordninga gjeld frå 1. januar 1999, og ber om at Stortinget på ein eigna måte blir orientert om korleis ordninga vert organisert.

Komiteens medlemmer frå Kristeleg Folkeparti, Høgre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre foreslår å løyve til dette formålet 20 mill. kroner under kap. 1330 (ny) post 71 Tilskot til ekspressbussar.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet foreslår at kap. 1330, post 60, Avgiftskompensasjon bilruter økes med 20 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår å kutte hele beløpet 380 mill. kroner på post 60, og viser til Fremskrittspartiets merknader i Budsjett-innst. S. nr. 1 (1998-99) vedr. avgifter på autodiesel da Fremskrittspartiet vil beholde fritaket for dieselavgift.

Komiteens medlemmer frå Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til St.prp. nr. 1 (1998-99) Skatte-, avgifts- og tollvedtak, der det vert slått fast at salet av autodiesel har auka sterkt, og at bilar som er autodiesel drivne slepp ut større mengder partiklar enn bensindrivne. Desse medlemmene vil streke under at ein må finne kompensasjonsmåtar som motiverer busselskapa til effektiv og miljøvenleg drift, i form av betre samansetting og bruk av bussparken, bruk av ny teknologi og bruk av miljøvenleg drivstoff.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at i budsjettframlegget skulle tilskuddberettiget rutedrift «kompenseres fullt ut for de merkostnader som oppheving av avgiftsfritaket medfører, også for merverdibelastning».

Dette medlem ser ut fra de opplysninger som er framkommet at dette sannsynligvis ikke er oppfylt i bevilgningsforslaget. Underdekningen vil sannsynligvis utgjøre om lag 70 mill. kroner. Departementet begrunner underdekningen med at det kan legges inn effektiviseringstiltak som begrenser autodieselforbruket. Dette medlem kan ikke se at det ligger incentiver i refusjonsordningen som kan føre til disse resultatene. Dette medlem forutsetter at dersom forslag til bevilgning ikke fører til full kompensasjon, vil Regjeringa komme tilbake med tilleggsbevilgninger ved behandling av Revidet nasjonalbudsjett.

Post 70:

Komiteens fleirtal, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, sluttar seg til forslaget til løyving på post 70 Tilskot til Hurtigruta.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at tilskuddene til Hurtigruten kan trappes ned raskere enn det Regjeringen foreslår. Disse medlemmer foreslår å redusere bevilgningen med 80 mill. kroner.

4.10 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket

4.10.1 Sammendrag

(i 1000 kroner)

Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1350	3 353,8	3 613,0	7,7
4350	55,3	56,7	2,5

Kap. 1350 omfatter statlige bevilgninger til drift, vedlikehold og investeringer i jernbanens infrastruktur. Jernbaneverket har forvaltningsansvar for jernbanens kjøreveg med tilhørende innretninger m.v., samt ansvaret for grunnervervet til Gardermobanen.

Bevilgning for 1998 og forslag 1999 for kap. 1350 utgjør 48,7 pst. av ramma i Norsk jernbaneplan 1998-2001.

Post 23 Drift og vedlikehold

I proposisjonen foreslås til drift og vedlikehold i Jernbaneverket avsatt totalt 2 264,0 mill. kroner, en økning på 8,0 pst. i forhold til vedtatt budsjett 1998. Bevilget 1998 og forslag 1999 for post 23 utgjør 45,6 pst. av Norsk jernbaneplan 1998-2001.

Innenfor foreslått bevilgning på post 23 er det budsjettert med 1 426 mill. kroner til drift. Dette er en nominell økning på 1,2 pst. i forhold til 1998. Korrigert for økte driftsoppgaver som følge av overtakelse av driftsansvaret for strekningen Eidsvoll-Gardermoen, tilsvarer driftsbudsjettet for 1999 en nominell økning på 0,3 pst. fra 1998.

Innenfor foreslått bevilgning på post 23 for 1999 er det budsjettert med 838 mill. kroner til vedlikehold. Dette er en nominell økning på 151,3 mill. kroner (22 pst.) og innebærer en betydelig opprioritering i forhold til vedtatt budsjett 1998.

For 1999 legges det opp til at prioriteringen av vedlikeholdsarbeidene i det sentrale østlandsområdet videreføres. Dette er nødvendig pga. det store trafikkvolumet denne delen av jernbanenettet har. Vedlikeholdet på fjernogstrekningene Bergens-, Dovre- og Sørlandsbanen vil også bli høyt prioritert i 1999 med tanke på den planlagte tilretteleggingen for krengetog. Det er videre et mål å opprettholde standarden på de lavere trafikkerte strekningene, bl.a. Nordlands- og Meråkerbanen.

Post 30 Investeringer i linjen

For 1999 foreslås bevilget 1 349 mill. kroner til investeringer. Dette er en økning på 91,2 mill. kroner (7,3 pst.) i forhold til vedtatt budsjett 1998.

Bevilget 1998 og forslag 1999 for post 30 utgjør 54,7 pst. av Norsk jernbaneplan 1998-2001.

De høyest prioriterte investeringsprosjektene i 1999 er ferdigstillelse av Nye Nationaltheatret stasjon, støytiltak i Gamlebyen i Oslo, videreføring av dobbeltsporparellene Såstad-Haug på Østfoldbanen, Åshaugen-

Sande-Holm og Skoger-Åshaugen på Vestfoldbanen, samt videreføring av krengetogrelaterte investerings tiltak på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen.

Samferdselsdepartementet har tidligere hatt som praksis at større jernbaneprosjekter legges fram for Stortinget og tas opp til bevilgning med basis i kostnadsoverslag utarbeidet på hovedplannivå, dvs. med en usikkerhet på +/- 20 pst. Dette er gjort ut i fra prinsippet om at kostnadene knyttet til detaljplanleggingen skal belastes prosjektet. Fra og med 1999-budsjettet endres praksis slik at en som i vegsektoren som hovedregel ikke vil ta nye prosjekter opp til bevilgning før det foreligger et kostnadsoverslag basert på godkjent reguleringsplan, dvs. innenfor en usikkerhetsmargin på +/- 10 pst. Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil en slik endring av praksis redusere usikkerheten knyttet til kostnadsoverslagene og dermed bedre Stortingets beslutningsgrunnlag for utbyggingsvedtak.

Kap. 4350 post 01 Kjørevegsavgift

Over post 01 inntektsføres kjørevegsavgift til staten for bruken av kjørevegen som belastes godstrafikk med jernbane, ekskl. kombitransport. Departementet legger opp til at satsene for kjørevegsavgiften reelt forblir uendret i forhold til 1998. Forslag til bevilgning for 1999 er 56,7 mill. kroner.

Kap. 4350 omfatter også salg av eiendommer og utstyr, arbeid for fremmede, inkl. salg til NSB Gardermobanen AS, salg av elektrisitet til togdrift, salg av overkapasitet i kabelnettet, samt diverse refusjoner.

Organisatoriske endringer

Samferdselsdepartementet legger opp til at det fra 1. juli 1999 gjennomføres et fullstendig organisatorisk skille mellom særlovsselskapet NSB BA og det statlige forvaltningsorganet Jernbaneverket, ved at de to enhetene ikke lenger skal ha samme administrerende direktør. Styret for Jernbaneverket foreslås avviklet fra samme dato.

Samferdselsdepartementet vil understreke at selv om en avvikler dagens ordning med felles ledelse i NSB BA og Jernbaneverket vil det fortsatt være et utstrakt koordineringsbehov mellom operatørene og Jernbaneverket for å ivareta det nære avhengighetsforholdet som er knyttet til tilrettelegging av infrastrukturen og selve trafikken på sporet. Så lenge NSB BA har en så dominerende rolle i markedet vil det fortsatt være behov for nære kontakter både med tanke på daglig drift og langsiktig planlegging. Samferdselsdepartementet vil i samråd med NSB BA og Jernbaneverket, etablere et opplegg for hvordan nødvendige koordineringsoppgaver på best mulig måte kan håndteres etter 1. juli 1999.

4.10.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti

og Venstre, har merket seg at NSB BA og SJ har utarbeidet en rapport om nytt togkonsept mellom de to hovedstedene, «Oslo-Stockholm 2000+», der det skisseres hvordan en med krengetog kan kjøre bedriftsøkonomisk lønnsomt på strekningen. Flertallet ber departementet medvirke positivt i arbeidet med finne løsninger for å få iverksatt dette.

Flertallet har merket seg at det for 1999 legges opp til å videreføre prioriteringen av vedlikeholdsarbeidene på det sentrale Østlandsområdet og på de tre «krengetogstrekningene», Bergensbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen. Flertallet slutter seg til en slik prioritering, men forutsetter samtidig at standarden opprettholdes også på andre strekninger, eksempelvis Nordlandsbanen, Meråkerbanen og Kongsvingerbanen.

Flertallet har merket seg at departementet fra og med 1999 foreslår at en som i vegsektoren som hovedregel ikke vil ta opp til behandling nye jernbaneprosjekter før det foreligger kostnadsoverslag basert på godkjent reguleringsplan, d.v.s. innenfor en usikkerhetsmargin på +/- 10 prosent. Flertallet slutter seg til dette.

Komiteen forutsetter at det for 1999 er satt av tilstrekkelig med midler til planlegging av Eidangertunnelen.

Komiteen vil vise til Innst. S. nr. 253 (1996-97) der en enstemmig samferdselskomité viser til at det er nødvendig å bedre transportløsningen for næringslivet i Moss, og regner med at departementet følger dette opp.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti konstaterer at partiene i det såkalte sentrum har svekket jernbansatsinga etter forhandlinger med Fremskrittspartiet og Høyre. Disse medlemmer vil vise til at dette bryter fundamentalt med sentrumspartiens standpunkter ved behandling av Norsk jernbaneplan våren 1996.

I Innst. S. nr. 253 (1996-97), heter det:

«Komiteen sine medlemmer frå Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti konstaterer diverre at det framleis ikkje er vilje til å satse nok på jernbanen som transportform.

Desse medlemmer viser til kap. 7 i meldinga der det heiter:

«Dagens kjøreveg i Norge er første generasjons jernbane som med få unntak er bygget for 100-150 år siden. Kravene til trase, hastighet, bæreevne og profil i tunneler m.v. var den gangen helt andre enn i dag. Dagens banenett er ca. 4 000 km med ca. 130 km dobbeltspor. Banenettet har jevnt over relativt dårlig traséføring med mange krappe kurver. Under 1/3 av banenettet tåler hastigheter på over 100 km/t og det er bare få delstrekninger hvor moderne materiell fullt ut kan utnytte sitt hastighetspotensial.»

Desse medlemmer vil vise til at jernbanen har eit særstort potensial når det gjeld innspara kjøretid. Gjennomsnittshastigheten på norske jernbaner ligg i hovudsak på mellom 70-80 km/t, og med moderne infrastruktur inneber det ein hastighetsfordobling.

Desse medlemmer vil peike på at medan andre transportformer har fått investeringar, har jernbanen blitt forsumt eller som heiter i kap. 1 i meldinga:

«I forhold til veg- og flyplassutbygging har det i etterkrigstiden vært satsset relativt lite på utbygging og modernisering av jernbanenettet i dag som for 40-50 år siden, mens veg- og flyplassnettet er blitt kraftig utbygget og oppgradert.»

Desse medlemmene viser vidare til pkt. 7 i Solidaritetssalternativet som lova satsing på jernbane av miljøgrunnar og konstaterer at dette ikkje er blitt fulgt opp.

Desse medlemmene meiner at det no må takast eit stort løft for å gjere jernbanen til ei konkurransedyktig transportform. Det inneber ei betydelig auke av investeringar i infrastruktur.»

Disse medlemmer konstaterer at viljen fremdeles mangler, men at det er vilje til å forhandle bort en innsats som i utgangspunktet er for svak. I innstillinga til jernbaneplanen heter det vidare:

«Komiteen sine medlemmer frå Senterpartiet og Kristelig Folkeparti ser behovet for ei stor satsing på utbygging i område der det er størst potensial for auka trafikk på jernbane, men desse medlemmene ønskjer framleis å bygge ut jernbanen sin infrastruktur i distriktpolitisk samanheng.

Desse medlemmene ser på jernbane som eit miljømessig godt transportalternativ, og meiner det er nødvendig med ei betydeleg sterkare satsing enn det Regjeringa legg opp til i Norsk jernbaneplan 1998-2007.»

Disse medlemmer konstaterer at sentrumsregjeringens innsats så vel for inneværende år som i det framforhandlede budsjettforslag for 1999 i stedet for en «betydelig sterkere satsing», ender opp med et resultat som er svakere enn forslaget til regjeringen Jagland.

Disse medlemmer konstaterer at sentrumspartiernes lovede jernbanesatsing har sporet av.

Disse medlemmer har merket seg at det for 1999 er foreslått å bruke 310 mill. kroner til tiltak for å legge til rette for krengetog på Bergensbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen. Med bevilgningene til krengetogtiltak for inneværende år, vil en for de to første årene av jernbaneplanperioden være på om lag det nivået regjeringen Jagland la opp til i jernbaneplanen. Disse medlemmer har merket seg at sentrumsregjeringen ikke følger opp det de lovte ved Stortingets behandling av Norsk jernbaneplan 1998-2007 der de samme partiene gikk inn for å bruke 600 mill. kroner mer enn det regjeringen Jagland foreslo for de fire første årene av planperioden.

Disse medlemmer viser til behandlingen av budsjettet for 1998, jf. Budsjett-innst S. nr. 13 (1997-98) der et flertall bestående av Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre blant annet uttalte:

«...at det er viktig at arbeidet med Eidangertunnelen videreføres slik at prosjektet kan tas opp til vurdering etter at første del av planperioden (1998-2001) i NJP 1998-2007 er over».

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er enig i Regjeringens forslag til bevilgning under dette kapittel.

Disse medlemmer viser imidlertid til at et flertall i Stortinget har vedtatt en lavere budsjetttramme for rammeområde 18 Samferdsel enn Arbeiderpartiet foreslo. Disse medlemmer tar til etterretning at flertallet i Stortinget baserte sitt rammevedtak bl.a. på at kap. 1350 post 23 Drift og vedlikehold skal reduseres med 15 mill. kroner. Disse medlemmer finner det derfor nødvendig å foreta tilsvarende kutt på denne posten.

Disse medlemmer viser til at Stortingets vedtak om budsjetttramme for rammeområde 18 Samferdsel er basert på at kap. 4350 post 04 Leieinntekt, øker med 50 mill. kroner. Disse medlemmer tar dette til etterretning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at Samferdselsdepartementet fra 1999 endrer praksis, slik at nye prosjekter som hovedregel ikke vil bli tatt opp til bevilgning før det foreligger kostnadsoverslag basert på godkjent reguleringsplan. En slik endring vil bidra til et sikrere beslutningsgrunnlag og derved en mer målrettet investering i jernbanenettet. Disse medlemmer ønsker også å konsentrere investeringsinnsatsen slik at man oppnår raskere ferdigstillelse av prosjektene.

Disse medlemmer viser til at det har skjedd en sterk vekst i ressursene til jernbanen siden 1990. Andelen til vegformål gikk ned fra 66 pst. i 1996 til 60 pst. i 1997, mens andelen til jernbanen gikk opp fra 34 pst. til 40 pst., jf. at en samtidig ser at jernbanens markedsandeler i gods- og persontransport i 1997 ikke var på mer enn hhv. 11 pst. (+ 2 pst. fra 1996) og 4 pst. (-1 pst. fra 1996). En ansvarlig samferdselspolitikk tilsier derfor at den sterke veksten i ressursbruken til jernbaneformål nå må flate ut.

Disse medlemmer vil også peke på at i en situasjon, der veksten i jernbanens markedsandel i gods- og persontrafikk ikke står i forhold til investeringene, er det nødvendig å rette investeringene inn mot de befolkningstunge områdene som har et vekstpotensial og der jernbanen er konkurransedyktig.

Disse medlemmer mener at også Jernbaneverket i størst mulig grad bør konkurransesutsette sine vedlikeholds- og utbyggingsoppgaver for å bedre kostnadseffektiviteten.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre er tilfreds med at det i et stramt budsjett er funnet plass til en betydelig satsing på tilrettelegging for krengetog, på 310 mill. kroner. Krengetogsatsingen vil føre til betydelig redusert reisetid, og vil gjøre tog til et langt mer attraktivt tilbud. For mange reisende vil tog bli et godt alternativ til fly.

Disse medlemmer viser videre til den betydelige prioritering av vedlikehold som lå i Regjeringens budsjettforslag, med en økning på 22 pst. i forhold til i 1998. Vedlikeholdet er avgjørende for driftsstabiliteten i togframføringen. Godt vedlikehold er også viktig for å legge til rette for krengetog på Bergens, Dovre- og Sørlandsbanen.

Disse medlemmer viser videre til det justerte budsjettforslaget fra sentrumspartiene i Budsjett-innst. S. I (1998-99), og det justerte forslag fra sentrumspartiene som Fremskrittspartiet og Høyre har varslet sekundær støtte til jf. pkt. 2.3 i innstillingen. Disse forslagene innebærer at kap. 1350 post 23 reduseres med totalt 15 mill. kroner. Disse medlemmer vil framheve at drift og vedlikehold også etter denne reduksjonen har en økning fra 1998 til 1999 på over 150 mill. kroner. I tråd med de justerte budsjettforslag fra sentrumspartiene foreslår disse medlemmer at kap. 1350 post 23 reduseres med 15 mill. kroner og bevilges med 2 229,0 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til det justerte budsjettforslaget fra sentrumspartiene som Fremskrittspartiet og Høyre har varslet sekundær støtte til jf. pkt. 2.3 i innstillingen. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1350 post 30 bevilges med 1 319,0 mill. kroner.

Disse medlemmer viser videre til det justerte sentrumsopplegget for kap. 4350 post 04 Leieinntekter (jf. fiberoptikk) og forslag om bevilgning på 50,0 mill. kroner, og til avtalen om subsidiær støtte fra Fremskrittspartiet og Høyre. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 4350 bevilges med 106,7 mill. kroner.

Disse medlemmer er for øvrig tilfreds med at det i et stramt budsjett er funnet rom for å videreføre alle de igangsatte utbyggingsprosjektene. Innenfor de stramme rammene for årets budsjett har det ikke vært rom for å starte opp nye utbyggingsprosjekter, ut over satsingen på tilrettelegging for krengetog. I løpet av 1999-2000 vil en del av de pågående utbyggingsprosjekter sluttføres. Dette vil etterhvert gi rom for å starte opp nye prosjekter, i 2000-2001. I en slik sammenheng er nytt dobbeltspor Skøyen-Sandvika, nye godsterminaler i Sandnes og Trondheim og parsellen Barkåker-Tønsberg på Vestfoldbanen verdt å framheve.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet 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 4,6 mrd. kroner, er svært høye tatt i betraktning at jernbanen kun utfører ca. 4,2 pst. av persontrafikken i Norge, og bare ca. 4,4 pst. av godstransporten.

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 påpeke 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.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer trappe pengebruken innen jernbaneverksheten noe ned, og foreslår en samlet reduksjon på 570 mill. kroner i forhold til Regjeringens opplegg, derav 450 mill. kroner på kap. 1350. Disse medlemmer foreslår dermed å bevilge 3 163,0 mill. kroner under kap. 1350.

Disse medlemmer vil videre foreslå å øke kap. 4350 post 01 Kjørvegsavgift med 20 mill. kroner til 76,7 mill. kroner.

Disse medlemmer viser videre til det justerte sentrumsopplegget for kap. 4350 post 04 Leieinntekter (jf. fiberoptikk) og til avtalen om subsidiær støtte fra Fremskrittspartiet og Høyre i den forbindelse. Disse medlemmer foreslår derfor å bevilge 50,0 mill. kroner til posten.

Komiteens medlemmer fra Høyre foreslår å redusere bevilgningen under kap. 1350 med 100 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (1998-99), og foreslår dermed å bevilge 3 513,0 mill. kroner under kap. 1350.

Disse medlemmer vil videre foreslå å øke kap. 4350 post 01 Kjørvegsavgift med 20 mill. kroner til 76,7 mill. kroner.

Disse medlemmer viser videre til det justerte sentrumsopplegget for kap. 4350 post 04 Leieinntekter (jf. fiberoptikk) og til avtalen om subsidiær støtte fra Fremskrittspartiet og Høyre i den forbindelse. Disse medlemmer foreslår derfor å bevilge 50,0 mill. kroner til posten.

Disse medlemmer konstaterer at det først etter korrespondanse med Samferdselsdepartementet at anslagene for Jernbaneverkets inntekter for 1998 og 1999 under kap. 4350 postene 02, 03, 05 og 06 er blitt kjent for komiteen. Inntektene for 1999 er anslått til 3 17,0 mill. kroner. Det er en sum i samme størrelsesorden som bevilgningene til krengetogene.

Disse medlemmer finner det lite tilfredsstillende å måtte brevveksle med departementet for å få en oversikt over Jernbaneverkets inntekter.

Disse medlemmer tar det for gitt at denne informasjonen vil bli presentert i St.prp. nr. 1 (1999-2000).

Disse medlemmer ønsker ikke å imøtekomme Samferdselsdepartementets ønske om å gi Jernbaneverket muligheter til å overskride bevilgningene for 1999.

Disse medlemmene registrerer at bevilgningene til krengetog i St.prp. nr. 64 (1997-98) i beskjeden grad er benyttet i 1998.

Disse medlemmer vil understreke at det er i statsbudsjettet at årets bevilgninger skal fastlegges og at bevilgninger utover det må begrunnes ut fra særskilte behov.

Disse medlemmer har problemer med å se at behovet for bevilgningen til krengetog i St.prp. nr. 64 (1997-98) var av en slik karakter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til det justerte sentrumsoppbygget og endringer av dette som følge av avtalen om subsidiær støtte fra Fremskrittspartiet og Høyre. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1350 post 30 bevilges med 1 319,0 mill. kroner, etter at egne forslag i denne innstilling er falt.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til Innst. S. nr. 253 (1996-97) Om Norsk jernbaneplan der Sosialistisk Venstreparti gikk inn for å øke planrammen med utgangspunkt i et satsingsprogram for å modernisere norsk jernbane «som den mest miljøvennlige og trafikksikre transportform, med et stort utviklingspotensial både i spart reisetid og reisestandard». Dette medlem viser til prioriteringene av banestrekninger som er angitt i Innst. S. nr. 253 (1996-97), og vil særlig trekke fram behovet for investeringer i nærtrafikken rundt Oslo og utbygging av Østfold- og Vestfoldbanen som prioriterte områder i 1999.

Dette medlem viser til Sosialistisk Venstrepartis prinsipielle bevilgningsforslag for kap. 1350 med 4 363 mill. kroner som grunnlag for forslaget i Budsjett-innst. S. I (1998-99). Dette innebærer en økning i forhold til Regjeringens forslag på 100 mill. kroner til drift, og 650 mill. kroner til investeringer i linjen.

Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti i finansinnstillingen da følger opp Jernbaneverkets forslag til rammer i Norsk jernbaneplan, med en økning av investeringer i linja fra 1,35 til 2 mrd. kroner.

Dette medlem viser videre til at de nåværende regjeringspartier Kristelig Folkeparti og Senterpartiet ved behandlingen av Norsk jernbaneplan foreslo en økning på 3,2 mrd. kroner i investeringer i kjørevegen i kommende fireårsperiode, men at dette i uhyre begrenset grad er fulgt opp i årets budsjettforslag.

Dette medlem viser til den gjenomgående positive holdning som en samlet komité har til krengetog og hvor det heter:

«Komiteen vil derfor be om at krengetogtiltakene blir prioritert i planperioden slik at en snarest mulig får utbytte av investeringene i krengetogmateriell.»

Dette medlem viser videre til at et flertall i Stortinget ikke var tilfreds med framlegget om 1 mrd. kroner til investeringer i krengetogtilpassing i fireårsperioden og fattet følgende vedtak:

«Investeringsrammen for tilrettelegging av krengetog på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen økes med 600 mill. kroner utover Regjeringens forslag i St.meld. nr. 39 (1996-97).»

Dette medlem ser forslaget til bevilgning for 1999 som en videreføring av fjorårets brudd på vedtaket og de forutsetninger som lå til grunn for det, selv om bevilgningen i 1998 ble styrket i forhold til det opprinnelige forslaget i St.prp. nr. 1 (1997-98). Konsekvensene kan bli alvorlige for NSB BA som med bakgrunn i Stortingets vedtak har inngått kontrakt for kjøp av krengetog.

Dette medlem finner på bakgrunn av tildelt ramme under rammeområde 19 å foreslå 3 659 mill. kroner til kap. 1350. Sammenliknet med Regjeringens forslag og «nattforliket» mellom sentrums- og høyrepartiene innebærer dette en økning i investeringene med 61 mill. kroner som forutsettes brukt til tilpassing for bruk av krengetog.

Organisatoriske endringer

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, er kjent med at det i Danmark er opprettet en såkalt «koordineringskomité» med representanter fra trafikk selskapene, Jernbanetilsynet og Banestyrelsen (tilsv. Jernbaneverket), jf. brev fra Samferdselsdepartementet til komiteen 5. november 1998. Under forutsetning av at departementet legger opp til en modell som ivaretar den nødvendige koordineringen mellom NSB BA og Jernbaneverket på en tilstrekkelig måte, og at den «danske modellen» blir vurdert i dette arbeidet, vil flertallet slutte seg til forslaget om å foreta et fullt organisatorisk skille mellom NSB BA og Jernbaneverket fra 1. juli 1999. Flertallet forutsetter også at de ansatte i Jernbaneverket, som i dag er representert i styret, sikres medbestemmelsesrett som ansatte i en ordinær statlig etat.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til behandlingen av St.prp. nr. 2 (1996-97) Om endret tilknytningsform for Postverket og NSBs trafikkdel m.m., jf. Innst. S. nr. 31 (1996-97) hvor komiteens flertall bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti uttalte:

«Flertallet understreker viktigheten av at NSB Trafikk forblir et konsern, og at særlovsselskapet NSB og Jernbaneverket blir ledet av den samme administrerende direktør og at de samme personer sitter i styret for henholdsvis særlovsselskapet NSB og Jernbaneverket.»

Disse medlemmer vil videre vise til at Stortinget så seint som i april i år behandlet et forslag fra stortingetsrepresentantene Thore A. Nistad og Christopher Stensaker om å foreta et organisatorisk skille mellom NSB BA og Jernbaneverket, jf. Dokument nr. 8:46 (1997-98) og Innst. S. nr. 136 (1997-98). Forslaget om å foreta et fullt organisatorisk skille ble avvist mot stemmene til Høyre og Fremskrittspartiet.

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 136 (1997-98) hvor det også heter:

«Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, mener det er viktig med god kontakt mellom Jernbaneverket og NSB BA for at NSB BA skal kunne drive langsiktig planlegging, og dermed kunne gi et godt tilbud til de togreisende.»

Disse medlemmer kan ikke se at det har skjedd særlige forandringer på det halve året som har gått siden Stortinget sist behandlet spørsmålet om å foreta et fullt organisatorisk skille mellom NSB BA og Jernbaneverket.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet hadde primært sett at dagens organisering hadde blitt videreført noe lengre, før en eventuelt hadde foretatt organisatoriske endringer. Disse medlemmer registrerer imidlertid at det nå er flertall for å foreta organisatoriske endringer og vil subsidiært slutte seg til dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at det er et offentlig ansvar å sørge for at NSB har en eierstruktur og organisasjonsform som er hensiktsmessig sett fra et brukerståsted og som samtidig sikrer en optimal utnyttelse av offentlige midler.

Innenfor jernbaneverksheten er det behov for organisatoriske endringer. NSB BA bør omorganiseres til et aksjeselskap for å kunne gjennomgå den nødvendige omstilling. Jernbanenettet bør åpnes for andre aktører enn NSB, slik at det etableres en konkurranse-situasjon.

Disse medlemmer foreslår:

«Stortinget ber Regjeringen om å omdanne NSB BA til aksjeselskap.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget forutsetter at NSB BA og Jernbaneverket blir ledet av den samme administrerende direktør og at de samme personer sitter i styret for henholdsvis NSB BA og Jernbaneverket, slik som forutsatt av komiteen i Innst. S. nr. 31 (1996-97).»

4.11 Kap. 1351 Overføringer til NSB BA

4.11.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Vedtattbudsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1351	930 600	980 000	5,4

Etter forhandlinger mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA foreslås det bevilget 980 mill. kroner til betaling av persontransporttjenester utført av NSB Persontrafikk for 1999. Forslaget er basert på en gjennomsnittlig takstøkning pr. 1. januar 1999 på 3,5 pst. for togtilbudet som er omfattet av statlig kjøp, og en effektivisering av driftskostnadene for produksjonen på ca. 2 pst. Selve takstutleggingen innenfor rammen av gjennomsnittlig takstøkning forutsettes avtalt mellom NSB og Samferdselsdepartementet.

Økningen fra 1998 til 1999 skyldes i hovedsak økte kapitalkostnader som følge av foretatte materiellinvesteringer i henhold til NJP 1998-2007 og inngått rammeavtale for perioden 1998-2001.

Statlig kjøp av persontransporttjenester omfatter toggruppene nærtrafikk, intercitytrafikk og region- og lokaltog. Ingen av disse toggruppene drives i dag i bedriftsøkonomisk balanse.

4.11.2 Komiteens merknader

Komiteen forutsetter at en etter åpningen av Romeriksporten får etablert det togtilbudet som ligger til grunn for inngått rammeavtale mellom departementet og NSB BA for 1998-2001.

Komiteens flertall, medlemmer fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, har merket seg at det etter forhandlinger mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA er foreslått å bevilge 980 mill. kroner til betaling av persontransporttjenester.

Flertallet forutsetter at dagens togdrift kan videreføres innenfor rammen på 980 mill. kroner og at det er tatt høyde for dekning av kapitalkostnader i forbindelse med kjøp av nytt materiell.

Flertallet slutter seg til det framlagte opplegget.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til svar fra departementet på spørsmål fra komiteen om togtilbudet «Vøgne» på Bergensbanen. Disse medlemmer registrerer at det er inngått avtale om drift ut 1999. Disse medlemmer ber departementet medvirke til å finne løsninger slik at dette togtilbudet kan videreføres fram til krengetogene blir fasett inn på Bergensbanen i 2000.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet forutsetter at takstøkningen i 1999 ikke blir høyere enn 3,5 pst. og at denne økningen fordeles noenlunde likt på de ulike toggruppene, slik at ingen geografiske områder får en vesentlig høyere takstøkning enn andre områder.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ønsker at det etableres konkurranse innen jernbanetrafikken både innen gods- og persontransport. Det ville kunne bedre service og

kvalitet. 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 av 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. Dette gjør det mulig å redusere bevilgningene til post 70 Betaling av persontransporttjenester.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre har merket seg at forslaget til betaling for transporttjenester er basert på en gjennomsnittlig takstøkning på 3,5 pst., og en effektivisering av driftskostnadene på ca. 2 pst.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kap. 1350 og foreslår å redusere kap. 1351 med 120 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til Budsjett-innst. S. I (1998-99) der Høyre foreslo å redusere post 70 med 50 mill. kroner.

4.12 Kap. 1352 NSB Gardermobanen AS

4.12.1 Sammendrag

I St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 8 (1998-99) gis en orientering om tetting av Romeriksporten, og om budsjettmessige konsekvenser.

I løpet av sommeren 1998 har en selvstendig ekspertgruppe utarbeidet et program for den videre ettertetting av Romeriksporten. Programmet har vært retningsgivende for NSB Gardermobanen AS sitt arbeid. Hvis dette programmet følges fullt ut og en forutsetter at en oppnår de forventede resultater, vil Romeriksporten etter NSB Gardermobanen AS sin vurdering kunne åpne for trafikk ca. 1. september 1999. NSB Gardermobanen AS har nå anslått kostnadene for arbeidet i forbindelse med å fullføre dette programmet til 550 mill. kroner slik at de samlede ekstra kostnader for arbeidet i forbindelse med ettertetting vil øke fra de tidligere angitte 750 mill. kroner til 1,3 mrd. kroner.

Det er i dag usikkert hvor omfattende det videre etterarbeidet vil bli. For å sikre NSB Gardermobanen AS de nødvendige lånemidler for 1999, foreslås det i Tillegg nr. 8 en bevilgning på 550 mill. kroner til ettertetting av Romeriksporten, herunder lån 410,0 mill. kroner (post 90), 140 mill. kroner som ansvarlig lån (post 91), samt tilhørende bevilgning til refusjon av merverdiavgift på 65 mill. kroner (post 70).

4.12.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at finanskomiteen har fått til behandling samtlige 90-poster, og dermed også postene 90 og 91 under kap. 1352.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 8 (1998-99) der det er foreslått å bevilge lån til NSB Gardermoen AS til tetting av Romeriksporten på 550 mill. kroner og at dette begrunnes med at de samlede kostnadene for tetting er anslått til å øke fra de tidligere bevilgede 750 mill. kroner til 1 300 mill. kroner.

Flertallet viser videre til to brev fra departementet av 19. november 1998 der det blant annet framgår at NSB Gardermobanen AS har søkt Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE) om endring av de gjeldende konsesjonsvilkårene for de to sonene som fortsatt er belagt med konsesjonsvilkår etter vassdragsloven og at det er Regjeringen som skal ta stilling til søknaden.

Flertallet har merket seg at hvis denne søknaden blir innvilget, vil anslagsvis 450 mill. kroner av de nevnte 550 mill. kroner gå med til arbeider som må utføres for i det hele tatt å kunne ta tunnelen i bruk. Videre har flertallet merket seg at det legges opp til at eventuelt resterende beløp vil bli stående ubrukt. Flertallet har også merket seg at hvis søknaden ikke blir innvilget, vil det kunne gå med mer enn 550 mill. kroner.

Flertallet ser det som særdeles viktig å få tatt Romeriksporten i bruk og slutter seg derfor til det framlagte forslaget om økning i lånerammen for NSB Gardermobanen AS.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre konstaterer at Gardermobanen ikke er ferdigstilt. Prosjektet har dessverre medført meget store kostnader økonomisk og miljømessig. Dette må i hovedsak tilskrives dårlig planlegging. Stortinget vil på et senere tidspunkt evaluere prosjektet og trekke de nødvendige konsekvenser.

Disse medlemmer er spesielt bekymret for setningsskadene i området ved Hellerud, Godlia og Ellingsrud. Det forutsettes at departementet sørger for at det blir etablert løsninger som i størst mulig grad kan reparere de skadene som har inntruffet og forhindrer at nye oppstår. Det forutsettes videre at beboere som har fått skader på sine eiendommer blir holdt økonomisk skadesløse.

Disse medlemmer viser til brev fra departementet der det går fram at Gardermobanens gjeld ved ferdigstillelsen vil være 8,34 mrd. kroner.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser det som positivt at Gardermobanen ser ut til å nå en forholdsvis høy markedsandel sjøl om Romeriksporten ikke er åpnet. Det er viktig å øke denne markedsandel for å hindre økt biltrafikk og økte miljøproblemer, ikke minst i Groruddalen som allerede har en meget stor miljøbelastning. Dette medlem ser det derfor uheldig dersom vi nå får prisøkinger som kan føre trafikk over fra bane til veg.

4.13 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn*4.13.1 Sammendrag*

(i 1 000 kroner)

Kap.	Vedtattbudsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1354	6 700	6 900	3,0

Kapitlet omfatter utgifter til Statens jernbanetilsyn.

4.13.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at formålet med Statens jernbanetilsyn er at det skal føres tilsyn med at utøverne av jernbanevirksomheten oppfyller de krav som er satt i jernbaneloven.

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er fortsatt av den mening at dersom departementet framstår som eier av en av markedsaktørene, samtidig som departementet er den overordnede kontrollinstans, er det egnet til å svekke tilliten og viser til forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997-98) som lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om at Statens jernbanetilsyn flyttes til Planleggings- og samordningsdepartementet.»

4.14 Kap. 5611 Renter av lån til NSB BA*4.14.1 Sammendrag*

(i 1 000 kroner)

Kap.	Vedtattbudsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
5611	98 400	124 000	26,0

NSB BA er etablert med et statslån som skal innfris i løpet av en periode på 5 år. Renten på statens lån er beregnet til 124,0 mill. kroner i 1998.

4.14.2 Komiteens merknader

Komiteen slutter seg til forslaget.

4.15 Kap. 1360 Samferdselsberedskap*4.15.1 Samandrag*

(i 1 000 kroner)

Kap.	Vedtattbudsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99). Tillegg nr. 8	Pst. endring 1998/99
1360	51 061	37 140	- 27,3

Kapitlet dekkjer utgifter til beredskapskurs og utstyr, sikring av sambandsanlegg, utgifter i samband med beredskapslagring av reservedelar for viktige typer

bussar, laste- og varebilar samt tilskot til samfunnsplagte oppgåver vedkomande totalforsvaret.

I Tillegg nr. 8 foreslås bevilget 20,7 mill. kroner på post 71 som kompensasjon til Telenor AS som samfunnsplagte ytelser vedrørende Totalforsvaret.

4.15.2 Komiteen sine merknader

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning på kap. 1360.

4.16 Programkategori 13.70 Overføringer gjennom inntektssystemet til kommuner og fylkeskommuner*4.16.1 Sammendrag*

Alle sektortilskuddene ble fra 1994 slått sammen til tilskudd på Kommunal- og arbeidsdepartementets budsjett.

Forskriften om anbud i lokal rutetransport m.v. trådte i kraft i 1994. Noen fylkeskommuner har lyst ut/tatt i bruk anbud i deler av det lokale rutenett. Det er òg som alternativ inngått tilskuddsavtaler med ruteselskaper med krav til effektivisering som gir grunnlag for redusert tilskudd fremover. Det foreligger rapport fra et evalueringsprosjekt igangsatt av Samferdselsdepartementet om bruk av anbud. Ifølge rapporten viser gjennomførte anbudskonkurranser en sterk nedgang i kostnadsnivået i lokal rutetransport. Dette tyder ifølge rapporten på at det er et reelt effektiviseringspotensial i lokal rutedrift på minst 10 pst., med forbehold om usikkerhet som følge av at analysen bygger på et begrenset erfaringsmateriale.

For 1999 legges det opp til å trekke fylkeskommunene med 54 mill. kroner pga. den reduksjonen av utgiftsbehovet som adgangen til bruk av anbud gir direkte eller ved annen form for effektivisering.

4.16.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre konstaterer med tilfredshet at en evalueringsrapport om anbud innen rutetransporten har ført Samferdselsdepartementet til den erkjennelse at konkurranseutsetting fører til redusert støttebehov. Dette har Fremskrittspartiet og Høyre hevdet i mange år. Rapporten dokumenterer at kostnadsnivået har gått sterkt ned der anbud har blitt benyttet. Dette betyr at midler blir frigjort og kan benyttes til andre samfunnsnyttige formål.

Disse medlemmer mener dette bør danne grunnlag for å utvide bruken av konkurranseutsetting på alle felt innen samferdselssektoren, både ved utbygging av infrastruktur og kjøp av ulønnsomme tjenester.

Disse medlemmer vil peke på reglene som reduserer mulighetene til å benytte anbud innen rutetransport og vil foreslå at bestemmelsene om det offentlige kjøpeplikt av transportmateriell om anbud benyttes utover et bestemt nivå skal oppheves. Dette er

bestemmelser som bidrar til å øke kostnadene og redusere tilbudet innen kollektivtrafikken.

Disse medlemmer foreslår:

«Stortinget ber Regjeringen om å endre de bestemmelsene som pålegger fylkeskommunene å innløse driftsmiddel for ruter som blir lagt ut på anbud.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er uenig i at det trekkes inn 54 mill. kroner til lokal rutedrift med bakgrunn i at det er åpnet for anbud og den effektivisering som kan følge av det. Dette medlem er overrasket over at sentrumsregjeringa foreslår å trekke inn disse midler og viser til at disse partier i opposisjon gikk imot å dra inn midler med denne begrunnelse.

4.17 Kap. 1370 Kjøp av posttjenester

4.17.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Vedtatt budsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1370	580 000	580 000	0,0

Kapitlet omfatter forslag til bevilgning til betaling for ulønnsomme posttjenester som er pålagt av staten.

Samferdselsdepartementet har godkjent en gjennomsnittlig portoøkning på 4,4 pst. for A-post innenlands for 1998.

I Postens konsesjon er det stilt krav til service og kvalitet vedrørende formidling av landsdekkende post-sendinger. Eksterne målinger viser bl.a. at Posten fortsatt har problemer med å holde de fastsatte mål for framsending av A-post. Det vil bli gitt en nærmere redegjørelse for disse spørsmål i en stortingsmelding om Postens virksomhet høsten 1998.

4.17.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at eksterne målinger viser bl.a. at Posten fortsatt har problemer med å oppfylle mål for framsending av A-post.

Komiteen viser for øvrig til behandlingen av St.meld. nr. 16 (1998-99) Om virksomheten til Posten Norge BA.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre Sosialistisk Venstreparti, viser til at Stortinget fattet følgende vedtak i juni 1996:

«Forsøkene med offentlige servicekontorer utvides til å prøves på flere områder, med sikte på å etablere permanente samarbeidsformer.»

Flertallet merker seg at det ikke er fulgt opp, og mener dette bør gjøres da endrede serviceformer kan gi en bedre service til reduserte kostnader.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti er enig i Regjeringens forslag til bevilgning under dette kapitlet.

Disse medlemmer viser imidlertid til at et flertall i Stortinget har vedtatt en lavere budsjetttramme for rammeområde 18 Samferdsel enn Arbeiderpartiet foreslo. Disse medlemmer viser til at flertallet i Stortinget baserte sitt rammevedtak bl.a. på at kap. 1370 Kjøp av posttjenester skal reduseres med 10 mill. kroner. Disse medlemmer kan ikke slutte seg til en slik reduksjon.

Disse medlemmer viser til at bevilgningen til kjøp av posttjenester er avgjørende for posttjenesten i distriktene. Disse medlemmer går mot den reduksjon i posttjenestetilbudet i distriktene som følger av budsjettforliket mellom Senterpartiet, Kristelig Folkeparti, Venstre, Fremskrittspartiet og Høyre.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til St.meld. nr. 16 (1998-99) der Regjeringen varsler at den ønsker å innføre offentlige servicekontor som en generell ordning. Ordningen skal i hovedsak være basert på lokalt initiativ og samarbeid mellom kommunene og statlige etater. Det kan være aktuelt å samle ulike offentlige tjenester, som trygde-, arbeids-, og ligningsetaten, på et førstelinjekontor. Postkontoret kan, dersom forholdene ligger til rette for det, være et slikt førstelinjekontor. Disse medlemmer har merket seg at Arbeids- og administrasjonsdepartementet i samarbeid med berørte departementer vil sette i gang et arbeid med kartlegging av formelle hindringer for gjennomføring av offentlige servicekontortiltak.

Disse medlemmer er opptatt av å sikre hele landet et godt og likeverdig tilbud av grunnleggende posttjenester. Disse medlemmer viser det justerte budsjettforslag fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre som Fremskrittspartiet og Høyre har varslet sekundær støtte til. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1370 bevilges med 570,0 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet konstaterer at statens kjøp av ulønnsomme posttjenester nå har fått et betydelig omfang. Samtidig er det etterhvert etablert nyttige og rimelige alternativer til postens tjenester. Dette gjelder både for transport av pakker og annet gods, og for sending av brev elektronisk.

Videre vil disse medlemmer anbefale at omfanget av ulønnsomme posttjenester reduseres ved at filialstrukturen gjennomgås på nytt, og at flere posttjenester overtas av andre, f.eks. nærbutikker.

Disse medlemmer mener derfor at behovet for tilskudd til ulønnsomme posttjenester er redusert. Fremskrittspartiet vil derfor redusere disse. Dette vil kunne bety at noe av brev- og godstrafikken går over

til andre transportmidler, og til andre aktører i markedet.

Disse medlemmer foreslår derfor å redusere kap. 1370 med 180 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til servicemålet som Stortinget har satt for postens A-post. 93 pst. av all A-post skal være adressat i hende dagen etter postleggelse. Ifølge proposisjonen var oppnåelsen av dette servicemålet i 1997 på 80,3 pst. Når Posten ikke oppfyller servicemålene, finner disse medlemmer det riktig å redusere godtgjørelsen til Posten for betaling av ulønnsomme posttjenester.

Disse medlemmer foreslår å redusere post 70 med 60 mill. kroner.

Disse medlemmer vil peke på de store metodeproblemene som knytter seg til beregningen av godtgjørelsen for ulønnsomme posttjenester. Samferdselsdepartementet skriver på side 147 i St.prp. nr. 1 (1997-98):

«Posten har gitt uttrykk for skepsis til hensiktsmessigheten ved bruk av normkostnader, og mener i stedet at en mer hensiktsmessig tilnærming bør være at den statlige betalingen beregnes gitt at godkjente rasjonaliseringsplaner gjennomføres som forutsatt. Gjennomføring og gevinstuttak av planene vil dermed være Postens risiko.

Samferdselsdepartementet mener at det hadde vært mange fordeler ved å kunne ta utgangspunkt i «objektive» normkostnader, med bestemte krav til produktivitetutvikling.»

Disse medlemmer mener at dette, sammen med den manglende oppnåelse av servicemålene, understreker behovet for å oppheve Postens gjenværende monopol og sette utførelsen av ulønnsomme tjenester ut på anbud.

4.18 Kap. 1371 Etablering av Posten Norge BA

4.18.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Vedtattbudsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1371	140 000	200 000	42,9

Forslaget gjelder sluttbevilgning som tilskudd til restruktureringskostnader.

For 1998 var det foreslått en restbevilgning på 340 mill. kroner, men denne ble ved behandlingen i Stortinget redusert til 140 mill. kroner. Det foreslås derfor, i tråd med Stortingets forutsetning, at det resterende beløp på 200 mill. kroner føres opp i 1999.

4.18.2 Komiteens merknader

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det i Posten har funnet sted til dels store omstillinger, og at det fortsatt er behov for omstillinger for å ha et tjenestetilbud som er konkurransedyktig til pris og kvalitet.

Disse medlemmer vil igjen understreke viktigheten av at de ansatte trekkes med og at det skapes trygghet i omstillingsprosessen.

Disse medlemmer foreslår:

«Stortinget ber Regjeringen om i statsbudsjettet for 2000 å foreslå sluttbevilgning til tiltak for restrukturering i Posten Norge BA i tråd med forutsetningene fra flertallet i Stortingets samferdselskomité i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1998-99).»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til Budsjett-innst. S. I (1998-99) hvor Arbeiderpartiet som ledd i det samlede finanspolitiske opplegget foreslo å fordele statens gjenstående bevilgningsforpliktelser for tilskudd til restrukturering ved etablering av Posten Norge BA over to år. Bevilgningen i 1999 ble derfor foreslått redusert med 100 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at et flertall i Stortinget har vedtatt en lavere budsjettramme for rammeområde 18 Samferdsel enn Arbeiderpartiet foreslo. Disse medlemmer tar til etterretning at flertallet i Stortinget baserte sitt rammevedtak bl.a. på at post 70 Tilskudd til restrukturering reduseres med 200 mill. kroner. Disse medlemmer finner det derfor nødvendig å foreta tilsvarende kutt på denne post.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til det justerte budsjettforslag fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre som Fremskrittspartiet og Høyre har varslet sekundær støtte til, der 200 mill. kroner i omstillingsmidler til Posten Norge BA er utelatt.

Disse medlemmer viser til at Posten har en restruktureringsforpliktelse på i alt 1 340 mill. kroner. Ved etableringen av Posten som særlovselskap var det en forutsetning at staten skulle være forpliktet til å dekke dette beløpet. Dette lå også til grunn for reduksjon av bevilgningen for 1998. Disse medlemmer mener derfor det må være en helt klar forutsetning for reduksjon av bevilgningen i 1999 at det gjenstående beløpet på 200 mill. kroner blir tatt inn igjen i forslaget til statsbudsjett for år 2000.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil ikke godta at staten uten videre har en restruktureringsforpliktelse på 1 340 mill. kroner ved

etablering av Posten Norge BA, og foreslår derfor å stryke denne.

Disse medlemmer vil derfor gå imot å bevilge 200 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til omorganiseringen av Postverket til Posten Norge BA. Der gikk Høyre imot at staten ved omdannelsen skulle bevilge midler til restrukturering fordi organisasjonsformen ikke ville føre til at Posten ble en effektiv og konkurransedyktig bedrift.

Disse medlemmer går derfor imot å bevilge 200 mill. kroner til Posten Norge BA som tilskudd til restrukturering.

4.19 Kap. 5612 Renter av lån til Posten Norge BA

4.19.1 Sammen drag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Vedtattbudsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
5612	101 800	26 000	- 74,5

Det ordinære lånet på 2 164 mill. kroner forutsettes tilbakebetalt pr. 30. november 1998, slik at rentebeløpet på post 80 dermed faller bort fra 1999. Beløpet på post 81, 26 mill. kroner, gjelder det ansvarlige lånet på 400 mill. kroner.

4.19.2 Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader.

4.20 Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet

4.20.1 Sammen drag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Vedtattbudsjett 1998	St.prp. nr. 1 (1998-99)	Pst. endring 1998/99
1380	155 700	154 100	- 1,0

4380 142 200 144 100 1,3

Budsjettet for 1999 foreslås videreført på tilnærmet samme nivå som i 1998.

Inkludert i budsjettforslaget er budsjettmidler til Statens teleforvaltningsråd. Budsjettforslaget omfatter også 10 mill. kroner i refusjon til Telenors Radiostøykontroll. Dette beløpet skal ikke dekkes av tilsvarende inntekter hos Post- og teletilsynet.

Departementet vil vurdere å føre Radiostøykontrollen ut av Telenor og gi enheten en annen virksomhetsplassering. Ved en evt. endring vil departementet komme tilbake til saken.

Etatens utgifter, bortsett fra den øremerkede refusjonen på 10 mill. kroner til Radiostøykontrollen, er forutsatt dekket ved tilsvarende gebyr- og avgiftsinntekter, jf. kap. 4380. Inntektene skal også dekke utgifter til Teleforvaltningsrådet.

4.20.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at post 71, Tilskudd til teletjenester vedrørende Svalbard, ikke er ført opp i budsjettet, og at spørsmålet kommer opp på prinsipielt grunnlag i den kommende stortingsmeldingen om Svalbard.

Komiteen slutter seg til bevilgningsforslaget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1997-98) som lyder:

«Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om at Post- og teletilsynet flyttes til Planleggings- og samordningsdepartementet.»

Disse medlemmer fastholder behovet for at kontroll- og tilsynsorganer fremstår objektive og med integritet og at det er en sammenblanding av roller når Samferdselsdepartementet både er eier og kontrollorgan.

5. FORSLAG FRA MINDRETALL

5.1 Forslag fra Arbeiderpartiet: Rammeområde 18

Forslag 1

I.

På statsbudsjettet for 1999 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	74 600 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, kan overføres ...	2 400 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	70	Tilskudd Redningselskapet	50 000 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 33 og 60</i>	140 000 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 60</i>	37 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 33</i>	27 000 000	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	180 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
1066		Los-tjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	313 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 000 000	
1067		Trafikkentraller (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	26 150 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	32 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	24 460 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	6 810 000	
	72	Radiodekning Barentshavet	1 700 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	84 700 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 100 000	
	71	Tilskudd til trafikkikkerhetsformål	13 000 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikkikkerhet m.v.	12 800 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	49 200 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	33 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 60</i>	274 400 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	42 900 000	
	70	Overføring til Luftfartsverket	88 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 160 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 183 000 000	
	31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	75 600 000	
	60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	237 900 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	400 000 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten	200 600 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 249 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 349 000 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	980 000 000	
1352		NSB Gardermobanen AS		
	70	Refusjon av merverdiavgift	65 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	6 900 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 050 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	10 090 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 300 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	20 700 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester ..	580 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	126 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	17 300 000	
	70	Refusjon til Telenor AS	10 000 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-4 250 170 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-120 400 000	
		3 Fra reguleringsfondet	-198 450 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 347 500 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	187 100 000	
		6 Avskrivninger	2 595 600 000	
		7 Renter av statens kapital	41 100 000	
		8 Til investeringsformål	353 720 000	-44 000 000
30		Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>		646 200 000
		Totale utgifter		<u>17 725 160 000</u>
Inntekter				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	40 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	59 540 000	
	7	Refusjoner	10 000	
42		Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	240 000	
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	345 310 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	5 900 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 000 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikkentral Oslofjorden	11 400 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	1	Refusjoner NELS	1 000 000	
	7	Refusjoner	2 800 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 780 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 000 000	
	2	Diverse gebyrer	199 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	56 700 000	
	4	Leieinntekter	50 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	144 100 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
35		Til investeringsformål (overført fra kap. 2450, post 24 Driftsresultat)	353 720 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
5611		Renter av lån til NSB BA		
	80	Renter	124 000 000	
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>500 000 000</u>	<u>1 901 880 000</u>

II.

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan overskride bevilgningen for 1999 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 01	Kap 4060, postene 01 og 07 Kap 4064, post 07 Kap 4065, post 07
Kap 1065 post 01	Kap 4065, post 07
Kap 1066 post 01	Kap 4066, post 01

III.

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan foreta bestillinger for inntil 12 000 000 kroner utover gitt bevilgning under kap 1066, post 45.

IV.

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 1999 kan gi tilsagn om tilskudd for inntil 10 mill kroner utover bevilgningen på kap 1301 Forskning og utvikling mv, post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

V.

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

- Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:
 - Avvike sitt driftsbudsjett.
 - Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill kroner.
- Luftfartsverket i 1999 kan 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 i 1999 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 1999 kan bestille flynavigasjonanlegg 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 det vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt fremtidige inntekter.

- Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

VI.

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

- Vegdirektoratet i 1999 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv, begrenset til 200 mill kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon.
- Vegdirektoratet i 1999 kan gi tilsagn om statsgaranti for inntil 150 mill kroner for 2. prioritets lån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 735 mill kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
- Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., og post 30 Riksveginvesteringer, tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 01 Salgsinntekter m.m.
- Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 02 Diverse gebyrer.

VII.

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

- Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for

- 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 02 Salg av eiendommer mv og post 03 Arbeid for fremmede, med inntil 6 pst av de samlede bevilgninger på kap 1350 Jernbaneverket. Fullmakten gjelder ikke salg til NSB Gardermobanen AS og videresalg av elektrisitet til togdrift.
2. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS og post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.
3. Jernbaneverket i 1999 kan bestille materiell, begrenset til 200 mill kroner utover gitte bevilgninger.

VIII.
Telekommunikasjoner
Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet i 1999 kan bestille materiell for inntil 4 mill kroner utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner til eller fra reguleringsfondet.

- IX.
Økningen under kap. 1064 Havnetjenesten og kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer, fordeles i samsvar med Arbeiderpartiets merknader i innstillingen.

**5.2 Forslag fra Fremskrittspartiet:
Rammeområde 18**

Forslag 2

I.

På statsbudsjettet for 1999 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	69 900 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i> ..	2 400 000	
	70	Tilskudd Redningssekskapet	58 000 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 33 og 60</i>	130 000 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 60</i> ...	40 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 33</i>	18 000 000	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	180 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	313 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 000 000	
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	26 150 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	32 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	1	Driftsutgifter	24 460 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	6 810 000	
	72	Radiodekning Barentshavet	1 700 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	77 700 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 100 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål	13 000 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	7 800 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	26 200 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	20 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 60</i>	263 600 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	42 900 000	
	70	Overføring til Luftfartsverket	88 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 620 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-1 10 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 957 500 000	
	31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	75 600 000	
	60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	307 900 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	120 600 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 964 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 199 000 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	860 000 000	
1352		NSB Gardermobanen AS		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	70	Refusjon av merverdiavgift	65 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	6 900 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 050 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	10 090 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 300 000	
	71	Tilskudd til samfunnsplågte oppgaver vedr. Totalforsvaret	20 700 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	400 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	126 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	17 300 000	
	70	Refusjon til Telenor AS	10 000 000	
2450		Luffartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
	1	Driftsinntekter	-4 250 170 000	
	2	Inntekter regionale flyplasser	-120 400 000	
	3	Fra reguleringsfondet	-198 450 000	
	4	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 347 500 000	
	5	Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	187 100 000	
	6	Avskrivninger	2 595 600 000	
	7	Renter av statens kapital	41 100 000	
	8	Til investeringsformål	353 720 000	
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	-44 000 000	
		Totale utgifter	648 200 000	
				<u>17 745 160 000</u>
Inntekter				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	40 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alm innelig kystgebyr	59 540 000	
	7	Refusjoner	10 000	
42		Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	240 000	
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	345 310 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4067		Trafikkentraler (jf. kap. 1067)		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	5 900 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 000 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikksentral Oslofjorden	11 400 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	1	Refusjoner NELS	1 000 000	
	7	Refusjoner	2 800 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 780 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 000 000	
	2	Diverse gebyrer	199 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	76 700 000	
	4	Leieinntekter	50 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	144 100 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål (overført fra kap. 2450, post 24 Driftsresultat)	353 720 000	
5611		Renter av lån til NSB BA		
	80	Renter	124 000 000	
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>1 921 880 000</u>

II.

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan overskride bevilgningen for 1999 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 01	Kap 4060, postene 01 og 07 Kap 4064, post 07 Kap 4065, post 07
Kap 1065 post 01	Kap 4065, post 07
Kap 1066 post 01	Kap 4066, post 01

III.

Bestilling fullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan foreta bestillingen for inntil 12 000 000 kroner utover gitt bevilgning under kap 1066, post 45.

IV.

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 1999 kan gi tilsagn om tilskudd for inntil 10 mill kroner utover bevilgningen på kap 1301 Forskning og utvikling mv, post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

V.

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

1. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:
 - a) Avvike sitt driftsbudsjett.
 - b) Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill kroner.
2. Luftfartsverket i 1999 kan 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 i 1999 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
4. Luftfartsverket i 1999 kan bestille flynavigasjonanlegg 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 det vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt fremtidige inntekter.
7. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
8. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

VI.

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

1. Vegdirektoratet i 1999 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv, begrenset til 200 mill kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon.
2. Vegdirektoratet i 1999 kan gi tilsagn om statsgaranti for inntil 150 mill kroner for 2. prioritets lån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 735 mill kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
3. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., og post 30 Riksveginvesteringer, tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 01 Salgsinntekter m.m.
4. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 02 Diverse gebyrer.

VII.

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 02 Salg av eiendommer mv og post 03 Arbeid for fremmede, med inntil 6 pst av de samlede bevilgninger på kap 1350 Jernbaneverket. Fullmakten gjelder ikke salg til NSB Gardermobanen AS og videresalg av elektrisitet til togdrift.
2. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS og post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.
3. Jernbaneverket i 1999 kan bestille materiell, begrenset til 200 mill kroner utover gitte bevilgninger.

VIII.

Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet i 1999 kan bestille materiell for inntil 4 mill kroner utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner til eller fra reguleringsfondet.

5.3 Forslag fra Høyre:

Rammeområde 18

Forslag 3

I.

På statsbudsjettet for 1999 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	73 900 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres</i> ..	2 400 000	
	70	Tilskudd Redningssekskapet	58 000 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 33 og 60</i>	136 000 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 60</i> ..	43 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 33</i>	25 000 000	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	180 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	313 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 000 000	
1067		Trafikkentraler (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	26 150 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	32 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	24 460 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	6 810 000	
	72	Radiodekning Barentshavet	1 700 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	84 700 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 100 000	
	71	Tilskudd til trafiksikkerhetsformål	13 000 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikkikkerhet m.v.	12 800 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	53 200 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	40 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 60</i>	271 100 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	42 900 000	
	70	Overføring til Luftfartsverket	88 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 420 000 000	
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-110 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	4 078 100 000	
	31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	118 500 000	
	60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	237 900 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	400 000 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten	200 600 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 214 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 299 000 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	930 000 000	
1352		NSB Gardermobanen AS		
	70	Refusjon av merverdiavgift	65 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	6 900 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 050 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	10 090 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 300 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	20 700 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester .	520 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	126 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	17 300 000	
	70	Refusjon til Telenor AS	10 000 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
	1	Driftsinntekter	-4 250 170 000	
	2	Inntekter regionale flyplasser	-120 400 000	
	3	Fra reguleringsfondet	-198 450 000	
	4	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 347 500 000	
	5	Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	187 100 000	
	6	Avskrivninger	2 595 600 000	
	7	Renter av statens kapital	41 100 000	
	8	Til investeringsformål	353 720 000	
	30	Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	-44 000 000	
		Totale utgifter	648 200 000	17 745 160 000
I n n t e k t e r				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	40 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	59 540 000	
	7	Refusjoner	10 000	
	42	Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	240 000	
4066		Losstjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	345 310 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	5 900 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 000 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikksentral Oslofjorden	11 400 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	1	Refusjoner NELS	1 000 000	
	7	Refusjoner	2 800 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 780 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	2	Diverse gebyrer	199 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	76 700 000	
	4	Leieinntekter	50 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	144 100 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål (overført fra kap. 2450, post 24 Driftsresultat)	353 720 000	
5611		Renter av lån til NSB BA		
	80	Renter	124 000 000	
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		1 921 880 000

II.

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan overskride bevilgningen for 1999 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 01	Kap 4060, postene 01 og 07 Kap 4064, post 07 Kap 4065, post 07
Kap 1065 post 01	Kap 4065, post 07
Kap 1066 post 01	Kap 4066, post 01

III.

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan foreta bestillinger for inntil 12 000 000 kroner utover gitt bevilgning under kap 1066, post 45.

IV.

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 1999 kan gi tilsagn om tilskudd for inntil 10 mill kroner utover bevilgningen på kap 1301 Forskning og utvikling mv, post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

V.

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

- Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:

- Avvike sitt driftsbudsjett.
- Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill kroner.

- Luftfartsverket i 1999 kan 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 i 1999 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 1999 kan bestille flynavigasjonssanlegg 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 det vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes

utforming samt fremtidige inntekter.

7. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
8. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

VI.

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

1. Vegdirektoratet i 1999 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv, begrenset til 200 mill kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon.
2. Vegdirektoratet i 1999 kan gi tilsagn om statsgaranti for inntil 150 mill kroner for 2. prioritets lån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 735 mill kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
3. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., og post 30 Riksveginvesteringer, tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 01 Salgsinntekter m.m.
4. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Tra-

fikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 02 Diverse gebyrer.

VII.

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 02 Salg av eiendommer mv og post 03 Arbeid for fremmede, med inntil 6 pst av de samlede bevilgninger på kap 1350 Jernbaneverket. Fullmakten gjelder ikke salg til NSB Gardermobanen AS og videresalg av elektrisitet til togdrift.
2. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS og post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.
3. Jernbaneverket i 1999 kan bestille materiell, begrenset til 200 mill kroner utover gitte bevilgninger.

VIII.

Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet i 1999 kan bestille materiell for inntil 4 mill kroner utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner til eller fra reguleringsfondet.

5.4 Forslag fra Sosialistisk Venstreparti: Rammeområde 18

Forslag 4

I.

På statsbudsjettet for 1999 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	78 900 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, kan overføres ...	2 400 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	58 000 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 33 og 60	150 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 60</i>	37 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 33</i>	25 000 000	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	180 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	313 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 000 000	
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	26 150 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	32 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	24 460 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	6 810 000	
	72	Radiodekning Barentshavet	1 700 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	84 700 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 100 000	
	71	Tilskudd til trafiksikkerhetsformål	13 000 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet m.v.	12 800 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	53 200 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	40 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 60</i>	282 600 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	42 900 000	
	70	Overføring til Luftfartsverket	88 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	5 270 000 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	24	Statens vegvesens produksjon, <i>kan overføres</i>	-1 10 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 23</i>	3 873 000 000	
	31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 30 og post 60</i>	132 600 000	
	60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	278 400 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	380 000 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten	200 600 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser	20 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 30</i>	2 249 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 23</i>	1 410 000 000	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	980 000 000	
1352		NSB Gardermobanen AS		
	70	Refusjon av merverdiavgift	65 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	6 900 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	4 050 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	10 090 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	2 300 000	
	71	Tilskudd til samfunnsplagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	20 700 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	580 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	126 800 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	17 300 000	
	70	Refusjon til Telenor AS	10 000 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
		1 Driftsinntekter	-4 250 170 000	
		2 Inntekter regionale flyplasser	-120 400 000	
		3 Fra reguleringsfondet	-198 450 000	
		4 Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 347 500 000	
		5 Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	187 100 000	
	6	Avskrivninger	2 595 600 000	
	7	Renter av statens kapital	41 100 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	8	Til investeringsformål	353 720 000	
30		Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	648 200 000	
		Totale utgifter		17 725 160 000
Inntekter				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	40 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	59 540 000	
	7	Refusjoner	10 000	
42		Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	240 000	
4066		Lostjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Løsgebyr	345 310 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	5 900 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 000 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafikkentral Oslofjorden	11 400 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	1	Refusjoner NELS	1 000 000	
	7	Refusjoner	2 800 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 780 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 000 000	
	2	Diverse gebyrer	199 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	56 700 000	
	4	Leieinntekter	50 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	144 100 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
35		Til investeringsformål (overført fra kap. 2450, post 24 Driftsresultat)	353 720 000	
5611		Renter av lån til NSB BA		
	80	Renter	124 000 000	
5612		Renter av lån til Posten Norge BA		

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	81	Renter av ansvarlig lån	26 000 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	500 000 000	
		Totale inntekter		<u>1 901 880 000</u>

II.

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan overskride bevilgningen for 1999 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 01	Kap 4060, postene 01 og 07
	Kap 4064, post 07
	Kap 4065, post 07
Kap 1065 post 01	Kap 4065, post 07
Kap 1066 post 01	Kap 4066, post 01

III.

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan foreta bestillinger for inntil 12 000 000 kroner utover gitt bevilgning under kap 1066, post 45.

IV.

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 1999 kan gi tilsagn om tilskudd for inntil 10 mill kroner utover bevilgningen på kap 1301 Forskning og utvikling mv, post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

V.

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

- Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:
 - Avvike sitt driftsbudsjett.
 - Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill kroner.
- Luftfartsverket i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner av bevilgningen på kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, til post 94 Aksjeinntekter, i forbindelse med erverv eller tegning av aksjer i andre selskaper enn Oslo Lufthavn AS.
- Luftfartsverket i 1999 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill kroner utover gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 1999 kan bestille flynavigasjonssystemer 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 det vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt fremtidige inntekter.
- Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
- Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

VI.

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

- Vegdirektoratet i 1999 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv, begrenset til 200 mill kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon.
- Vegdirektoratet i 1999 kan gi tilsagn om statsgaranti for inntil 150 mill kroner for 2. prioritets lån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 735 mill kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.
- Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., og post 30 Riksveginvesteringer, tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 01 Salgsinntekter m.m.
- Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for

1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 02 Diverse gebyrer.

VII.

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 02 Salg av eiendommer mv og post 03 Arbeid for fremmede, med inntil 6 pst av de samlede bevilgninger på kap 1350 Jernbaneverket. Fullmakten gjelder ikke salg til NSB Gardermobanen AS og videresalg av elektrisitet til togdrift.
2. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS og post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.
3. Jernbaneverket i 1999 kan bestille materiell, begrenset til 200 mill kroner utover gitte bevilgninger.

VIII.

Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet i 1999 kan bestille materiell for inntil 4 mill kroner utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner til eller fra reguleringsfondet.

5.5 Andre mindretallsforslag

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen om i statsbudsjettet for 2000 å foreslå sluttbevilgning til tiltak for restrukturering i Posten Norge BA i tråd med forutsetningene fra flertallet i Stortingets samferdselskomité i Budsjettt-innst. S. nr. 13 (1998-99).

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 6

Stortinget ber Regjeringen åpne for fri adgang til å etablere ekspressbuss.

Forslag 7

Stortinget ber Regjeringen om å presentere vegtrafikktilsynet som egen resultatenheter og budsjettpost i statsbudsjettet for 2000.

Forslag 8

Stortinget ber Regjeringen om å omdanne NSB BA til aksjeselskap.

Forslag 9

Stortinget ber Regjeringen om å endre de bestemmelsene som pålegger fylkeskommunene å innløse driftsmiddel for ruter som blir lagt ut på anbud.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 10

Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at all tilskuddsberettiget bussdrift settes ut på anbud.

Forslag fra Høyre:

Forslag 11

Stortinget ber Regjeringen om at riksvegferjene blir presentert som egen budsjettpost i statsbudsjettet for 2000.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 12

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med ny anbudsperiode for kjøp av flyrutetjenester at det skal ligge som premiss for anbyder en prisreduksjon på 30 pst. i tillegg til tilstrekkelig frekvens, setekapasitet etc.

Forslag 13

Stortinget ber Regjeringen utrede muligheten for å legge ut stamrutenettet i Nord-Norge og mellom Nord- og Sør-Norge til offentlig kjøp, og beregne kostnader for prisreduksjoner fra 10 pst. til 50 pst. ut fra dagens frekvens og kapasitet.

Forslag 14

Stortinget forutsetter at NSB BA og Jernbaneverket blir ledet av den samme administrerende direktør og at de samme personer sitter i styret for henholdsvis NSB BA og Jernbaneverket, slik som forutsatt av komiteen i Innst. S. nr. 31 (1996-97).

6. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til St.prp. nr. 1 (1998-99) og St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 8 og 11 (1998-99), og til det som er sagt foran og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

A. Rammeområde 18

I.

På statsbudsjettet for 1999 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
1060		Kystadministrasjon (jf. kap. 4060)		
	1	Driftsutgifter	78 900 000	
	47	Innkjøp av EDB-utstyr, <i>kan overføres ...</i>	2 400 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	58 000 000	
1064		Havnetjenesten (jf. kap. 4064)		
	30	Fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 33 og 60</i>	130 000 000	
	33	Farleder, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 60</i>	37 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1064 postene 24, 30 og 33</i>	25 000 000	
1065		Fyrtjenesten (jf. kap. 4065)		
	1	Driftsutgifter	180 600 000	
	45	Større utstyrsansaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
1066		Lostjenesten (jf. kap. 4066)		
	1	Driftsutgifter	313 500 000	
	45	Større utstyrsansaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	13 000 000	
1067		Trafikksentraler (jf. kap. 4067)		
	1	Driftsutgifter	26 150 000	
	45	Større utstyrsansaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	32 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	24 460 000	
	70	Tilskudd til utbygging og drift av Loran C, <i>kan overføres</i>	6 810 000	
	72	Radiodekning Barentshavet	1 700 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	84 700 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 100 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål	13 000 000	
1301		Forskning og utvikling m.v.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet m.v.	12 800 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	53 200 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport, <i>kan overføres</i>	<u>35 400 000</u>	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 60</i>	<u>271 100 000</u>	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	60	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	<u>27 900 000</u>	
	70	Overføring til Luftfartsverket	<u>88 000 000</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>5 372 000 000</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>4 053 000 000</u>	
	31	Tilskudd til rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	<u>75 600 000</u>	
	60	Tilskudd til fylkesvegformål, <i>kan overføres</i>	<u>225 900 000</u>	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Avgiftskompensasjon rutebiler	<u>380 000 000</u>	
	70	Tilskudd til Hurtigruten	<u>200 600 000</u>	
	71	Tilskudd til ekspressbusser	<u>20 000 000</u>	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	<u>2 229 000 000</u>	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	<u>1 319 000 000</u>	
1351		Overføringer til NSB BA		
	70	Betaling for persontransporttjenester	<u>980 000 000</u>	
1352		NSB Gardermobanen AS		
	70	Refusjon av merverdiavgift	<u>65 000 000</u>	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	<u>6 900 000</u>	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	<u>4 050 000</u>	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr m.v., <i>kan overføres</i>	<u>10 090 000</u>	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	<u>2 300 000</u>	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	<u>20 700 000</u>	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	<u>570 000 000</u>	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	126 800 000	
45		Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	17 300 000	
	70	Refusjon til Telenor AS	10 000 000	
2450		Luftfartsverket (jf. kap. 5450, 5491 og 5603)		
	24	Driftsresultat:		
	1	Driftsinntekter	-4 250 170 000	
	2	Inntekter regionale flyplasser	-120 400 000	
	3	Fra reguleringsfondet	-198 450 000	
	4	Driftsutgifter, <i>overslagsbevilgning</i>	1 347 500 000	
	5	Driftsutgifter regionale flyplasser, <i>overslagsbevilgning</i>	187 100 000	
	6	Avskrivninger	2 595 600 000	
	7	Renter av statens kapital	41 100 000	
	8	Til investeringsformål	353 720 000	-44 000 000
30		Flyplassanlegg, <i>kan overføres</i>	648 200 000	
		Totale utgifter		17 725 160 000
I n n t e k t e r				
4060		Kystadministrasjon (jf. kap. 1060)		
	1	Salg av fyr- og merkelister	40 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4064		Havnetjenesten (jf. kap. 1064)		
	7	Refusjoner	10 000	
4065		Fyrtjenesten (jf. kap. 1065)		
	2	Alminnelig kystgebyr	59 540 000	
	7	Refusjoner	10 000	
42		Salg av bygninger, inventar og andre inntekter	240 000	
4066		Losstjenesten (jf. kap. 1066)		
	1	Losgebyr	345 310 000	
	4	Salg/avhendelse av losbåter	10 000	
	7	Refusjoner	10 000	
4067		Trafikksentraler (jf. kap. 1067)		
	1	Sikkerhetsgebyr Grenland	5 900 000	
	2	Sikkerhetsgebyr Sture og Mongstad	5 000 000	
	4	Sikkerhetsgebyr trafiksentral Oslofjorden	11 400 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	1	Refusjoner NELS	1 000 000	
	7	Refusjoner	2 800 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 780 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	15 000 000	
	2	Diverse gebyrer	199 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	56 700 000	
	4	Leieinntekter	50 000 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	144 100 000	
5450		Luftfartsverket (jf. kap. 2450)		
	35	Til investeringsformål (overført fra kap. 2450, post 24 Driftsresultat)	353 720 000	
5611		Renter av lån til NSB BA		
	80	Renter	124 000 000	
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		1 901 880 000

II.

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan overskride bevilgningen for 1999 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 01	Kap 4060, postene 01 og 07 Kap 4064, post 07 Kap 4065, post 07
Kap 1065 post 01	Kap 4065, post 07
Kap 1066 post 01	Kap 4066, post 01

III.

Bestilling fullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 1999 kan foreta bestillinger for inntil 12 000 000 kroner utover gitt bevilgning under kap 1066, post 45.

IV.

Administrasjon m.m.

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 1999 kan gi tilsagn om tilskudd for inntil 10 mill kroner utover bevilgningen på kap 1301 Forskning og utvikling mv, post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

V.

Luftfartsformål

Stortinget samtykker i at:

1. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, og såfremt det er dekning på reguleringsfondet, kan:
 - a) Avvike sitt driftsbudsjett.
 - b) Avvike sitt investeringsbudsjett med inntil 50 mill kroner.
2. Luftfartsverket i 1999 kan 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 i 1999 kan bestille rullende materiell, begrenset til 50 mill kroner ut over gitte bevilgninger på post 30 Flyplassanlegg.
4. Luftfartsverket i 1999 kan bestille flynavigasjonanlegg 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 det vilkår at bidragsytere fraskriver seg alle rettigheter i forhold til infrastruktur og dennes utforming samt fremtidige inntekter.
7. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 36 Forskuttering av flyplassanlegg.
8. Luftfartsverket i 1999, uten fremlegg for Stortinget, kan overskride kap 2450 Luftfartsverket, post 30 Flyplassanlegg, mot tilsvarende inntektsføring under kap 5450 Luftfartsverket, post 37 Anleggsbidrag.

VI.

Vegformål

Stortinget samtykker i at:

1. Vegdirektoratet i 1999 kan bestille maskiner, materiell og driftsbygninger mv, begrenset til 200 mill kroner utover forutsatte brutto investeringer på kap 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon.
2. Vegdirektoratet i 1999 kan gi tilsagn om statsga-

ranti for inntil 150 mill kroner for 2. prioritets lån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, men slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 735 mill kroner. Beløpene inkluderer et påslag på 10 pst til dekning av eventuelle inndrivingskostnader.

3. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., og post 30 Riksveginvesteringer, tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 01 Salgsinntekter m.m.
4. Vegdirektoratet kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., tilsvarende merinntekter på kap 4320 Statens vegvesen, post 02 Diverse gebyrer.

VII.

Jernbaneformål

Stortinget samtykker i at:

1. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 02 Salg av eiendommer mv og post 03 Arbeid for fremmede, med inntil 6 pst av de samlede bevilgninger på kap 1350 Jernbaneverket. Fullmakten gjelder ikke salg til NSB Gardermobanen AS og videresalg av elektrisitet til togdrift.
2. Jernbaneverket kan overskride bevilgningene for 1999 på kap 1350, postene 23 Drift og vedlikehold og 30 Investeringer i linjen, tilsvarende regnskapsførte inntekter på kap 4350, post 05 Salg til NSB Gardermobanen AS og post 06 Videresalg av elektrisitet til togdrift.
3. Jernbaneverket i 1999 kan bestille materiell, begrenset til 200 mill kroner utover gitte bevilgninger.

VIII.

Telekommunikasjoner

Stortinget samtykker i at:

1. Post- og teletilsynet i 1999 kan bestille materiell for inntil 4 mill kroner utover gitte bevilgninger.
2. Post- og teletilsynet i 1999 kan overføre inntil 10 mill kroner til eller fra reguleringsfondet.

B. Andre forslag

IX.

Stortinget ber Regjeringen i revidert budsjett våren 1999 legge fram forslag om fordeling av kap. 1064 Havnetjenester post 30 Fiskerihavneanlegg, i to poster, én for investeringer og én for drift- og vedlikehold.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 3. desember 1998.

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. 1312, 2450, 5450 og 5619.

Ellen Gjerpe Hansen,

ordf. for kap. 1311, 1354, 1380 og
4380.

Rigmor Kofoed-Larsen,

ordf. for kap. 1300 (unntatt post 70),
1320 post 60 og 4300.

Sverre Myrli,

ordf. for kap. 1301, 1350, 1351, 1352
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 og 1371.

Jorunn Ringstad,

ordf. for kap. 1066, 1320 post 31 og
4066.

Ola Røtvei,

ordf. for kap. 1320 post 24 og 30.

Jan Sahl,

ordf. for kap. 1065, 4065 og 5611.

Karl Eirik Schjøtt-Pedersen,

ord. for kap. 5612.

Christopher Stensaker,

ordf. for kap. 1070 og 4070.

May Britt Vihovde,

sekretær og ordf. for kap. 1330 og
1360.