



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2002–2003)

Budsjettinnstilling til Stortinget
frå samferdselskomiteen

St.prp. nr. 1 (2002-2003) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 og 2 (2002-2003)

**Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet
for 2003 vedkomande rammeområde 18, Fiskeridepartementet og
Samferdselsdepartementet**

INNHOOLD

Innleiing	5
1. Samandrag	5
1.1 Oversikt over budsjettforslaga	5
1.2 Hovudpunkt i St.prp. nr. 1 (2002-2003): Fiskeridepartementet - Kystforvaltning	7
1.3 Hovudpunkt i St.prp. nr. 1 (2002-2003): Samferdselsdepartementet:	8
2. Budsjett-innst. S. I (2002-2003) og Budsjett-innst. S. I Tillegg nr. 1 (2002-2003)	11
3. Stortinget sitt vedtak om rammesum	12
4. Komiteen sine hovudprioriteringar for rammeområde	12
4.1 Oppsummering av fraksjonane sine løyvingsforslag for rammeområde 18	12
5. Generelle merknader frå komiteen	15
5.1 Generelle merknader frå fleirtal i komiteen	15
5.2 Generelle merknader frå Høgre og Kristeleg Folkeparti	16
5.3 Generelle merknader frå Arbeidarpartiet	17
5.4 Generelle merknader frå Framstegspartiet	19
5.5 Generelle merknader frå Sosialistisk Venstreparti	22
5.6 Generelle merknader frå Senterpartiet	27
6. Fiskeridepartementet - Utdrag frå dei einskilde budsjett-kapitla, samt komiteen sine merknader til desse	29
6.1 Kap. 1062 og kap. 4062 Kystverket	29
6.1.1 Sammendrag	29
6.1.2 Komiteens merknader	29
6.2 Kap. 1070 og 4070 Elektroniske navigasjonshjelpemidler	32
6.2.1 Sammendrag	32
6.2.2 Komiteens merknader	33
7. Samferdselsdepartementet - Utdrag frå dei einskilde budsjettkapitla, samt komiteen sine merknader til desse	33
7.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet	33
7.1.1 Sammendrag	33
7.1.2 Komiteens merknader	33
7.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling	34
7.2.1 Sammendrag	34
7.2.2 Komiteens merknader	34
7.3 Kap. 1310 Flytransport	35
7.3.1 Samandrag	35
7.3.2 Merknader frå komiteen	35
7.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	36
7.4.1 Sammendrag	36
7.4.2 Merknader frå komiteen	36
7.5 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet	36
7.5.1 Sammendrag	36
7.5.2 Komiteens merknader	36
7.6 Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane	37
7.6.1 Sammendrag	37
7.6.2 Merknader frå komiteen	37

7.7	Kap. 1315 og 4315 Etablering av Luftfartsverket som AS/Avslutning av forvaltningsbedriften Luftfartsverket	37
7.7.1	Sammendrag	37
7.7.2	Komiteens merknader	37
7.8	Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS	37
7.8.1	Sammendrag	37
7.8.2	Komiteens merknader	37
7.9	Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	37
7.9.1	Sammendrag	37
7.9.2	Komiteens merknader	37
7.10	Kap. 1320 og 4320 Statens vegvesen	37
7.10.1	Sammendrag	37
7.10.2	Komiteens generelle merknader til vegformål	39
7.10.3	Merknader frå komiteen til post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger mv.	41
7.10.4	Komiteens merknader til post 30 Riksveginvesteringer	42
7.10.5	Komiteens merknader til post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	51
7.10.6	Komiteens merknader til post 35 Vegutbygging i Bjørvika	51
7.10.7	Komiteens merknader til post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift	52
7.11	Kap. 1321 og 4321 Etablering av selskap for vegproduksjon/Avslutning av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen	54
7.11.1	Sammendrag	54
7.11.2	Komiteens merknader	54
7.12	Kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS	55
7.12.1	Samandrag	55
7.12.2	Merknader frå komiteen	56
7.13	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	56
7.13.1	Sammendrag	56
7.13.2	Komiteens merknader	56
7.14	Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket	58
7.14.1	Samandrag	58
7.14.2	Merknader frå komiteen	59
7.15	Kap. 1351 Overføringer til NSB AS	63
7.15.1	Sammendrag	63
7.15.2	Komiteens merknader	63
7.16	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	65
7.16.1	Sammendrag	65
7.16.2	Komiteens merknader	65
7.17	Kap. 4353 NSB AS	65
7.17.1	Sammendrag	65
7.17.2	Komiteens merknader	65
7.18	Kap. 1360 Samferdselsberedskap	65
7.18.1	Sammendrag	65
7.18.2	Komiteens merknader	65
7.19	Kap. 1370 Kjøp av posttjenester	65
7.19.1	Sammendrag	65
7.19.2	Komiteens merknader	65
7.20	Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet	65
7.20.1	Samandrag	65
7.20.2	Merknader frå komiteen	66
8.	Andre merknader sett fram under behandlinga i komiteen	67
8.1	Kapasitet i anleggsbransjen	67
8.2	Om bilimport	67
8.3	Mopedbevis	67
9.	Forslag frå mindretal	68
10.	Tilråding frå komiteen	81
Vedlegg	86



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2002-2003)

Budsjettinnstilling til Stortinget frå samferdselskomiteen

St.prp. nr. 1 (2002-2003) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 og 2 (2002-2003)

Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet for 2003 vedkomande rammeområde 18, Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet

Til Stortinget

INNLEIING

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Froyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, frå Høgre, Anne Berit Andersen,

Brit I. H. Andreassen, Sverre J. Hoddevik og leiaren Petter Løvik, frå Framstegspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, frå Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, frå Kristeleg Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til at rammeområde 18 omfattar inntekts- og utgiftskapittel under Samferdselsdepartementet og Kystforvaltning i Fiskeridepartementet.

Komiteen fremjer i denne innstillinga forslag om løyvingar på statsbudsjettet for 2003 under dei kapittel og postar som er fordelte til komiteen på rammeområde 18.

1. SAMANDRAG

1.1 Oversikt over budsjettforslaga

Rammeområde 18. Kapittel og postar under Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet

Oversikt over budsjettkapitler og poster i rammeområde 18

90-poster behandles av Finanskomiteen utenfor rammesystemet.

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1. med Tillegg nr. 1-2
Utgifter i hele kroner			
<i>Fiskeridepartementet</i>			
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)	1 113 175 000
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45	761 050 000
	21	Spesielle driftsutgifter	3 300 000
	30	Maritim infrastruktur, kan overføres, kan nyttes under post 24	211 900 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 1	53 525 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, kan overføres	27 400 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet	56 000 000
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)	34 200 000
	1	Driftsutgifter	27 200 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres	7 000 000

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1. med Tillegg nr. 1-2
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	121 700 000
	1	Driftsutgifter	92 100 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	16 700 000
1301		Forskning og utvikling mv.	134 700 000
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 000 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	104 800 000
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	4 500 000
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 400 000
1310		Flytransport	401 100 000
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, kan nyttes under kap. 1311 post 71 ...	401 100 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	262 500 000
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	250 000 000
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	12 500 000
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	120 000 000
	1	Driftsutgifter	120 000 000
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)	23 000 000
	1	Driftsutgifter	23 000 000
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	11 303 700 000
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 502 200 000
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	4 568 400 000
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	121 800 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika	20 000 000
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 091 300 000
1321		Etablering av selskap for vegproduksjon	492 000 000
	71	Tilskudd til restrukturering	492 000 000
1330		Særskilte transporttiltak	235 200 000
	70	Tilskudd til Hurtigruten	183 200 000
	72	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	10 000 000
	73	Tilskudd til lengre reiser, <i>overslagsbevilgning</i>	42 000 000
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 438 400 000
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 001 600 000
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	90 700 000
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 346 100 000
1351		Overføringer til NSB AS	1 386 000 000
	70	Betaling for persontransporttjenester	1 386 000 000
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	21 200 000
	1	Driftsutgifter	21 200 000
1360		Samferdselsberedskap	56 200 000
	1	Driftsutgifter	3 000 000
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	3 700 000
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 400 000
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	48 100 000
1370		Kjøp av posttjenester	305 000 000
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	305 000 000
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	177 700 000
	1	Driftsutgifter	152 600 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 100 000
		Sum utgifter rammeområde 18	20 625 775 000

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1. med Tillegg nr. 1-2
Inntekter i hele kroner			
<i>Inntekter under departementene</i>			
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)	500 922 000
	1	Gebyrinntekter	493 580 000
	2	Andre inntekter	7 342 000
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)	3 110 000
	7	Refusjoner	3 110 000
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	1 900 000
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 900 000
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	84 600 000
	1	Gebyrinntekter	84 600 000
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	301 100 000
	1	Salgsinntekter m.m.	17 000 000
	2	Diverse gebyrer	284 100 000
4321		Avslutning av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen	300 000 000
	70	Overdragelse av eiendeler til selskapet	300 000 000
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	499 900 000
	1	Kjørevegsavgift	40 000 000
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	177 900 000
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	162 000 000
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	90 700 000
	37	Anleggsbidrag	29 300 000
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	167 700 000
	1	Diverse avgifter og gebyrer	167 700 000
<i>Renter og utbytte mv.</i>			
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	463 000 000
	80	Renter	463 000 000
		Sum inntekter rammeområde 18	2 322 232 000
		Netto rammeområde 18	18 303 543 000

1.2 Hovudpunkt i St.prp. nr. 1 (2002-2003): Fiskeridepartementet - Kystforvaltning

I St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001), er det lagt opp til en hovedsatsing på å styrke sikkerhet og framkommelighet for sjøtransporten. Etter Stortingets behandling av Nasjonal transportplan er det lagt til grunn en økonomisk planramme for perioden 2002-2005 på 1 033,9 mill. 2003-kroner pr. år på Kystverkets område.

Forslag til budsjett for 2003 er noe under en jevn oppfølging av planrammen, når det korrigeres for overføringen av statens ansvar for akutt forurensning fra SFT og bevilgninger knyttet til flytting av direktoratet til Ålesund.

Budsjettforslaget innebærer en nominell økning under programkategori 16.60 på 48,795 mill. kroner eller 4,4 pst. i forhold til saldert budsjett 2002. Korrigert for rammeoverføringen fra Miljøverndepartementet er det en nominell reduksjon på 20,29 mill. kroner, eller 1,8 pst. i forhold til saldert budsjett 2002.

I budsjettforslaget prioriteres å styrke og utvide maritim trafikkontroll for hele norskekysten. Det foreslås en bevilgning på 30 mill. kroner for å fullføre etableringen

av Automatic Identification System (AIS). Systemet er et hjelpemiddel for å identifisere og overvåke skip, og dermed bedre sjøsikkerheten og trafikkontrollen i sjøområdene.

Fra og med 1. januar 2003 vil ansvaret for drift og utvikling av statlig beredskap mot akutt forurensning overføres til Kystverket. Kystverket har etablert beredskapsansvaret som et eget virksomhetsområde. Overføring av statens beredskap mot akutt forurensning forsterker og tydeliggjør Kystverkets rolle knyttet til sikkerhet og miljø. Som en følge av at ansvaret er overført til Kystverket, er det foretatt en rammeoverføring fra Miljøverndepartementet på 69,085 mill. kroner.

Det er satt av 14,7 mill. kroner av bevilgningen på kap. 1062 post 1 til å dekke kostnader med å etablere Kystdirektoratet i Ålesund.

Regjeringen vurderer å omdanne Kystverket til et forvaltningsorgan med særskilte fullmakter, som i statsbudsjettet framstår med en netto tilskuddsbevilgning (rundsum) på en 50-post. Dette vil trolig redusere de administrative kostnadene og effektivisere den økonomiske styringen av virksomheten. Konklusjonen av denne vurderingen vil bli presentert for Stortinget på en egnet måte.

Havnelovutvalget avga sin innstilling til Fiskeridepartementet den 6. mars 2002. Utvalgets rapport er under gjennomgang i Fiskeridepartementet, og et forslag til revisjon av Havne- og farvannsloven forventes sendt på høring i 2003.

Fiskeridepartementet vurderer nå en konkurranseeksponering av Kystverket Produksjon.

En eventuell bygging av en skipstunnel gjennom Stad vil være et stort samferdselsprosjekt. Regjeringen mener derfor at prosjektet bør vurderes i sammenheng med det øvrige behovet for transportinfrastruktur i regionen, og det bør foretas en samlet gjennomgang av de ulike transportformene. Regjeringen ønsker derfor å foreta en vurdering av Stad skipstunnel i Nasjonal transportplan 2006-2015.

1.3 Hovedpunkt i St.prp. nr. 1 (2002-2003): Samferdselsdepartementet:

Samarbeidsregjeringen foreslår i St.prp. nr. 1 (2002-2003) et samferdselsbudsjett på 19,1 mrd. kroner. Dette tilsvarer en økning på 320,7 mill. kroner eller 1,7 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2002. Korrigert for tekniske budsjettendringer, bl.a. som følge av at Luftfartsverket skal bli statsaksjeselskap, er økningen fra saldert budsjett 2002 på om lag 3,5 pst.

Foreslått samferdselsbudsjett må ses i sammenheng med at Regjeringen samlet sett har lagt fram et stramt statsbudsjett som er tilpasset den økonomiske situasjon.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2002-2003) foreslår Regjeringen de nødvendige forslag og premisser i forbindelse med omdanning av Statens vegvesens produktionsvirksomhet til statlig aksjeselskap.

Viktige oppfølgingsområder

St.prp. nr. 1 (2002-2003) er i tillegg til å være et budsjettdokument med forslag til bevilgninger på de ulike kapitler og poster, et dokument der departementet kan få orientert Stortinget og allmennheten om politikken innenfor dets samlede ansvarsområde. Tradisjonelt har departementets politikk for det enkelte budsjettår blitt uttrykt i tilknytning til omtalen av forslag til bevilgninger. Fra midten av 1990-tallet har det imidlertid skjedd en rekke organisatoriske og andre endringer i samferdselssektoren, som gjør at det er nødvendig å se utover de årlige bevilgninger over Samferdselsdepartementets budsjett for å favne helheten i samferdselspolitikken.

Flere tidligere forvaltningsorganer er skilt ut fra staten og statsbudsjettet som egne selskaper. Som en følge av endrede tilknytningsformer og avvikling av tidligere eneretter, er det etablert nye forvaltningsorganer som dels skal føre tilsyn med markedene og dels ivareta sikkerheten. Det er også etablert flere ordninger for statlig kjøp av samferdselstjenester, som ikke gir bedriftsøkonomisk lønnsomhet, men som det er samfunnsmessig ønskelig å opprettholde. Nevnes bør også den økte betydningen av alternativ finansiering, særlig bompengefinansiering for vegprosjekter, som innebærer at en stor andel av veginvesteringene i dag finansieres utenfor statsbudsjettet.

Departementet gir på denne bakgrunn i proposisjonen en omtale av noen viktige oppfølgingsområder i proposisjonens innledning, uavhengig av om disse har direkte sammenheng med bevilgningsforslag i statsbudsjettet for 2003.

KOLLEKTIVSATSING I 2003

I budsjettforslaget er det gitt særlig prioritet til ulike tiltak for å styrke kollektivtransporten. Dette som en oppfølging av St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport.

Regjeringen vil styrke kollektivtransporten både på veg og bane i de største byområdene, bl.a. ved å satse på kollektivfelt, terminaler, holdeplasser og signalprioritering, samt opprusting av T-banen i Oslo.

Regjeringens budsjettforslag innebærer at bevilgningene til kollektivtiltak over Samferdselsdepartementets budsjett øker med 412 mill. kroner eller 5,6 pst. målt mot saldert budsjett 2002. Samtidig legges det opp til en økning på om lag 180 mill. kroner i bompenger som stilles til disposisjon for kollektivtiltak. I tillegg kommer de midler til lokal kollektivtransport som kanaliseres gjennom Kommunal- og regionaldepartementets rammetilskudd til fylkeskommunene, herunder særskilte ("øremerkede") midler til helårseffekt av ordningen med skole- og studentrabatt i 2003. Sistnevnte utgjør en økning på 61 mill. kroner fra saldert budsjett 2002.

Innenfor Statens vegvesens virkeområde vil det totalt bli brukt om lag 780 mill. kroner, inkl. bompenger, til særskilte kollektivtiltak, en økning på om lag 240 mill. kroner fra 2002.

Forslaget for 2003 vil sammen med bevilgningen i 2002 gi en oppfølgingsgrad på i overkant av 50 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002-2005 innen Statens vegvesens område.

Ordningen med landsomfattende skole- og studentrabatt som ble innført fra 1. august 2002 er videreført, og Samferdselsdepartementet har overtatt ordningen med studentrabatt på lengre reiser.

Departementet arbeider med innføring av en insentivordning for å stimulere lokale myndigheter til å iverksette tiltak som bidrar til økt kollektivtransport. Ordningen vil tre i kraft i 2004.

Departementet vil gjennomgå erfaringene med de ulike studentrabattordningene i tilknytning til statsbudsjettet for 2004.

I 2002 igangsatte Statens vegvesen et utredningsarbeid for å få fram teknisk-operative løsninger som kan lette tilgjengeligheten til buss for funksjonshemmede. I 2003 vil det bli avsatt 4 mill. kroner til gjennomføring av infrastrukturrettede prosjekter for økt tilgjengelighet for alle innenfor kollektivtransporten, i tillegg til det som blir brukt over de ulike etatenes budsjetter til slike tiltak.

For å gi de reisende et bedre tilbud og for å anspore til at kollektivtransport utføres mest mulig effektivt, vil Regjeringen legge til rette for økt bruk av anbud som gjennomgående prinsipp ved statlig kjøp av persontransporttjenester.

Vegdirektoratet planlegger å kunne lyse ut flere riksvegferjesamband på anbud i løpet av neste år.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å åpne jernbanenettet for konkurranse for persontransport ved å legge ut på anbud enkelte prøvestrekninger i 2004.

Regjeringen vil legge til rette for at det kan opprettes flere ekspressbussruter. Dette betyr at det i større grad enn hittil skal åpnes for tildeling av løyve til drift av ekspressbuss, også på strekninger eller i områder der ekspressbussen går parallelt med tog eller parallelt med andre bussruter.

Som et ledd i oppfølgingen av kollektivmeldingen, legges det opp til å gi NSB større frihet til å tilpasse togproduksjonen til konkurrerende trafikk. Det er lagt opp til en gradvis vridning av togproduksjonen mot de områder der jernbanen særlig har sine relative fortrinn.

For kjøp av persontransporttjenester med tog, legger Samferdselsdepartementet opp til å innføre en ordning med såkalte "kvalitetskontrakter med resultatavhengig tilskudd".

OPPFØLGING AV HANDLINGSPROGRAMMENE TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2002-2005

Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og Luftfartsverket fastsatte høsten 2001 etatsvise handlingsprogrammer til Nasjonal transportplan 2002-2011. Programmene ble utarbeidet på bakgrunn av de politiske prioriteringer som fulgte av Nasjonal transportplan og Stortingets behandling av denne, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000)/Innst. S. nr. 119 (2000-2001).

Etter de to første årene av planperioden er oppfølging av etatenes handlingsprogrammer på 46,1 pst. for de statlige bevilgningene. For Statens vegvesen og Jernbaneverket innebærer dette etterslep i forhold til handlingsprogrammene etter to år av planperioden på henholdsvis om lag 1 400 mill. kroner og 1 300 mill. kroner. Etterslepet er i all hovedsak knyttet til investeringene. Både for veg og jernbane ligger de årlige bevilgningene så langt i planperioden likevel betydelig over nivået i planperioden 1998-2001.

I budsjettforslaget for 2003 både for veg og jernbane har Samferdselsdepartementet prioritert drift og vedlikehold, og særskilt trafikksikkerhet. Dette er i samsvar med opplegget i Nasjonal transportplan. Fiskeridepartementet har i budsjettforslaget også valgt å prioritere tiltak som bedrer sikkerheten til sjøs.

ALTERNATIV FINANSIERING AV INFRASTRUKTUR

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

For 2002 er det anslått at om lag 1,9 mrd. kroner vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. For 2003 ventes bidraget fra bompenger å bli om lag 2 mrd. kroner. Til sammenligning utgjør forslaget til "ordinære" riksvegmidler over kap. 1320 post 30, om lag 4,5 mrd. kroner. I 2003 vil dermed bompenger utgjøre vel 30 pst. av de samlede riksveginvesteringene, dvs. summen av bompenger og statlige bevilgninger.

Samferdselsdepartementet vil vise til at det på lokalt hold arbeides med en rekke prosjekter der bompenger skal inngå i finansieringsopplegget.

I en OPS-modell (Offentlig Privat Samarbeid) vil private selskaper finansiere utbyggingen med lån og egenkapital, samt ev. forestå påfølgende drift og vedlikehold av anlegget for en avtalt men tidsbegrenset periode.

Det skal foreløpig gjennomføres tre prøveprosjekter med OPS i vegsektoren. I prosjektene er det lagt opp til at OPS-selskapet får en årlig godtgjøring fra det tidspunkt vegen er åpnet for trafikk.

Samferdselsdepartementet vil også vurdere bruk av OPS for utbygging av viktige jernbanestrekninger, og vil komme tilbake til Stortinget med dette på egnet måte.

STYRING AV STORE INVESTERINGSPROSJEKTER

I budsjettframlegget omtaler Samferdselsdepartementet bare prosjekter over en nærmere fastsatt kostnadsgrænse.

Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring av investeringsprosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kroner. Nye prosjekter som kvalitetssikres vil bli omtalt med en styringsramme og en kostnadsramme. Styringsrammen omfatter den kostnaden som Samferdselsdepartementet legger til grunn at etaten skal greie å realisere prosjektet innenfor.

Kostnadsrammen omfatter styringsrammen med tillegg av nødvendig avsetning for usikkerhet.

I regi av forskningsprogrammet Concept er under utarbeidelse en metodikk for dimensjonering av avsetning for usikkerhet. Tilrådingene fra dette arbeidet vil bli vurdert i forbindelse med statsbudsjettet for 2004.

KJØP AV SAMFERDSELSTJENESTER

I statsbudsjettet for 2003 er det til sammen foreslått statlig kjøp av tjenester for om lag 3,6 mrd. kroner, en økning på 215,1 mill. kroner eller 6,3 pst. målt mot saldert budsjett 2002. Nesten 70 pst. av totalbeløpet er satt av til ordningene med kjøp av persontransporttjenester fra NSB AS og ferjetjenester, herav nesten 40 pst. til NSB.

Den største økningen fra saldert budsjett 2002 til forslag 2003 er knyttet til kjøp av lufthavntjenester på de regionale flyplassene, i hovedsak de statlige regionale flyplassene. Økningen har sammenheng med at det i samband med at Luftfartsverket skal bli statsaksjeselskap fra 1. januar 2003, er nødvendig å etablere en kjøpsordning som innebærer at staten dekker underskuddet ved drift, vedlikehold og investeringer på de ulønnsomme regionale flyplassene. Dette på samme måte som staten yter tilskudd til NSB AS og Posten Norge AS for henholdsvis ulønnsomme persontransporttjenester og posttjenester.

Sterkt svekket økonomi i hele luftfarten gjør det ikke lenger mulig å dekke underskuddet på de regionale lufthavnene gjennom krysssubsidiering fra de få lønnsomme stamrutelufthavnene. I tillegg til forannevnte ordning, har også kostnadene ved flere av de andre kjøpsordningene økt mye mer enn vanlig pris-

stigning de siste årene. Det kan derfor være behov for å vurdere kjøpsordningene med sikte på en bedre samlet utnyttelse av ressursene i samferdselssektoren. Det vises i denne forbindelse til forslaget om å åpne for anbud på drift av riksvegferjer og persontransport med tog, samt innføringen av et resultatavhengig tilskudd i den nye kjøpsavtalen med NSB.

REGULERING OG TILSYN

Statens rolle har endret seg fra detaljstyring av enerettsvirksomheter til regulering og styring av markedene, hvor de statlige virksomhetene likebehandles med de andre aktørene. Det er opprettet en flere tilsynsorganer, Post- og teletilsynet, Statens jernbanetilsyn og Luftfartstilsynet, som fører tilsyn med at utøverne oppfyller de krav som er satt i eller med hjemmel i lov.

Når produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen blir statsaksjeselskap fra 1. januar 2003, vil det bli et klarere skille mellom forvaltningsoppgaver og produksjonsoppgaver.

Nevnte utvikling stiller store krav til myndighetenes regulering og styring av markedene. Som annen offentlig virksomhet, må tilsynene stilles overfor krav til kvalitet og effektivitet. Gjennomgang av de statlige tilsynene er et ledd i Regjeringens program for modernisering og forenkling.

Særskilte omtaler

ORGANISASJONS- OG STRUKTURENDRINGER

I samband med budsjettbehandlingen for 2002, ble det vedtatt å be Regjeringen sette i gang arbeidet med å omgjøre Luftfartsverket til statsaksjeselskap. Omdanningen skal skje pr. 1. januar 2003. Departementet har i et tillegg til budsjettproposisjonen tatt spørsmål og forslag knyttet til bl.a. selskapsstruktur, økonomiske rammer for virksomheten, samfunnsmessig styring, personalets stilling ved omdanning og behovet for endringer av lov og forskriftsverk.

I samband med budsjettbehandlingen for 2002, ble det vedtatt å skille Statens vegvesen i en forvaltningsdel og i et statsaksjeselskap på produksjonssiden.

Det nye aksjeselskapet for produksjonsvirksomheten er også forutsatt etablert pr. 1. januar 2003, og selskapet vil bli eid av Samferdselsdepartementet. Alle nye oppdrag fra Statens vegvesen blir fullt ut konkurranseutsatt allerede fra 2003.

Det arbeides med å utrede problemstillinger rundt konkurranse om sporet i form av anbud på kjøp av persontransporttjenester på jernbanen. Det arbeides med sikte på en anbudsutsetting av enkelte lokale/regionale togstrekninger i 2004 og at ordningen innføres for fullt i fra 2006.

Internt i Jernbaneverket er det gjennomført et skille mellom produksjon/forretning og forvaltning.

Høsten 2001 nedsatte departementet en arbeidsgruppe til å vurdere etablering av en felles havarikommisjon for transportsektoren med utgangspunkt i dagens havarikommisjon for sivil luftfart og jernbane. Arbeidsgruppens rapport ble avgitt i februar 2002. Gruppen foreslår at det opprettes en felles havarikom-

misjon for sivil luftfart, jernbane, sjøfart og vegtrafikk med utgangspunkt i den nåværende kommisjon. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med oppfølgingen av arbeidsgruppens rapport.

Lokale myndigheter i storbyområdene er invitert til gjennomføring av forsøk med alternativ forvaltningsorganiseringen innen kollektivtransport for bl.a. å oppnå bedre kvalitet og ressursutnyttelse. Utredning pågår og skal ferdigstilles i løpet av 2002-2003. Forsøkene igangsettes fra 1. januar 2004.

Det vil bli opprettet en insentivordning rettet mot større byområder som prioriterer lokale myndigheters iverksettelse av tiltak for økte kollektivandeler. Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med berørte departementer også prioritere tiltak for forbedret samordning av den lokale areal- og transportpolitikken.

Samferdselsdepartementet vil ta initiativ overfor lokale myndigheter i forhold til etablering av et eget samordningsorgan for kollektivtransporten i hovedstadsområdet, og sett i sammenheng med den regionale trafikken i Østlandsområdet.

For å styrke konkurransen i telemarkedet gjennomgås det regulatoriske rammeverket for telekommunikasjon. I den forbindelse sendte Samferdselsdepartementet ut på høring med frist 19. september 2002 utkast til ny lov om elektronisk kommunikasjon. Loven skal avløse gjeldende telelov, og vil etter planen tre i kraft sommeren 2003.

KAPASITET I ANLEGSBRANSJEN

Stortinget ba ved behandlingen av statsbudsjettet for 2002 Regjeringen foreta en kartlegging av den ledige kapasiteten innen anleggsbransjen, både på maskinsiden og når det gjelder personell.

Samferdselsdepartementets hovedinntrykk er at aktiviteten i anleggsbransjen har tatt seg betydelig opp etter 1999 og at kapasitetsgapet i dag er nokså begrenset. Det ser likevel fremdeles ut til å være noe ledig kapasitet i sektoren.

KLASSIFISERING AV VEGNETTET

I St.meld. nr. 31 (2000-2001) Kommune, fylke, stat - en bedre oppgavefordeling, ble det framholdt at dagens tredeling av vegnettet har betydelige svakheter. Omtalen konkluderte med at en todeling i riksveger og kommunale veier skulle utredes. Det heter i meldingen at en slik todeling bl.a. vil legge grunnlag for mer enhetlig vegstandard, styrke hensynet til næringsliv og transportbrukere samt styrke trafikksikkerhetspolitikken.

På bakgrunn av dette har Vegdirektoratet på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utredet todeling av vegnettet i Norge. Vegdirektoratets vurderinger er presentert i rapporten "Ny klassifisering av offentlig vegnett". Vegdirektoratet foreslår i rapporten en todeling av det offentlige vegnettet i Norge, i statlige og kommunale veier. Vegdirektoratet anbefaler videre å nedklassifisere mellom 40 og 60 pst. av dagens fylkesvegnett til kommunalt vegnett, mens resten blir oppklassifisert til riksveger.

Vegdirektoratets rapport har vært på bred høring blant annet i landets kommuner og fylkeskommuner,

samt en rekke organisasjoner og råd. Transportorganisasjonene går inn for todeling som prinsipp. De fleste fylkesmenn og alle vegkontor går også inn for todeling. Miljødirektoratene mener todeling vil gi en bedre miljøoppfølging innen vegsektoren. Kommunene er i stor grad positive til prinsippet om todelt vegnett, men er bekymret for de økonomiske sidene ved saken og stiller strenge krav for å overta dette vegnettet. Fylkeskommunene, bortsett fra Østfold, er i mot.

Samferdselsdepartementet mener at en ev. ny klassifisering av det offentlige vegnettet bør ses i sammenheng med fylkeskommunenes roller og oppgaver som regional utviklingsaktør. Spørsmålet om todeling av vegnettet vil derfor bli sett i sammenheng med den vurdering av fylkeskommunen som Regjeringen har varslet i St.meld. nr. 19 (2001-2002). Av meldingen går det fram at Regjeringen vil legge fram en vurdering av fylkeskommunen for Stortinget mot slutten av denne valgperioden.

FORSKNING OG UTVIKLING

Departementets bevilgningsforslag innebærer en betydelig styrking av langsiktig forskning og kunnskapsoppbygging, spesielt forskning knyttet til områdene informasjons-, og kommunikasjonsteknologi (IKT), herunder telekommunikasjonsforskning, risiko

og sikkerhet i transportsektoren. Norge står overfor store utfordringer når det gjelder framtidig verdiskaping. Dette krever bl.a. utvikling av avanserte telenett og -tjenester, mer effektive transport- og logistikk løsninger og en langsiktig satsing på kunnskapsutvikling. Videre vil departementet prioritere utvikling av kunnskapsgrunnlaget for kommende revisjoner av Nasjonal transportplan.

SAMFERDSEL OG MILJØ

Regjeringen legger stor vekt på å begrense miljøulempene av transport. Miljøutfordringene er særlig knyttet til klimaendringer, luftforurensning og støy, vern og bruk av biologisk mangfold, kulturminner og kulturmiljøer. Det er nødvendig med bruk av kostnads-effektive og samordnede virkemidler for å møte miljøutfordringene.

Miljøhensyn må veies mot andre sentrale mål i transportpolitikken. Regjeringen ønsker å øke transportsikkerheten og bedre framkommeligheten, spesielt for næringslivets transporter. Særlig i de større byene skal det legges til rette for at en større del av persontrafikken utføres med kollektivtransport framfor privatbil. For at en slik politikk skal lykkes, kreves samordnet bruk av statlige og lokale virkemidler tilpasset miljøproblemenes karakter.

2. BUDSJETT-INNST. S. I (2002-2003) OG BUDSJETT-INNST. S. I TILLEGG 1 (2002-2003)

Samanlikning mellom budsjettforslaget fra regjeringa Bondevik II og justert budsjettforslaget i samband med Budsjett-innst. S. I (2002-2003) og Budsjett-innst. S. I Tillegg nr. 1 (2002-2003). Berre postar det er avvikande forslag mellom Regjeringa sitt forslag og tilrådinga vert vist i etterfølgjande.

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1-14	H, KrF og V
Utgifter rammeområde 18 (i hele tusen kroner)				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter	761 050	759 050 (-2 000)
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	30	Riksveginvesteringer	4 568 400	4 718 400 (+150 000)
1321		Etablering av selskap for vegproduksjon		
	71	Tilskudd til restrukturering	492 000	442 000 (-50 000)
1330		Særskilte transporttiltak		
	71	Refusjon av dieselavgift ekspressbusser	0	30 000 (+30 000)
		Sum utgifter rammeområde 18	20 625 775	20 753 775 (+128 000)
Inntekter rammeområde 18 (i hele tusen kroner)				
		Sum inntekter rammeområde 18	2 322 232	2 322 232 (0)
		Sum netto rammeområde 18	18 303 543	18 431 543 (+128 000)

3. STORTINGET SITT VEDTAK OM RAMMESUM

Ved vedtak i Stortinget 2. desember 2002 er netto utgiftsramme for rammeområde 18 fastsett til kr 18 431 543 000, jf. Budsjett-innst. S. I (2002-2003)

og Budsjett-innst. S. I Tillegg nr. 1 (2002-2003). Ramma er meddelt komiteen i brev frå Stortingets presidentskap datert 2. desember 2002. Dei løyvingforslaga som er sette fram i innstillinga byggjer på denne ramma, jf. Stortingets forretningsorden § 19.

4. KOMITEEN SINE HOVUDPRIORITERINGAR FOR RAMMEOMRÅDE

4.1 Oppsummering av fraksjonane sine løyvingforslag for rammeområde 18

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

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

Senterpartiet har ikkje justert sine primærstandpunkt etter Stortinget sitt løyvingvedtak under rammeområde 18, og er difor ikkje inkludert i tabellen. Det kan visast til kap. 5.6 der primærstandpunktta til Senterpartiet kjem fram.

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

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1-14	H, KrF	Ap	FrP	SV
Utgifter (i hele tusen kroner)							
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)	1 113 175	1 111 175	1 111 175	934 300	1 103 175
				(-2 000)	(-2 000)	(-178 875)	(-10 000)
	1	Driftsutgifter	761 050	759 050	759 050	616 000	741 050
				(-2 000)	(-2 000)	(-145 050)	(-20 000)
	21	Spesielle driftsutgifter	3 300	3 300	3 300	3 300	13 300
				(0)	(0)	(0)	(+10 000)
	30	Maritim infrastruktur	211 900	211 900	211 900	200 000	211 900
				(0)	(0)	(-11 900)	(0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	53 525	53 525	53 525	40 000	53 525
				(0)	(0)	(-13 525)	(0)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	27 400	27 400	27 400	15 000	27 400
				(0)	(0)	(-12 400)	(0)
	70	Tilskudd Redningselskapet	56 000	56 000	56 000	60 000	56 000
				(0)	(0)	(+4 000)	(0)
1070		Elektroniske navigasjons- hjelpemidler (jf. kap. 4070)	34 200	34 200	34 200	34 200	34 200
				(0)	(0)	(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	27 200	27 200	27 200	27 200	27 200
				(0)	(0)	(0)	(0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	7 000	7 000	7 000	7 000	7 000
				(0)	(0)	(0)	(0)
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	121 700	121 700	116 700	115 000	121 700
				(0)	(-5 000)	(-6 700)	(0)
	1	Driftsutgifter	92 100	92 100	87 100	83 000	92 100
				(0)	(-5 000)	(-9 100)	(0)
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900	12 900	12 900	12 900	12 900
				(0)	(0)	(0)	(0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	16 700	16 700	16 700	19 100	16 700
				(0)	(0)	(+2 400)	(0)
1301		Forskning og utvikling mv.	134 700	134 700	134 700	36 900	144 700
				(0)	(0)	(-97 800)	(+10 000)
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 000	15 000	15 000	5 000	15 000
				(0)	(0)	(-10 000)	(0)

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1-14	H, KrF	Ap	FrP	SV
	50	Samferdselsforskning	104 800	104 800 (0)	104 800 (0)	20 000 (-84 800)	104 800 (0)
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.	4 500	4 500 (0)	4 500 (0)	1 500 (-3 000)	14 500 (+10 000)
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede	10 400	10 400 (0)	10 400 (0)	10 400 (0)	10 400 (0)
1310		Flytransport	401 100	401 100 (0)	401 100 (0)	401 100 (0)	401 100 (0)
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter	401 100	401 100 (0)	401 100 (0)	401 100 (0)	401 100 (0)
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	262 500	262 500 (0)	262 500 (0)	262 500 (0)	262 500 (0)
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	250 000	250 000 (0)	250 000 (0)	250 000 (0)	250 000 (0)
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	12 500	12 500 (0)	12 500 (0)	12 500 (0)	12 500 (0)
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)	120 000	120 000 (0)	120 000 (0)	108 000 (-12 000)	120 000 (0)
	1	Driftsutgifter	120 000	120 000 (0)	120 000 (0)	108 000 (-12 000)	120 000 (0)
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)	23 000	23 000 (0)	23 000 (0)	18 000 (-5 000)	23 000 (0)
	1	Driftsutgifter	23 000	23 000 (0)	23 000 (0)	18 000 (-5 000)	23 000 (0)
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	11 303 700	11 453 700 (+150 000)	11 418 700 (+115 000)	14 067 675 (+2 763 975)	10 908 700 (-395 000)
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	5 502 200	5 502 200 (0)	5 502 200 (0)	6 086 175 (+583 975)	5 472 200 (-30 000)
	30	Riksveginvesteringer	4 568 400	4 728 400 (+160 000)	4 683 400 (+115 000)	6 568 400 (+2 000 000)	3 941 800 (-626 600)
	31	Rassikring	0	0 (0)	0 (0)	200 000 (+200 000)	251 600 (+251 600)
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	121 800	121 800 (0)	121 800 (0)	121 800 (0)	121 800 (0)
	35	Vegutbygging i Bjørvika	20 000	10 000 (-10 000)	20 000 (0)	0 (-20 000)	20 000 (0)
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift	1 091 300	1 091 300 (0)	1 091 300 (0)	1 091 300 (0)	1 101 300 (+10 000)
1321		Etablering av selskap for vegproduksjon	492 000	442 000 (-50 000)	442 000 (-50 000)	0 (-492 000)	442 000 (-50 000)
	71	Tilskudd til restrukturering	492 000	442 000 (-50 000)	442 000 (-50 000)	0 (-492 000)	442 000 (-50 000)
1330		Særskilte transporttiltak	235 200	265 200 (+30 000)	315 200 (+80 000)	255 200 (+20 000)	485 200 (+250 000)
	70	Tilskudd til Hurtigruten	183 200	183 200 (0)	183 200 (0)	183 200 (0)	183 200 (0)
	71	Refusjon av dieselaavgift ekspressbusser	0	30 000 (+30 000)	30 000 (+30 000)	30 000 (+30 000)	20 000 (+20 000)
	72	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	10 000	10 000 (0)	60 000 (+50 000)	0 (-10 000)	180 000 (+170 000)
	73	Tilskudd til lengre reiser	42 000	42 000 (0)	42 000 (0)	42 000 (0)	42 000 (0)
	74	Særskilt tilskudd til Oslo Sporveier	0	0 (0)	0 (0)	0 (0)	60 000 (+60 000)

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1-14	H, KrF	Ap	FrP	SV
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 438 400	4 438 400	4 438 400	3 436 800	4 731 400
				(0)	(0)	(-1 001 600)	(+293 000)
	23	Drift og vedlikehold	3 001 600	3 001 600	3 001 600	2 400 000	3 001 600
				(0)	(0)	(-601 600)	(0)
	25	Drift og vedlikehold av Garder- mobanen	90 700	90 700	90 700	90 700	90 700
				(0)	(0)	(0)	(0)
	30	Investeringer i linjen	1 346 100	1 346 100	1 346 100	946 100	1 639 100
				(0)	(0)	(-400 000)	(+293 000)
1351		Overføringer til NSB AS	1 386 000	1 386 000	1 386 000	736 000	1 406 000
				(0)	(0)	(-650 000)	(+20 000)
	70	Betaling for persontransport- tjenester	1 386 000	1 386 000	1 386 000	736 000	1 406 000
				(0)	(0)	(-650 000)	(+20 000)
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	21 200	21 200	21 200	19 200	21 200
				(0)	(0)	(-2 000)	(0)
	1	Driftsutgifter	21 200	21 200	21 200	19 200	21 200
				(0)	(0)	(-2 000)	(0)
1360		Samferdselsberedskap	56 200	56 200	56 200	56 200	56 200
				(0)	(0)	(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	3 000	3 000	3 000	3 000	3 000
				(0)	(0)	(0)	(0)
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv.	3 700	3 700	3 700	3 700	3 700
				(0)	(0)	(0)	(0)
	70	Beredskapslagring	1 400	1 400	1 400	1 400	1 400
				(0)	(0)	(0)	(0)
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	48 100	48 100	48 100	48 100	48 100
				(0)	(0)	(0)	(0)
1370		Kjøp av posttjenester	305 000	305 000	305 000	205 000	305 000
				(0)	(0)	(-100 000)	(0)
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	305 000	305 000	305 000	205 000	305 000
				(0)	(0)	(-100 000)	(0)
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	177 700	177 700	167 700	167 700	177 700
				(0)	(-10 000)	(-10 000)	(0)
	1	Driftsutgifter	152 600	152 600	147 600	147 600	152 600
				(0)	(-5 000)	(-5 000)	(0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	25 100	25 100	20 100	20 100	25 100
				(0)	(-5 000)	(-5 000)	(0)
		Sum utgifter	20 625 775	20 753 775	20 753 775	20 853 775	20 743 775
				(+128 000)	(+128 000)	(+228 000)	(+118 000)

Inntekter (i hele tusen kroner)

4062		Kystverket (jf. kap. 1062)	500 922	500 922	500 922	500 922	500 922
				(0)	(0)	(0)	(0)
	1	Gebyrinntekter	493 580	493 580	493 580	493 580	493 580
				(0)	(0)	(0)	(0)
	2	Andre inntekter	7 342	7 342	7 342	7 342	7 342
				(0)	(0)	(0)	(0)
4070		Elektroniske navigasjons- hjelpemidler (jf. kap. 1070)	3 110	3 110	3 110	3 110	3 110
				(0)	(0)	(0)	(0)
	7	Refusjoner	3 110	3 110	3 110	3 110	3 110
				(0)	(0)	(0)	(0)
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	1 900	1 900	1 900	1 900	1 900
				(0)	(0)	(0)	(0)
	1	Refusjon fra Utenriksdeparte- mentet	1 900	1 900	1 900	1 900	1 900
				(0)	(0)	(0)	(0)
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	84 600	84 600	84 600	84 600	84 600
				(0)	(0)	(0)	(0)
	1	Gebyrinntekter	84 600	84 600	84 600	84 600	84 600
				(0)	(0)	(0)	(0)

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1-14	H, KrF	Ap	FrP	SV
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	301 100	301 100	301 100	301 100	301 100
	1	Salgsinntekter m.m.	17 000	17 000	17 000	17 000	17 000
	2	Diverse gebyrer	284 100	284 100	284 100	284 100	284 100
				(0)	(0)	(0)	(0)
4321		Avslutning av produksjons- virksomheten i Statens vegvesen	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000
	70	Overdragelse av eiendeler til selskapet	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000
				(0)	(0)	(0)	(0)
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	499 900	499 900	499 900	599 900	489 900
	1	Kjørevegsavgift	40 000	40 000	40 000	140 000	30 000
				(0)	(0)	(+100 000)	(-10 000)
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	177 900	177 900	177 900	177 900	177 900
				(0)	(0)	(0)	(0)
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	162 000	162 000	162 000	162 000	162 000
				(0)	(0)	(0)	(0)
	7	Betaling for bruk av Garder- mobanen	90 700	90 700	90 700	90 700	90 700
				(0)	(0)	(0)	(0)
	37	Anleggsbidrag	29 300	29 300	29 300	29 300	29 300
				(0)	(0)	(0)	(0)
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	167 700	167 700	167 700	167 700	167 700
	1	Diverse avgifter og gebyrer	167 700	167 700	167 700	167 700	167 700
				(0)	(0)	(0)	(0)
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	463 000	463 000	463 000	463 000	463 000
	80	Renter	463 000	463 000	463 000	463 000	463 000
				(0)	(0)	(0)	(0)
		Sum inntekter	2 322 232	2 322 232	2 322 232	2 422 232	2 312 232
				(0)	(0)	(+100 000)	(-10 000)
		Sum netto	18 303 543	18 431 543	18 431 543	18 431 543	18 431 543
				(+128 000)	(+128 000)	(+128 000)	(+128 000)

Komiteen viser til at komiteen sine medlemmer frå Framstegspartiet i samsvar med merknader under pkt. 5.4 har meldt subsidiær støtte til forslaget frå Høgre og Kristeleg Folkeparti. Dette forslaget blir difor tilråding under kap. 10 i denne innstillinga.

5. GENERELLE MERKNADER FRÅ KOMITEEN

5.1 Generelle merknader frå fleirtal i komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til avtale mellom Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Venstre om disponering av rammeområde 18 i statsbudsjettet for 2003 som vert behandla av samferdselskomiteen.

Fleirtalet viser til Budsjett-innst. S. I Tillegg nr. 1 (2002-2003) der regjeringspartia foreslår følgjande endringar innanfor rammeområde 18 i høve Regjeringa sitt forslag til statsbudsjett for 2003:

Kap.	Post	Formål:	H, KrF og V
1062	1	Driftsutgifter	-2 000
1320	30	Riksveginvesteringar	+150 000
1321	71	Tilskot til restrukturering ...	-50 000
1330	71	Refusjon av dieselavgift ekspressbussar	+30 000
		Sum endringar ramme- område 18	+128 000

Fleirtalet viser til at Framstegspartiet har varsla subsidiær støtte til regjeringspartia sitt justerte forslag i Budsjett-innst S. I Tillegg nr. 1 (2002-2003).

Fleirtalet viser til at partane i tillegg er samde om å redusere løyvinga til kap. 1320 post 35 Vegutbygging i Bjørvika, frå 20 mill. kroner til 10 mill. kroner og overføre desse 10 mill. kroner til kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringar.

Fleirtalet vil såleis vise til at partane i avtale er samde om å auke løyvinga under kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringar, med 160 mill. kroner i høve til

Regjeringen sitt forslag i St.prp. nr. 1 (2002-2003). Partane er samde om følgjande disponering av dei 160 mill. kroner på stamvegruter og fylke:

Rute	Stamvegar	mill. kroner
1	E6 Riksgrensen/Svinesund-Oslo, Klemetsrud-Assurtjern,	10
3	E6 Trondheim-Fauske med tilknytingar, til bruk i Nordland	5
4	E6 Fauske-Nordkjøsbotn med tilknytingar, Lofast.....	35
6	E18 Riksgrensen/Ørje-Oslo, Sekkelsten-Krosby	15
7	E18 Oslo-Kristiansand, Bjørndalssletta-Gartnerløkka, Bjørndalskrysset	20
8	E39 Kristiansand-Bergen, Moberg-Svegatjørn	10
12	E16 Sandvika-Bergen, Øye-Borlaug	10
15	rv 2 Riksgrensa/Magnor-Kløfta.....	5
	Øvrige riksvegar	
	rv 33, Oppland.....	25
	rv 620, Kjøddepollen, Sogn og Fjordane.....	15
	rv 653, Eiksundsambandet, Møre og Romsdal.....	10
	SUM	160

Fleirtalet vil elles vise til fleirtalsmerknader med bakgrunn i avtale mellom Høgre, Framskrittspartiet og Kristeleg Folkeparti under einskilde stamvegruter og øvrige riksvegar under fylkesfordelt ramme, og om bilimport i kap. 8.2 i denne innstillinga.

5.2 Generelle merknader frå Høgre og Kristeleg Folkeparti

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker at regjeringen Bondevik II fører en politikk som sikrer gode samferdselsløsninger over hele landet.

Disse medlemmer viser til Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2003 for Samferdselsdepartementet på 19,1 mrd. kroner og merker seg økningen fra saldert budsjett for 2002 på om lag 3,5 pst.

Disse medlemmer peker på at samferdselsbudsjettet betyr en vesentlig økt satsing på kollektivtransporten på veg og bane i de største byområdene, blant annet ved å satse på nytt materiell, flere kollektivfelt, terminaler, holdeplasser og lyskryssprioritering. Disse medlemmer viser også til at distriktenes behov for god og sikker transport er blant annet ivaretas gjennom økt satsing på rassikring, legging av fast dekke på alle riksveger og kraftig økte overføringer til de regionale lufthavnene. I tillegg prioriteres trafikk-sikkerhet, drift og vedlikehold av veg og jernbane og rasjonell framdrift av igangsatte prosjekter.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen legger opp til et løft for kollektivtransporten. Det er nær 600 mill. kroner mer enn i 2002. I tillegg viser disse medlemmer til at Regjeringen går inn for at det neste år skal brukes nær 8,3 mrd. kroner til kollektivtransporttiltak. Disse medlemmer viser til at dette er en økning på 7,7 pst., eller nesten 600 mill. kroner, sammenliknet med 2002. Av midlene på nær 8,3 mrd. kroner er 7,7 mrd. kroner foreslått bevilget over statsbudsjettet til kollektivtransporttiltak, mens 537 mill. kroner er bompengemidler.

Disse medlemmer er positive til at regjeringen Bondevik II har funnet rom for å øke bevilgningene til kollektivtransport og vil vise til Sem-erklæringen hvor de tre partiene i Samarbeidsregjeringen varslet en økning i satsingen på kollektivtransport i denne stortingsperioden.

Disse medlemmer er tilfreds med at dette arbeidet er godt i gang. Både av hensyn til framkommelighet og miljø er det nødvendig å styrke kollektivtransporten. I første omgang vil bedre kapasitet og frekvens bli prioritert.

Disse medlemmer viser til at det er foreslått bevilget 42 mill. kroner til skole- og studentrabatter for reiser over lange strekninger, samt at det er foreslått bevilget 136 mill. kroner til ungdomskort og 40 pst. skole- og studentrabatt på lokale kollektivreiser i alle fylker.

Disse medlemmer er glad for at økningen gir en historisk satsing på kollektivkort for ungdom, samt bedring av studentrabatten.

Disse medlemmer vil peke på viktigheten av at ungdom har et godt og rimelig kollektivtilbud. Dette for tidlig å skape gode reisevaner.

Disse medlemmer er glad for at Regjeringen bevilger mer til vegformål. Økte vegbevilgninger er viktig for å bedre framkommeligheten og sikkerheten, redusere transportkostnadene og redusere distriktenes avstandsulemper. Disse medlemmer viser til avtale mellom Høyre, Framskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre om disponering av rammeområde 18 i statsbudsjettet for 2003. Bevilgningen til kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer, hvor man øker investeringene enda mer med 160 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2002-2003).

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av å få mest mulig igjen for de midlene som bevilges til vegformål. Det er en økt satsing på trafikk-sikkerhet, distriktstiltak og kollektivtransport i byområder.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen foreslår en samlet bevilgning på 11 443,7 mill. kroner til vegformål og har merket seg at dette er en økning på 476,3 mill. kroner eller 4,3 pst. sammenliknet med saldert budsjett for i år.

Disse medlemmer støtter at Regjeringen bruker mer på jernbaneformål. Det er en økning med vel 5 pst. Disse medlemmer viser til at Regjeringen foreslår at det over statsbudsjettet for neste år skal bevilges i alt 5 845,6 mill. kroner til jernbaneformål. Dette er en økning på 285 mill. kroner, eller 5,1 pst., sammenliknet med saldert budsjett for 2002. Til Jernbaneverket, som er ansvarlig for drift, vedlikehold og utbygging av jernbanens linjenett, er det foreslått i alt 4 438,4 mill. kroner. Dette er en økning på 196,7 mill. kroner, eller 4,6 pst. sammenliknet med saldert budsjett for 2002.

Disse medlemmer mener det er viktig å få bygget ut sporkapasiteten i de tettest befolkede områdene. Det er viktig å øke kapasiteten i de tettest befolkede områdene slik at jernbanen kan øke sin markedsandel blant de reisende.

Disse medlemmer viser til Regjeringen øker tilskuddet til regionale lufthavner med 150 mill. kroner i 2003. Denne økningen fører til at tilskuddet neste år blir på 262,5 mill. kroner. 250 mill. kroner av tilskuddet går til de 28 regionale lufthavnene som blir drevet av Luftfartsverket, mens 12,5 mill. kroner er tilskudd til ikke-statlige lufthavner.

Disse medlemmer merker seg at det blir foreslått å bruke 401,1 mill. kroner til statlige kjøp av flyrutetjenester som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme. Regjeringen foreslår å bevilge 120 mill. kroner til Luftfartstilsynet i 2003. Dette er en økning på 3,2 pst.

Disse medlemmer vil vise til at luftfarten er inne i en meget vanskelig situasjon med negative konjunkturer som har ført til nedgang i flytrafikken. Det skaper økonomiske problemer for flyselskapene og Luftfartsverket. Nedgangen i antallet flybevegelser fører til betydelige inntektsreduksjoner for Luftfartsverket og undergraver Luftfartsverkets muligheter til å bygge ut og oppgradere sine flyplasser. Luftfarten spiller en viktig rolle i det norske transportsystemet, særlig viktig er et god flytilbud for deler av distriktene, som på grunn av lange avstander, er helt avhengig av gode flyforbindelser.

Disse medlemmer er tilfreds med at Regjeringen foreslår å øke bevilgningen til farleder fra 42,5 mill. kroner i 2002 til 51,2 mill. kroner i 2003.

Disse medlemmer er tilfreds med den økte satsingen som innebærer en styrking av sikkerheten for sjøtransporten og en styrking av sjøtransportens konkurranseevne, spesielt innen godstransporten.

Disse medlemmer mener at ferjene er av avgjørende betydning for å opprettholde og øke aktiviteten i kystnorge.

5.3 Generelle merknader frå Arbeidarpartiet

Medlemene i komiten frå Arbeidarpartiet har merka seg at Regjeringa i framlegget til budsjett for samferdsel for 2003 på langt nær fylgjer opp løyvningsnivået i Nasjonal transportplan (NTP). På spørsmål frå komiteen om kor vidt Regjeringa har planar om å ta dette att dei to siste åra i planperioden, syner Regjeringa til at dette vert avgjort for kvart år. Det er, etter desse medlemene si vurdering, lite sannsynleg at ein kan ta att etterslepet dei siste to åra i perioden, sjølv om regjeringspartia har lova milliardbeløp utover dei endelege rammene i transportplanen. Dette fører til utsetting av mange prosjekt, noko som skaper stor frustrasjon

Desse medlemene har forståing for at investeringsnivået må tilpassast den økonomiske situasjonen for kvart år, men ser på avviket mellom plan og realisering som urovekkjande stort dei to første åra i perioden. Nasjonal transportplan er ein framdriftsplan som i stor grad gjev forventning om det motsette. Desse medlemene ser Nasjonal transportplan som eit godt verkemiddel for ein heilskapleg og samordna plan for samferdselssektoren, og er eit godt og viktig verkemiddel for både samordning og prioritering av prosjekt. Desse medlemene vil ut frå dette peike på at NTP i større grad har vorte ein prioriteringsplan meir enn ein framdriftsplan.

Desse medlemene gjer i sitt prinsipale forslag til budsjett framlegg om å auka løyvingane til samferdselsføremål med 200 mill. kroner. Det er vesentleg meir enn Bondevik-regjeringa la inn i fjor etter ein valkamp der regjeringspartia sine lovnadar om auka løyvingar var enorme.

Desse medlemene vil innrette auka løyvingar slik at dei i størst mogleg grad kjem næringslivet til gode:

- Indirekte ved at mest mogeleg av person- og gods-transport vert flytta frå veg til bane - noko som aukar framkomstmoglegheitene for dei som er att på vegen.
- Direkte ved å auka løyvingane til einskilde vegstrekningar for å auka framkomstmoglegheiten.

Satsing på kollektivtransport, inkludert jernbane, er i tillegg svært miljøvenleg, eit moment som desse medlemene og legg stor vekt på.

Desse medlemene vil ut frå sitt alternative forslag til budsjett fordele 200 mill. kroner til samferdselsføremål slik:

Kap. 1320 Statens vegvesen (post 30).....	80 mill. kroner
Kap. 1330 Særskilde transporttiltak (post 72).....	40 mill. kroner
Kap. 1350 Jernbaneføremål (post 30).....	80 mill. kroner

Desse medlemene foreslår i tillegg følgjande reduksjonar:

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet post 1 Driftsutgifter.....	- 5 mill. kroner
Kap. 1380 Post- og teletilsynet	- 10 mill. kroner

Desse medlemene vil vise til sitt forslag i alternativt budsjett, der det er foreslått å auke løyvingane under kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringar med 80 mill. kroner. Desse løyvingane skal først og fremst gå til tiltak som aukar framkomst. Løyvingane vert fordelt slik:

Rv 2, Hedmark.....	5 mill. kroner
Drammenspakka/Kreftings gt. mv., Buskerud.....	15 mill. kroner
Blakstad Bru, Aust-Agder.....	10 mill. kroner
Rv 5 Førde-Florø, Sogn og Fjordane	20 mill. kroner
Rv 653, Eiksundsambandet, Møre og Romsdal.....	10 mill. kroner
E6 ved Langstein, Nord-Trøndelag, kurveutbetring	5 mill. kroner
E10 Lofotens fastlandsforbindelse, Nordland	15 mill. kroner

Desse medlemene vil vise til sitt forslag i alternativt budsjett om å auke løyvingane under kap. 1350 Jernbanelinjer post 30 Investeringar i linja, med 80 mill. kroner, og med slik fordeling:

Eidangertunnelen i Telemark	10 mill. kroner
Godsterminal/Jærbanen (OPS) i Rogaland.....	5 mill. kroner
Ferdigstilling av kryssingsspor på Nordlandsbanen (Eiterstrøm).....	20 mill. kroner
Kryssingsspor på Molykkja ved Mjøsa	45 mill. kroner

Desse medlemene tar til følgje vedteken ramme under rammeområde 18 og gjer følgjande omprioriteringar:

Kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer	+ 115 mill. kroner
Kap 1330 post 71 Refusjon av dieselavgift til ekspressbusser	+ 30 mill. kroner
Kap. 1330 post 72 Særskilt tilskudd til kollektivtransport	+ 50 mill. kroner

Desse medlemene foreslår følgjande fordeling innan vedteken ramme:

Stamvegnettet:	
Rute 4. E6, LOFAST.....	35 mill. kroner
Rute 7. E18, Bjørndalsletta-Gartnerløkka, Kristiansand	20 mill. kroner
Rute 8. E 39 Kristiansand-Bergen, Moberg-Svegatjønn	10 mill. kroner
Rute 15. Rv 2 i Hedmark	5 mill. kroner
Øvrig riksvegnett:	
Drammenspakka Kreftingsgt. mv., Buskerud.....	+ 20 mill. kroner
Rv 5 Førde-Florø, Sogn og Fjordene	+ 15 mill. kroner
Rv 653 Eiksundsambandet, Møre og Romsdal.....	+ 10 mill. kroner

Desse medlemene vil vise til sitt forslag i alternativt budsjett om å auke løyvingane under kap. 1330 post 72 Særskilde tilskott til kollektivtransport, med 50 mill. kroner. Løyvinga skal nyttast til ei ny insentivordning for å stimulere til meir kollektivsatsing. Regjeringa har gjort framlegg om ei løyving på 2 mill. kroner til å planleggja ordninga. Desse medlemene føreset at ordninga kan planleggjast i løpet av første halvår, og gjer framlegg om at ekstraløyvingane skal gå til den etablerte ordninga frå 2. halvår.

Desse medlemene vil i sitt forslag innan vedtatt ramme for rammeområde 18 foreslå å auke løyvinga under post 72 med 50 mill. kroner i høve til regjeringa Bondevik II sitt forslag.

Det er desse medlemene si oppfatning at tilskott fra ordninga er meint å kunne dekkje utgifter til både drift og investering. Føremålet med ordninga er å stimulere dei største byområda til å prioritere kollektivføremål høgare.

Insentivordningen skal belønne kommunar/fylkeskommunar som får til målretta vekst i kollektivtransporten i byområde, slik at kollektivtransporten sin marknadsdel i høve til bruk av personbil kan aukast. Desse medlemene legg til grunn at ordninga bør gjelde dei største byområda, der det ut fra m.a. miljø- og arealomsyn er viktigast å styrkje kollektivtransporten. Desse medlemene vil understreke at ordninga må innrettast slik at alle fylkeskommunar har moglegheit til å satse på kollektivtransport, uavhengig av even-

tuelle skilnader i økonomisk handlefridom mellom fylkeskommunane.

Desse medlemmene vil peike på at denne løyvinga vil utløyse auka innsats langt over dei statlege stimuleringsstilskota.

Desse medlemmene viser til merknader under det einiskilde kapittel for fordeling av midlane.

5.4 Generelle merknader frå Framstegspartiet

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

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

Organisering

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

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

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

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

Rammebetingelser

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

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

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

I et land som Norge med lange avstander og spredt bosetting, vil et godt utbygd vegnett med høy standard være avgjørende for at næringsliv skal kunne fungere på en effektiv måte. Derfor ønsker disse medlemmer å prioritere investeringer og vedlikehold av vegenettet høyest. Muligheten til bruk av bil, både til arbeidsformål og rekreasjon, er positivt, og noe som bedrer den enkeltes livskvalitet. I konkurranse med jernbane har bilen overlegne konkurransefortrinn, det kan her nevnes hurtighet, fleksibilitet, og ikke minst, økonomi.

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

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

Vegnettet

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

Disse medlemmer ønsker derfor å forsere utbyggingen av vegnettet i Norge samt forbedre vedlikeholdet. Dette vil føre til færre ulykker og et mer lønnsomt næringsliv. Spesielt vil dette virke positivt for næringsliv og befolkning i Distrikts-Norge. Like viktig er det å utvikle hovedvegnettet i de store byene, både av hensyn til miljø og framkommelighet.

Staten skal ha ansvaret for utbygging og drift av stamveger og riksveger i Norge. Staten skal også ha det økonomiske ansvaret. Staten budsjetterer med mer enn 33 mrd. kroner i inntekter fra bilbrukere i 2003, i form av avgifter på biler og bruk av bil. Bare ca. 1/3 av dette blir brukt til å bygge og vedlikeholde veger.

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

Disse medlemmer er bekymret over at store deler av provenyet fra bompengestasjonene i deler av landet går til å betale renter på lån til tidligere investeringer. Disse medlemmer etterlyser en strategi for å nedbetale lånene, slik Stortinget gjorde med gjelden

til Gardermobanen AS, og på den måten øke takten i riksveginvesteringene.

Med 33 mrd. kroner i inntekter av øvrige avgifter på biler og bilbruk virker bompenggeordninger både overflødige, tungvindte og provoserende.

Jernbane

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

Lufthavner

Disse medlemmer ser det nødvendigvis ikke som statlig oppgave å eie lufthavner, og vil derfor søke å begrense det statlige engasjement i de sivile lufthavner. Driften av flyplasser i Norge skal i utgangspunktet være selvfinansiert. Luftfartsverket som driver de fleste flypassene, pålegger flyselskapene forskjellige typer brukravgifter for å finansiere driften. Disse avgiftene er blant de høyeste i verden. For å redusere disse brukravgiftene ønsker disse medlemmer å innføre større grad av konkurranse for drift av flyplasser.

Båt

Norge er et langstrakt land med mange og lange fjorder. Båt som transportkilde er derfor en viktig del av norsk samferdsel. Disse medlemmer ønsker å

sikre sjøtransport gode betingelser, som blant annet å fjerne drivstoffavgiftene som er blitt påført skipstrafikken.

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

Konkurranse

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

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

Disse medlemmer ønsker å oppheve togmonopolet slik at det åpnes for fri konkurranse på jernbanenettet, også når det gjelder persontransport.

Disse medlemmer er positive til en insitamentordning for kollektivtrafikken, men mener at dette best kan gjøres ved innføring av nettokontrakter. Alle kommuner og fylker forelegges å innføre anbudsutsetting ved nettokontrakter. Dette vil gi kollektivtransporten et insitament til å øke antall passasjerer.

Disse medlemmer foreslår:

"Alle anbudskontrakter i kollektivtransporten legges ut som nettokontrakter."

Disse medlemmer viser for øvrig til framforhandlet avtale mellom Fremskrittspartiet og regjeringspartiene, se kap. 5.1 i denne innstilling.

Fremskrittspartiets prioriteringer i sitt prinsipale alternativ til budsjett

(Påplussinger og kutt i forhold til regjeringen Bondevik IIs forslag til statsbudsjett)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1-14	FrP
Utgifter (i hele tusen kroner)				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)	1 113 175	934 300
	1	Driftsutgifter	761 050	(-178 875)
	30	Maritim infrastruktur	211 900	616 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	53 525	(-145 050)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	27 400	200 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet	56 000	(-11 900)
				40 000
				(-13 525)
				15 000
				(-12 400)
				60 000
				(+4 000)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1-14	FrP
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	121 700	115 000
	1	Driftsutgifter	92 100	83 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	16 700	19 100
				(-9 100)
				(+2 400)
1301		Forskning og utvikling mv.	134 700	36 900
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 000	5 000
	50	Samferdselsforskning	104 800	20 000
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.	4 500	1 500
				(-3 000)
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)	120 000	108 000
	1	Driftsutgifter	120 000	108 000
				(-12 000)
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)	23 000	18 000
	1	Driftsutgifter	23 000	18 000
				(-5 000)
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	11 303 700	15 083 700
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	5 502 200	6 302 200
	30	Riksveginvesteringer	4 568 400	7 368 400
	31	Rassikring	0	200 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika	20 000	0
				(-20 000)
1321		Etablering av selskap for vegproduksjon	492 000	0
	71	Tilskudd til restrukturering	492 000	0
				(-492 000)
1330		Særskilte transporttiltak	235 200	255 200
	71	Tilskudd til ekspressbusser	0	30 000
	72	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	10 000	0
				(-10 000)
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 438 400	3 436 800
	23	Drift og vedlikehold	3 001 600	2 400 000
	30	Investeringer i linjen	1 346 100	946 100
				(-601 600)
1351		Overføringer til NSB AS	1 386 000	736 000
	70	Betaling for persontransporttjenester	1 386 000	736 000
				(-650 000)
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	21 200	19 200
	1	Driftsutgifter	21 200	19 200
				(-2 000)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1-14	FrP
1370		Kjøp av posttjenester	305 000	205 000
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	305 000	(-100 000) 205 000
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	177 700	167 700
	1	Driftsutgifter	152 600	(-10 000) 147 600
	45	Større utstysanskaffelser og vedlikehold	25 100	(-5 000) 20 100
		Sum utgifter	20 625 775	21 869 800 (+1 244 025)
Inntekter (i hele tusen kroner)				
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	499 900	599 900
	1	Kjørevegsavgift	40 000	(+100 000) 140 000
		Sum inntekter	2 322 232	2 422 232 (+100 000)
		Sum netto	18 303 543	19 447 568 (+1 144 025)

5.5 Generelle merknader frå Sosialistisk Venstreparti

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til finansinnstillingen og Sosialistisk Venstrepartis forslag til budsjett hvor rammeom-

råde 18 foreslås bevilget med 19,61 mrd. kroner mot Regjeringens forslag på 18,03 mrd. kroner. Samlet ønsker disse medlemmer i sitt alternative budsjett å øke satsingen på samferdselssektoren med 1,31 mrd. kroner.

Sosialistisk Venstrepartis prioriteringer i alternative budsjett

Påplussinger og kutt i forhold til regjeringen Bondevik IIs forslag til statsbudsjett.

Kapittel og post	Tiltak	Beløp (mill. kroner)
Satsing på kollektivtransport:		
1330/72	Særskilt tilskudd til kollektivtrafikk i byer, insentivordningen	200
1330/74	Særskilt tilskudd Oslo Sporveier	100
1330/71	Tilskudd ekspressbusser.....	29
Satsing på jernbane:		
1351/70	Betaling for persontransporttjenester fra NSB.....	150
1350/30	Nytt dobbeltspor Oslo - Ski	60
	Utbygging av Ski stasjon	50
	Nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika	20
	Bygging av dobbeltspor Barkåker-Tønsberg	110
	Planlegging av dobbeltspor Holm-Nykirke	20
	Planlegging av Eidangertunnelen.....	20
	Planlegging av dobbeltspor Sandnes-Stavanger.....	20
	Planlegging av dobbeltspor Bergen-Arna	20
	Planlegging av tunnel under Gjevingåsen.....	20
	Planlegging av Mossetunnel	20
	Oppstart på Ganddal godsterminal	50
	Sikkerhet på jernbanen.....	130

Kapittel og post	Tiltak	Beløp (mill. kroner)
	Kapasitetsøkende tiltak	90
	Stasjoner og knutepunkter.....	30
	GSM-r	100
	CTC/ATC Nordlansbanen/Østfoldbanen	50
	Miljøtiltak langs jernbanen	50
4350/1	Fjerning av kjørevegsavgiften for jernbane	40
	Satsing på sykkel:	
1320/30	Økt satsing på sykkelveger.....	50
	Satsing på samferdsel i distriktene:	
1320/31	Rassikring	291,6
1320/30	Flytting av rassikringsmidler til post 30.....	-191,6
1320/30	Fylkesfordelt ramme til riksveginvesteringer:	
	Hedmark.....	20
	Oppland.....	20
	Nordland	40
	Møre og Romsdal.....	40
	Hordaland.....	20
1320/72	Tilskudd til riksvegferjedriften.....	20
	Miljøvennlige kutt i vegutbygging:	
1320/30	E6 Assurtjern-Klemetsrud	-130
	E6 Skjerdingsstad-Jaktøyen.....	-150
	E6 Jevika-Selli	-10
	E18 Brokelandsheia-Vinterkjær.....	-110
	E39 Moberg-Svegatjørn.....	-25
	Tap av bompenginntekter	45
1320/23	Drift av Statens vegvesen.....	-30
	Satsing på trafikksikkerhet og miljøvennlig teknologi:	
1301/70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.....	10
1300/71	Økt tilskudd til Trygg Trafikk	1
	Satsing på økt miljøberedskap og sikkerhet til sjøs:	
1062/21	Økt beredskap ved faren for akutt forurensning	10
1062/30	Økt satsing på utbedring av farleder	30
1062/1	Innsparing på generelle driftsutgifter.....	-20
	Satsing på økt sikkerhet til sjøs og langs kysten:	
1062/21	Spesielle driftsutgifter.....	20
1062/30	Maritim infrastruktur	20
	Økt satsing på samferdsel.....	1 310

Disse medlemmer vil understreke behovet for en ny framtidrettet samferdselspolitikk. Samferdselspolitikken må ta som utgangspunkt at de store miljøutfordringene skal løses, og at distriktene har behov for gode kommunikasjoner.

Miljøutfordringer og styrking av kollektivtransporten

Disse medlemmer mener at økt satsing på kollektivtransport er en forutsetning for å skape miljøvennlige byer, og for å redusere utslippene av farlige klimagasser og lokal luftforurensning i Norge. Kollektivtransporten må være ryggraden i transportsystemet i byområdene. Gode byer er avhengig av transport som

ikke forurensner. Derfor er jernbane, trikk, T-baner og bybaner de moderne urbane framkomstmidlene, som sikrer miljøvennlige og gode oppvekstvilkår for barn og unge i byene.

Disse medlemmer vil understreke at dagens transportmønster og transportutvikling er ikke miljøvennlig. Samferdselssektoren står for en betydelig del av de samlede miljøbelastningene. Samferdselssektoren bidrar totalt med 24 pst. av utslippene i farlige klimagasser i Norge. Utslippene fra sektoren og fra vegtrafikken har i perioden 1990-2000 hatt en årlig vekst på 1,7 pst. Økningen skyldes trafikkvekst, større og tyngre biler og økte utslipp av lystgass som følge av bruk av katalysator.

Klimautslippene per personkm varierer mye mellom de forskjellige transportformene. Gjennomsnittlig vil en personkm med personbil kreve 3,5 ganger så mye energi som en personkm reist med tog. Undersøkelser fra SFT har vist at 700 000 mennesker i Norge er utsatt for helseskadelig luftforurensning. Den lokale luftforurensningen kan føre til alvorlige helseskader. Eksponering for svevestøv kan gi økt forekomst av bihulebetennelse, hoste, bronkitt og sykehusinnleggelse og kan medføre for tidlig død på grunn av luftveissykdommer eller hjerte- og karsykdommer. Innleggelse og for tidlig død kan forekomme hos spesielt utsatte grupper som eldre, syke mennesker og småbarn med luftveissykdommer. Luftforurensning i form av nitrøse gasser som NO₂ kan gi nedsatt lungefunksjon og økt mottakelighet for luftveisinfeksjoner. De mest følsomme gruppene er astmatikere og barn.

Vegtrafikken er den største kilden til luftforurensning i byer og tettsteder. Det har i perioder vært sterk vekst i antall kjøretøyer og trafikkmengde i Norge. Dette gjelder både person- og godstransport.

Fra 1985 til 1992 økte bruken av personbil sterkt på bekostning av alle andre typer transportmidler. Denne utviklingen fortsatte utover i 1990-årene, men ikke i like sterk grad. I 1998 ble 66 pst. av alle reiser foretatt som bilfører eller bilpassasjer, mens reiser med kollektive transportmidler utgjorde 9 pst.

Lokal kollektivtransport

Disse medlemmer registrerer at Regjeringen mener forslaget til statsbudsjett er en satsing på kollektivtransporten. På tross av dette har kollektivselskapene i både Oslo, Trondheim og Bergen varslet om innstramminger, økte billettpriser og rutekutt neste år. I Oslo ville styret i Oslo Sporveier legge ned 42 pst. av trikketilbudet for å spare penger, og i Bergen vil hver tiende bussrute forsvinne på grunn av innsparinger. Med Regjeringens forslag til statsbudsjett vil kollektivtransporten bli dyrere og dårligere neste år. Kollektivselskapene melder om et stort behov for økte midler til drift av kollektivtransporten i de store byene i Norge. I en gjennomsnittlig europeisk storby utgjør tilskuddsandelen til kollektivselskapene ca. 50 pst., mens den i Oslo ligger på i overkant av 30 pst. Midlene til drift av kollektivtransporten bevilges i dag over fylkeskommunens rammebudsjett. Dette er en organisering Sosialistisk Venstreparti vil endre. I en rapport fra 1999 (Osland og Kråkenes, UiB) om organiseringen av samferdselsektoren heter det:

"Den etablerte organisasjonsstrukturen [i samferdselsektoren] er formålstjenlig dersom en ønsker en videre økning i personbilbruken i større byområder, og samtidig finner det formålstjenlig at ingen kan stilles til ansvar for denne utviklingen."

Slik organiseringen av samferdselsektoren har vært til nå, er kollektivtrafikken dømt til å tape i forhold til veg og bil.

Midlene til vegbygging bevilges over samferdselsbudsjettet, mens midler til drift av kollektivtrafikken må konkurrere med mange andre gode formål på

stramme fylkeskommunale budsjetter. Dette forsterkes av mangelen på nasjonale eller fylkeskommunale kvalitetsstandarder for kollektivtrafikken. Det har vært en reell nedgang i bevilgninger til drift av kollektivtransporten de siste årene. Regnskapstall viser at de samlede fylkeskommunale bevilgninger til kollektivtransporten var 100 mill. kroner lavere i 2001 enn i 2002.

For å styrke kollektivtransporten vil disse medlemmer øke bevilgningene til den lokale kollektivtransporten med 200 mill. kroner, gi en ekstrabevilgning til Oslo Sporveier på 100 mill. kroner og øke tilskuddet til ekspressbussene med 29 mill. kroner.

Styrking av jernbanen

Disse medlemmer vil peke på at mesteparten av det norske jernbanenettet ligger slik det ble bygget for 100-150 år siden. Norge er europamester i andel enkeltsporede strekninger og i utnyttelse av infrastrukturen. Det er et mål å oppnå en reisetid på 1 time fra Oslo til Tønsberg, Hamar og Fredrikstad. Det vil gjøre toget uslælig i konkurransen med andre transportmidler i de mest folkerike områdene. Da utnytter vi togets fortrinn - til beste for kundene, samfunnet og miljøet. Nasjonal transportplan legger opp til en økt og nødvendig satsing på jernbanens infrastruktur, med bl.a. nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker. Dette er én av de store flaskehalsene i dagens jernbanenett, og en utbedring vil komme hele jernbane-Norge til gode i form av både høyere frekvens og mer robuste ruteplaner.

Disse medlemmer vil peke på at Nasjonal transportplan legger opp til en investering på ca. 19,2 mrd. kroner til jernbanen i perioden 2002-2011. I statsbudsjettet for 2002 og i forslaget til statsbudsjett for 2003 er det bevilget kun 1,3 mrd. kroner til jernbanens infrastruktur. Videreføres denne trenden, blir det ca. 6 mrd. kroner mindre til jernbaneinvesteringer i tiårsperioden i forhold til nivået i Nasjonal transportplan, som ble besluttet i 2000. Dette vil få dramatiske konsekvenser for jernbanens konkurransekraft de nærmeste årene og medføre en større økning i biltrafikken og forurensende utslipp. Til sammenlikning har den svenske riksdagen besluttet å bevilge 100 mrd. kroner til jernbaneinvesteringer i perioden 2004-2015, samt 150 mrd. kroner til vedlikehold av veg- og jernbanenettet. Dette utgjør en fordobling i forhold til dagens investeringer i jernbanenettet i Sverige. I forslaget til budsjett for 2003 ønsker Sosialistisk Venstreparti å bevilge 940 mill. kroner mer til jernbane for 2003.

Disse medlemmer vil derfor foreslå å øke investeringene i jernbanelinjen med 860 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til de gode erfaringene med kjøp av persontrafikktenester fra NSB. Kjøp av disse tjenestene er blant annet avgjørende for å sikre en samfunnsøkonomisk lønnsom avvikling av rushtidtrafikken i Oslo.

Disse medlemmer beklager at i forbindelse med statsbudsjettet for 2002 ble bevilgningene til rabatt på lengre strekninger halvert. Dette har ført til at på strekningen Oslo-Stavanger, Oslo-Trondheim og Oslo-Bergen er det billigere å fly på studentbilletter enn å reise med toget. For en student koster en hvit avgang med

toget til Stavanger 630 kroner, mens en sjansebillett på flyet koster 452 kroner. Det er svært dårlig miljøpolitikk å la den mest miljøvennlige formen å reise mellom to byer på være dyrere enn den mest forurensende. Sosialistisk Venstreparti vil derfor gjeninnføre studentrabatten på langdistansereiser.

Disse medlemmer vil derfor foreslå å øke kjøpet av persontransporttjenester fra NSB med 150 mill. kroner for å sikre studentrabatten, og for å kunne bedre togtilbudet, spesielt på lokaltrafikk og intercityatrekningene.

Tog konkurrerer med fly, personbil og buss. For å øke togets konkurransevne mot andre transportformer vil disse medlemmer foreslå å fjerne kjørevegsavgiften.

Satsing på sykkel

Disse medlemmer viser til at over 28 pst. av alle daglige bilturer i norske byer og tettsteder er kortere enn to kilometer, mens 16 pst. er kortere enn én kilometer. En vesentlig andel av disse kunne godt ha skjedd med sykkel.

Økt bruk av sykkel vil ha meget store helsegevinster. Statens råd for ernæring og fysisk aktivitet peker på at selv moderat mosjon som sykling til og fra arbeid kan ha store samfunnsmessige gevinster. Regelmessig fysisk aktivitet som sykling kan føre til innsparinger på helsebudsjettet med mange hundre millioner kroner.

Det største hinderet folk flest har for bruk av sykkel som transportmiddel til og fra arbeid i byene er trafikk-situasjonen og den manglende sikkerheten for syklister. Det er forbundet med stor risiko for liv og helse å benytte sykkel i byene i rushtidene, på grunn av manglende sykkelsti. På denne måten medfører bruk av sykkel ikke en innsparing, men en øking, av helsebudsjettet. Erfaringer fra blant annet Trondheim viser at et sykkelvegnett kan utvikles med relativt små midler dersom en helhetlig planlegging legges til grunn.

Disse medlemmer foreslår derfor en øking av midlene til bygging av gang- og sykkelstier i budsjettet for 2003.

Satsing på samferdsel i distriktene

Disse medlemmer viser til samferdselssektoren spesielle betydning for å skape bedre vilkår for verdiskapning, sysselsetting og bosetting i Norge. Dagens bosettingsmønster er i stor grad basert på utnyttelse de lokale ressurser, som fisk, energi, utmark, skog- og jordbruk, men også friluftaktiviteter og turisme. En desentralisert bosetting er en forutsetning for å skape en bærekraftig forvaltning av naturressursene, både fordi arbeidet krever nærhet og fordi en bærekraftig forvaltning krever erfaringsbasert kunnskap om lokale naturforhold. For å kunne opprettholde strukturen i bosettingen og næringslivet er godt utbygde kommunikasjoner en nødvendig rammebetingelse. Dette er utfordringer som krever at samferdselen i distriktene må prioriteres høyere. Disse medlemmer vil derfor understreke betydningen av en samferdselspolitikk som legger til rette for at bosettingsmønstret kan hol-

des oppe og at lokalsamfunn over hele landet kan utvikles.

Riksveginvesteringer i distriktene

Disse medlemmer mener det er viktig å redusere avstandsulempene for distriktene. Dårlig standard og vedlikehold av veger skaper store ulemper for distriktene. For store deler av vegnettet i distriktene er preget av dårlig standard, flaskehals og aksellastbegrensninger. Disse medlemmer foreslår derfor at rammen til fylkesvis fordelte riksveginvesteringer økes med 140 mill. kroner, og at de fylker som i Regjeringens budsjettforslag kommer dårligst ut i forhold til oppfyllingsgraden i Nasjonal transportplan, prioriteres.

Disse medlemmer mener at en rekke ferjestrekninger har for dårlig tilbud. Flere steder er kapasiteten for liten, og det er for få avganger. Det er også et problem at mange ferjesamband slutter å gå for tidlig om kvelden, og starter igjen for sent om morgenen. Disse medlemmer foreslår å øke tilskuddet til drift av riksveggerjer med 20 mill. kroner for å bedre tilbudet.

Disse medlemmer vil peke på at rasfaren er stor langs mange norske veger. Rasfarlige strekninger skaper stor utrygghet for de som reiser og ikke minst for dem som må sende unger avgårde på en rasfarlig skoleveg. Disse medlemmer foreslår å øke satsingen på rassikring kraftig ved at midlene til rassikring økes med 100 mill. kroner. Disse medlemmer foreslår også at midlene fortsatt skal øremerkes, og bevilges over egen post. Den samlede satsingen på rassikring vil i Sosialistisk Venstrepartis forslag være på 291,6 mill. kroner.

Flyprisene på kortbanenettet

Disse medlemmer vil understreke betydningen statens kjøp av tjenester på kortbanenettet. Mange lokalsamfunn er avhengig av kortbanerutene for syke-transport og ambulansetjeneste, men også som utgangspunkt for ny og eksisterende næringsutvikling.

Disse medlemmer mener at flyprisene på kortbanenettet er for høye, og vil fremme forslag om at avtalene med flyselskapene skal reforhandles med sikte på en prisreduksjon på inntil 30 pst.

Økt sikkerhet langs kysten

Disse medlemmer er oppmerksom på de økte utfordringer forurensningsberedskapen langs kysten er utsatt for. Opprettelsen av oljeterminalen i Murmansk, og den tilhørende frakten av råolje gjennom Barentshavet og langs norskekysten, som spesielt utfordrende. De russiske oljetankerne vil gå gjennom oppvekst- og gyteområdet til den norsk-arktiske torsken, som i dag gir grunnlaget for våre største kommersielle fiskefangster. Barentshavet og norskekysten er også svært rik på sjøfugl som er meget sårbare for oljesøl. Områdene i Barentshavet og langs den nordlige delen av norskekysten har tidligere kun i mindre grad vært utsatt for potensielle utslipp av olje. Disse medlemmer vil derfor øke bevilgningene til oljevernberedskapen langs

kysten og til utbedringer av den maritime infrastrukturen med 40 mill. kroner.

Disse medlemmer vil innenfor de vedtatte budsjetttrammer for rammeområde 18 prioritere satsing på

kollektivtrafikk, jernbane og samferdsel i distriktene som vist i tabellen nedenfor:

Sosialistisk Venstrepartis prioriteringer innenfor vedtatt ramme

Påplussinger og kutt i forhold til regjeringen Bondevik IIs forslag til statsbudsjett.

Kapittel og post	Tiltak	Beløp (mill. kroner)
	Satsing på kollektivtransport:	
1330/72	Særskilt tilskudd til kollektivtrafikk i byen, insentivordningen	170
1330/74	Særskilt tilskudd Oslo Sporveier	60
1330/71	Tilskudd ekspressbusser.....	20
	Satsing på jernbane:	
1351/70	Betaling for persontransporttjenester fra NSB.....	20
1350/30	Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	30
	Utbygging av Ski stasjon	25
	Nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika	10
	Bygging av dobbeltspor Barkåker-Tønsberg	38
	Planlegging av Eidangertunnelen.....	20
	Planlegging av dobbeltspor Sandnes-Stavanger.....	20
	Planlegging av Mossetunnel	20
	Sikkerhet på jernbanen.....	80
	Kapasitetsøkende tiltak	10
	Stasjoner og knutepunkter.....	10
	CTC/ATC Nordlansbanen/Østfoldbanen	20
	Miljøtiltak langs jernbanen	10
4350/1	Fjerning av kjørevegsavgiften for jernbane	10
	Satsing på sykkel:	
1320/30	Økt satsing på sykkelveger.....	20
	Satsing på samferdsel i distriktene:	
1320/31	Rassikring	251,6
1320/30	Flytting av rassikringsmidler til post 30.....	-191,6
1320/30	Fylkesfordelt ramme til riksveginvesteringer:	
	Hedmark.....	10
	Oppland.....	10
	Nordland	30
	Møre og Romsdal.....	30
	Hordaland.....	10
1320/72	Tilskudd til riksvegferjedriften.....	10
	Miljøvennlige kutt i vegutbygging:	
1320/30	E6 Assurtjern-Klemetsrud	-130
	E6 Skjerdingsstad-Jaktøyen.....	-150
	E6 Jevika-Selli	-115
	E18 Brakerøya-Frydenhaug	-60
	E18 Brokelandsheia-Vinterkjær.....	-110
	E39 Moberg-Svegatjørn.....	-25
	Tap av bompenginntekter	45
1320/23	Drift av Statens vegvesen.....	-30
1321/71	Etablering av selskap for vegproduksjon	-50
	Satsing på trafikksikkerhet og miljøvennlig teknologi	
1301/70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.....	10
	Satsing på økt miljøberedskap og sikkerhet til sjøs	
1062/21	Økt beredskap ved faren for akutt forurensning	10
1062/1	Innsparing på generelle driftsutgifter.....	-20

5.6 Generelle merknader frå Senterpartiet

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til at Senterpartiet i Budsjett-innst. S. I (2002-2003) foreslår at rammeområde 18 blir løyvd med kroner 19 308 543 000. Dette er ei auke i høve til St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1-14 (2002-2003) med kroner 1 005 000 000.

Denne medlemmen viser til at utbygging av samferdselstilbodet er viktig for å ta heile landet i bruk. Det må satsast sterkare både på kollektivtrafikk og på betre infrastruktur. For å få til ei sterk satsing på samferdsel kan det vere nødvendig å bruke oljepengar. Det er forsvareleg å bruke oljepengar til tiltak som lettar sentraliseringspresset, som set ledige i arbeid og som fjernar flaskehalsar/ulykkesfare og gjev næringslivet billegare transport.

Regional utvikling og transportpolitikk

Gode kommunikasjonar vil vere avgjerande for kvar folk kan finne det attraktivt å leve og bu, kvar det er mogleg å finne arbeid. Folk må kunne ha eit tilbod om dei nødvendige tenestene i eit moderne samfunn, og dei må kunne delta i det sosiale livet.

Store delar av landet har liten busetnad. Samtidig veit vi at mykje av naturressursane nettopp finst i desse områda. Store delar av den eksportretta industrien ligg i distrikta. Skal vi kunne utnytte dei føremonene vi har med store naturressursar, må vi i samferdselspolitikken leggje til rette for at alle delar av landet får positiv utvikling.

Denne medlemmen meiner at balansen mellom å styrkje kommunikasjonane der veksten er stor, og prioritere midlar til område der folketalet går ned, for å medverke til å snu utviklinga, er ei hovudutfordring i utforming av den langsiktige transportpolitikken.

Det er viktig å prøve ut ulike modellar for alternativ organisering av transportsystemet i dei største byområda. Det kan gje ein betre samordna areal- og transportpolitikk og betre offentleg ressursutnytting på tvers av forvaltningsnivåa innan transportsektoren.

Denne medlemmen ønskjer å gå forsiktig fram i arbeidet med å setje transporttenester ut på anbod. Tryggleik og kvalitet på tilboda må ikkje fortregjast av effektivitets- og profittomsyn.

Auka satsing på samferdsel

Denne medlemmen viser til at Regjeringa sitt framlegg til statsbudsjett medfører ein nedgang i riksveginvesteringane for 2003 på 1,2 pst. i høve til 2002. Målt mot Nasjonal transportplan er det eit etterslep på 1,4 mrd. kroner i veginvesteringar for 2002 og 2003. Jernbaneverket sine investeringar i toglinja har tilsvarende eit etterslep i forhold til Nasjonal transportplan på 1,3 mrd. kroner.

Denne medlemmen peikar på at det er stort behov for auka satsing på transportsektoren fordi:

- investeringsnivået har gått ned dei seinare åra og ligg langt etter målsetjingane i Nasjonal transportplan

- det er ledig kapasitet og kompetanse i anleggsbransjen
- tiltaka lettar sentraliseringspresset
- vi får fjerna flaskehalsar/ulykkesfare og reduserer transportkostnadene for næringslivet

Denne medlemmen foreslår å auke løyvingane til sekundære riksvegar med 470 mill. kroner. 100 mill. kroner av desse midla skal brukast til gang- og sykkelvegar. Denne medlemmen meiner det må leggjast til rette med samanhengande tur- og sykkelvegar i alle byar og tettstader.

Det er eit sterkt behov for å få gjort noko med vegstandard, og mange prosjekt står klare til å bli realiserte. For å utløse det store verdiskapingspotensialet i distrikta, vil utbygging av det sekundære riksvegnettet vere avgjerande.

Denne medlemmen foreslår å auke løyvingane til kollektivtransporten i Oslo/Akershus med 30 mill. kroner.

Innanfor dei knappe rammene til samferdselsformål finn ikkje denne medlemmen at det er riktig å bruke midlar til Bjørvikaprojektet. 20 mill. kroner som er avsett i budsjettet, blir frigjort til andre formål.

Denne medlemmen foreslår å føre inn att den særskilde satsinga på rassikring og aukar denne posten med 250 mill. kroner. Rassikring er viktig for tryggleiken til dei som ferdast langs vegen. Rassikringsinnsatsen må styrkjast, og den bør derfor stå på eigen post.

Denne medlemmen foreslår å auke løyvingane til Jernbaneverket med 150 mill. kroner. Det hastar med å innføre systemet med automatisk togstopp, fjernstyring og togradio på alle jernbanestrekningar. Dette arbeidet må forserast. Fjerning av planovergangar og bygging av fleire kryssingsspor må også få høgare prioritet.

Denne medlemmen godtar ikkje den reduksjonen Regjeringa har foreslått når det gjeld investeringar og vedlikehald innan hamner, farleier, merker og fyr, og foreslår å auke denne posten med 40 mill. kroner. Denne medlemmen vil fortsetje arbeidet med sikte på å bygge Stad skipstunnel, og set av 10 mill. kroner til vidare planlegging.

Denne medlemmen foreslår å auke løyvinga til drift av riksvegferjer med 50 mill. kroner for å få auka frekvens på ferjene og fleire nattferjer. Det er samtidig ei målsetjing at riksvegferjene på sikt skal bli gratis. Ferjene er ein del av vegen, og mange lokalsamfunn rundt om i distrikta er avhengige av gode ferjetilbod.

Denne medlemmen meiner at skule- og studentrabatten skal vere på 50 pst., ikkje 40 pst. som Regjeringa foreslår. Rabatten må tilbake til 50 pst. også på NSB, Nord-Norge ekspressen og Hurtigruta. Denne medlemmen foreslår 45 mill. kroner i ekstra midlar over samferdselsbudsjettet for å oppnå dette. I tillegg blir det foreslått auka løyvingar til reiserabatt over Kommunaldepartementet sitt budsjett.

Denne medlemmen vil hindre at bortfall av kompensasjon for dieselavgifta skal føre til auka takstar på ekspressbussane. Ekspressbussane er viktige for kollektivtilbodet i Distrikts-Noreg. Tilskotet til ekspressbussar vert foreslått auka med 30 mill. kroner.

Denne medlemmen sine endringer i høve til St.prp. nr. 1 (2002-2003) går fram av etterfølgjande tabell.

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1-14	Sp
Utgifter (i hele tusen kroner)				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062).....	1 113 175	1 163 175 (+50 000)
	30	Maritim infrastruktur.....	211 900	261 900 (+50 000)
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320).....	11 303 700	12 083 700 (+750 000)
	30	Riksveginvesteringer	4 568 400	5 038 400 (+470 000)
	31	Rassikring.....	0	250 000 (+250 000)
	35	Vegutbygging i Bjørvika	20 000	0 (-20 000)
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift	1 091 300	1 141 300 (+50 000)
1321		Etablering av selskap for vegproduksjon.....	492 000	442 000 (-50 000)
	71	Tilskudd til restrukturering	492 000	442 000 (-50 000)
1330		Særskilte transporttiltak	235 200	300 200 (+95 000)
	71	Tilskudd til ekspressbusser.....	0	30 000 (+30 000)
	72	Særskilt tilskudd til kollektivtransport.....	10 000	40 000 (+ 30 000)
	73	Tilskudd til lengre reiser	42 000	77 000 (+35 000)
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350).....	4 438 400	4 588 400 (+150 000)
	30	Investeringer i linjen.....	1 346 100	1 496 100 (+150 000)
1351		Overføringer til NSB AS.....	1 386 000	1 396 000 (+10 000)
	70	Betaling for persontransporttjenester.....	1 386 000	1 396 000 (+10 000)
Sum utgifter			20 625 775	21 630 775 (+1 005 000)
Inntekter (i hele tusen kroner)				
Sum inntekter			2 322 232	2 322 232 (0)
Sum netto			18 303 543	19 308 543 (+1 005 000)

6. FISKERIDEPARTEMENTET - UTDRAG FRÅ DEI EINSKILDE BUDSJETT- KAPITLA, SAMT KOMITEEN SINE MERKNADER TIL DESSE

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

6.1 Kap. 1062 og kap. 4062 Kystverket

6.1.1 Sammen drag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert bud- sjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1062	1 073 480	1 113 175	3,7
4062	470 675	500 922	6,4

PRIORITERINGER 2003

Hovedutfordringene for Kystverket i 2003 er:

- å innarbeide organisatorisk ansvaret for statlig beredskap mot akutt forurensning i Kystverket
- iverksette tiltak i losvirksomheten for å sikre kostnads- og inntektskontroll, slik at overskridelser og underskudd fra 2001 kan dekkes inn i løpet av 2003 og 2004
- legge til rette for konkurranseutsetting av Kystverket Produksjon
- videreutvikle Kystverket som en havneetat
- trafikkontroll og overvåking av skipsfarten, med spesiell vekt på Nord-Norge
- optimalt vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner
- kompetanseutvikling knyttet til ny organisasjonsstruktur, styring etter bedriftsøkonomiske prinsipper og den teknologiske utviklingen innen fagområdene.

BUDSJETTFORSLAG 2003: KAP. 1062

Som følge av at Kystverket fra 1. januar 2003 overtar det statlige ansvaret for akutt beredskap mot forurensning, er det foretatt en rammeoverføring fra kap. 1443 til kap. 1062 post 1 Driftsutgifter på til sammen 61,087 mill. kroner.

Post 1 foreslås bevilget med 761,05 mill. kroner for 2003. Dette er en økning på 67,6 mill. kroner eller 9,7 pst. i forhold til saldert budsjett 2002. Korrigert for tekniske endringer, innebærer dette et reelt kutt på 3 mill. kroner, som må dekkes inn gjennom effektiviseringstiltak

Som følge av overtakelsen av det statlige ansvaret for akutt beredskap mot forurensning, overføres tidligere kap. 1443 post 21 i sin helhet til en nyopprettet post 21 Spesielle driftsutgifter som foreslås bevilget med 3,3 mill. kroner for 2003. Det fremmes videre et eget forslag til romertallsvedtak hvor det bes om Stortingets samtykke i at Fiskeridepartementet kan utgiftsføre inn til 15 mill. kroner ut over bevilgningen

Post 24 Produksjonsvirksomheten skal være selvfinansierende, og det blir derfor ikke gitt særskilte bevilgninger på posten.

På post 30 Maritim infrastruktur posteres investeringer i havner, farleder, fyr og merker. Posten foreslås bevilget med 211,9 mill. kroner for 2003. Dette er en reduksjon på 27,95 mill. kroner eller 11,6 pst. forhold til saldert budsjett 2002.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold vert foreslått bevilget med 53,525 mill. kroner for 2003. Dette er en reduksjon på 9,025 mill. kroner eller 8,5 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2002. Som følge av overtakelsen av det statlige ansvaret for akutt beredskap mot forurensning er det i forslaget for 2003 inkludert 5,693 mill. kroner fra tidligere kap. 1443 post 45.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg blir foreslått bevilget med 27,4 mill. kroner for 2003. Dette er en økning på 4,4 mill. kroner eller 19,1 pst. i forhold til saldert budsjett 2002 som var på 50 mill. kroner. Tilsgagnsfullmakten på 20 mill. kroner knyttet til post 60 Tilskudd fiskerihavneanlegg videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

Post 70 Tilskudd til Redningssselskapet blir foreslått bevilget med 54,5 mill. kroner for 2003, en økning på 1,5 mill. kroner eller 2,8 pst. i forhold til saldert budsjett 2002.

Det foreslås videre at det gis fullmakt til å overskride kap. 1062 Kystverket postene 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter på kap. 4062 Kystverket postene 1 og 2.

BUDSJETTFORSLAG 2003: KAP. 4062

Post 1 Gebyrinntekter foreslås bevilget med 493,58 mill. kroner. Dette er en økning på 23,25 mill. kroner eller 6,1 pst. i forhold til saldert budsjett 2002.

Post 2 Andre inntekter foreslås bevilget med 7,342 mill. kroner for 2003. Posten inneholder fra og med 2003 inntekter knyttet til statens beredskap for akutt forurensning som tidligere ble postert på kap. 4441 post 2. For 2003 er hele bevilgningen, 6,984 mill. kroner overført posten.

6.1.2 Komiteens merknader

KAP. 1062: MERKNADER UNDER ENKELTE POSTER:

Post 1 Driftsutgifter

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, foreslår at kap. 1062 post 1 bevilges med 759,05 mill. kroner, en reduksjon på 2 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2002-2003).

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser i denne forbindelse til det justerte budsjettforslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre og endringer av post 1 som Fremskrittspartiet har varslet støtte til, jf. kap. 5.1 i innstillingen.

Dette flertallet er tilfreds med at Kystverket Produksjon ble utskilt som egen resultatenheter fra 1. januar 2002. Kystverket Produksjon er finansiert gjennom oppdrag og kjøp fra Kystverket, og er ikke konkurranseutsatt.

Dette flertallet viser til uttalte mål fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti hvor det forutsettes full konkurranseeksponering av Kystverkets produksjonsavdeling og støtter at Fiskeridepartementet så raskt det er praktisk mulig starter omleggingen med sikte på full konkurranseeksponering av Kystverkets Produksjon.

Flertallet er innforstått med at en slik omlegging vil ha organisatoriske implikasjoner for Kystverket Produksjon og vil fremholde aksjeselskap som en egnet måte for organisering av Kystverket Produksjon.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti åpner for å endre eierskapet til Kystverket Produksjon fra forvaltningsbedrift til aksjeselskap.

Disse medlemmer mener at dagens ordning sikrer samfunnsinteressene på en god måte og går mot en endring.

Disse medlemmer peker på at det ved en omdanning vil være nødvendig å foreta grundige vurderinger av en rekke forhold som blant annet de totale samfunnsinteresser og økonomiske gevinster, og hensynet til brukerne og ansatte. Disse medlemmer forutsetter at en omdanning av Kystverket Produksjon kommer tilbake som egen sak til Stortinget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at et aksjeselskap som Kystverket Produksjon etter en tid kan selges.

Disse medlemmer viser til at selv om en omorganisering av Kystverkets produksjonsavdeling vil være den beste måte å oppnå effektivisering, så er det betydelig potensial til effektivisering av Kystverket i dag. Disse medlemmer foreslår derfor i sitt prinsippale forslag i Budsjett-innst. S. I (2002-2003) at kap. 1062 post 1 reduseres med 145,05 mill. kroner. Tilsvarende beløp foreslås bevilget innen vedtatt ramme for rammeområde 18.

Disse medlemmer viser ellers til det justerte opplegget fra regjeringspartiene og endringer av dette som følge av avtalen om subsidiær støtte fra Fremskrittspartiet. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1062 post 1 Driftsutgifter bevilges med 759,05 mill. kroner, etter at eget forslag i denne innstilling er falt.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til behov for effektiv drift uavhengig av organiseringsform. Disse medlemmer vil styrke Kystverkets aktivitet, og redusere midlene til administrasjon.

På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer at kap. 1062 post 1 reduseres med 20 mill. kroner og bevilges med 739 mill. kroner.

Kystkultur

Komiteen har merket seg at departementet i statsbudsjettet 2003 foreslår å opprette en ny tilskuddsordning for å følge opp arbeid med og delansvar for kystkultur og kulturminner. Komiteen ser positivt på dette og er enig i at også arbeidet med å etablere et nasjonalt fyrmuseum omfattes av denne ordningen. Komiteen vil peke på at Stortinget gjennom flere år har presset på for å få etablert et fyrmuseum og dessuten lagt klare føringer for organiseringen, senest i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002) hvor det heter:

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

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

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

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

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

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

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

Komiteen viser til at organisasjonsmodellen for et Norsk fyrmuseum allerede er nøye utredet av en arbeidsgruppe sammensatt av representanter fra Kystdirektoratet, Riksantikvaren og de aktuelle institusjonene. Komiteen viser til sine tidligere merknader om organiseringen og mener at den foreslåtte nettverksmodellen skal legges til grunn for det videre arbeidet. Komiteen ber også om at den videre prosessen baseres på det samarbeidet som allerede er etablert mellom Kystdirektoratet og arbeidsgruppen og at det innenfor de foreslåtte rammer for 2003 til kystkultur settes av ressurser til dette arbeidet.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Komiteen har merket seg de nye oppgaver med hensyn til akutt beredskap mot forurensning som Kystverket har fått overført fra Miljøverndepartementets budsjett.

Komiteen vil peke på at dette er i tråd med prinsippet som sektoransvar i miljøpolitikken, og understreker og forsterker Kystverkets rolle knyttet til sikkerhet og miljø. Komiteen har merket seg at Statens forurensningstilsyn (SFT) fortsatt skal ha oppgaver knyttet til kravstilling, kontroll, reaksjon og rapportering om miljøtilstanden. Komiteen forutsetter et godt samarbeidet mellom STF og Kystverket.

Komiteen er oppmerksom på de økte utfordringer forurensningsberedskapen langs kysten er utsatt for. Komiteen vil peke på opprettelsen av oljeterminalen i Murmansk, og den tilhørende frakten av råolje gjennom Barentshavet og langs norskekysten, som spesielt utfordrende. De russiske oljetankerne vil gå gjennom oppvekst- og gyteområdet til den norsk-arktiske torsken, som i dag gir grunnlaget for våre største kommersielle fiskefangster. Barentshavet og norskekysten er også svært rik på sjøfugl som er meget sårbare for oljesøl. Områdene i Barentshavet og langs den nordlige delen av norskekysten har tidligere kun i mindre grad vært utsatt for potensielle utslipp av olje.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til forslaget til bevilgning under post 21 innen vedtatt ramme under rammeområde 18.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår at kap. 1062 post 21 økes med 10 mill. kroner og bevilges med 13,3 mill. kroner.

Post 30 Maritim infrastruktur

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil peke på viktigheten av å ha høy fokus på å unngå ulykker langs kysten. Bedre merking, kartlegging og overvåking er viktige tiltak i dette arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er bekymret over meldingen om at det nå kuttes i overvåkingen av viktige områder langs kysten, som for eksempel ved Fedje trafikkentral, da dette er et av Europas mest trafikkerte farvann som nå skal bygges ned.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til statsråd Ludvigssens svar av 25. november 2002 på skriftlig spørsmål fra stortingsrepresentant Bastesen hvor det heter:

"Som et ledd i effektivisering og kostnadsreduksjon for lostjenesten tar man sikte på tidlig i 2003 å utføre losformidlingen fra tre steder: Lødingen, Kvitsøy og Horten. I praksis betyr dette at losformidlingen som i dag utføres fra Kristiansund og Fedje skal overføres til Kvitsøy, og at losformidlingen i Kristiansand og Grenland skal overføres til Horten. Arbeidsoppgaver knyttet til losformidlingen ved trafikkentralene på Fedje og i Grenland overføres dermed til andre steder.

I Nord-Norge er losformidlingen i dag lagt til Lødingen som har ansvar for losformidling for Kystverkets fjerde og femte distrikt, dvs. fylkene Nordland, Troms og Finnmark. Dette fungerer meget bra, og viser at teknologien muliggjør at losformidlerne ikke nødvendigvis må være lokalisert til det stedet losingen skal foregå.

Jeg legger til grunn at omleggingen av losformidlingen ikke skal medføre et redusert sikkerhetsnivå ved trafikkentralene. Trafikkovervåkingen ivaretas av de ansatte ved trafikkentralene. Disse er åpne 24 timer i døgnet, og det er minst én trafikkleder tilstede. Dette vil ikke bli endret. På de trafikkentraler hvor losformidlingen nå blir flyttet til en annen enhet, vil Kystverket organisere en reserveløsning i forhold til trafikkentralen. Dermed vil det alltid være minst to personer tilstede ved trafikkentralene. Inntil man har forsvarlige reserveløsninger for ivaretagelse av trafikkledelsen, vil det ikke være aktuelt å endre bemanningen på trafikkentralene."

Som det fremgår av statsrådets svar, skal ikke overvåkingen av kysten reduseres, noe disse medlemmer er tilfreds med.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til behovet for sikker fremkommelighet til sjøs, og at utbygging og sikring av farleder er en viktig del av dette.

På kort sikt er utbedringsbehovet av farleder på 300-400 mill. kroner. Disse medlemmer ønsker derfor å sikre en raskere utbedring enn Regjeringen, og legger til grunn at økt bruk av konkurranse vil frigjøre midler slik at utbedring av farleder kan fremskyndes. Samlet sett legger dette grunnlaget for at post 30 kan reduseres til 200 mill. kroner.

Disse medlemmer mener imidlertid at arbeidet med utbygging, merking og utdyping av farleder bør skje på en mer effektiv måte, og at mer konkurranse innføres. Disse medlemmer foreslår derfor en reduksjon av posten med 11,9 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at det i over 40 år har vært arbeidet med å få realisert Brønnøyleden uten at dette har blitt fullført. I forbindelse med oljeutvinning utenfor Brønnøysund har riggselskap ytret ønske om å etablere seg med servicevirksomhet for oljerigger i Brønnøysund. Flere industriaktører fra Nordland meldte sin interesse for slik etablering. En slik etablering fordrer at det investeres i oppmerking av Brønnøyleden. En full oppmerking er kostnadsberegnet til ca. 6 mill. kroner, mens en minimumsoppmerking er kostnadsberegnet til ca. 1,7 mill. kroner. Dette fordeler seg på ca. 1,2 mill. kroner til selve oppmerkingen, og ca. 0,5 mill. kroner til losopplæring. Disse medlemmer ber om at dette blir prioritert innefor vedtatte budsjett.

Disse medlemmer viser til det arbeidet som er startet med utbedring av Ballstad havn. Disse medlemmer legger til grunn at dette arbeidet videreføres våren 2003 som planlagt. Disse medlemmer er videre oppmerksom på at det er planlagt en utvidelse av prosjektet og at dette kan gjennomføres forløpene. En gjennomføring av hele prosjektet fortløpende vil gi besparelser i forhold til å gjennomføre dette i to etapper. Disse medlemmer ber om at prosjektet gjen-

nomføres i henhold til vedtatte plan og at utvidelsen av prosjektet gjennomføres fortløpende.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til at det er eit stort behov for investeringar og vedlikehald innan hamner, farleier, merker og fyr. Skal tryggheiken på sjøen betrast, føreset det auka satsing. Denne medlemmen viser til Senterpartiet sitt alternative budsjett der løyvingane til fiskerihamner, farleier, fyr- og merketenesta er auka med 40 mill. kroner.

Stad skipstunnel

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at Regjeringen på Stortingets oppfordring har fått utført omfattende forprosjekt og konsekvensutredning vedrørende bygging av Stad skipstunnel.

Flertallet forutsetter at Regjeringen foretar nødvendig ekstern kvalitetssikring av dette materialet og at Stortinget blir orientert om arbeidet med kvalitetssikringen i forbindelse med budsjettet for 2004.

Komiteens medlemmer Sosialistisk Venstreparti tar til orientering at Regjeringen i praksis har skrinlagt arbeidet med Stad skipstunnel, og at Regjeringen varsler en ny gjennomgang av dette i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til merknader i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002):

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er kjent med at høringsrunden etter forprosjektet og konsekvensanalysen for skipstunnel gjennom Stadlandet nå er avsluttet. Flertallet avventer en stortingsmelding om saken i løpet av 2002."

Denne medlemmen har merka seg at stortingsmeldingane om Stad skipstunnel ikkje har vorte lagd fram slik fleirtalet ba om. I staden skyv Regjeringa spørsmålet om bygging av Stad skipstunnel ut i det uvisse.

Denne medlemmen vil peike på at Stad skipstunnel er eit unikt prosjekt for å betre tryggheiken på ein av dei mest verharde kyststrekningane langs norskekysten. Denne medlemmen viser til Senterpartiet sitt alternative budsjett der det er sett av 10 mill. kroner til Stad skipstunnel for å kunne fortsetje planlegginga slik at bygginga kan kome i gang.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er betydelige muligheter for effektivisering innen denne posten, og foreslår en reduksjon på 13,525 mill. kroner.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er betydelige muligheter for effektivisering innen denne posten, og foreslår en reduksjon på 12,4 mill. kroner.

Post 70 Tilskudd Redningsselskapet

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg økningen i forslag til budsjett for 2003 på 1,5 mill. kroner til Redningsselskapet.

Flertallet vil understreke det viktige arbeidet som Redningsselskapet, gjør og viser til Redningsselskapets store innsats ved uhell og ulykker til sjøs. Redningsselskapets tjenester utgjør et viktig supplement til den offentlige beredskapen.

Flertallet verdsetter også høyt Redningsselskapets opplysende og forebyggende arbeid for å bedre sikkerheten for sjøfarende og er glad for at Redningsselskapet gis offentlige bevilgninger som muliggjør at aktiviteten kan holdes oppe.

Flertallet er positive til at Fiskeridepartementet og Redningsselskapet i fellesskap skal foreta en gjennomgang av dagens samarbeid, og vurdere selskapets rolle i den totale ressursbruken knyttet til Kystforvaltning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Redningsselskapet gjør en stor innsats ved uhell og ulykker til sjøs, og har bidratt til at mange har blitt berget i vanskelige situasjoner. Med økning i båttrafikken både når det gjelder næringsvirksomhet og fritidsbruk, er det svært viktig at Redningsselskapet gis bevilgninger som muliggjør at aktiviteten kan holdes oppe.

Disse medlemmer foreslår å øke post 70 Tilskudd til Redningsselskapet med 4 mill. kroner.

6.2 Kap. 1070 og 4070 Elektroniske navigasjonshjelpemidler

6.2.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1070	29 100	34 200	17,5
4070	3 000	3 110	3,7

Kap. 1070 omfatter driftsutgifter for navigasjonssystemer og investeringsutgifter knyttet til Loran C-systemet, som er et sivilt radionavigasjonssystem for bruk i Nord-Europa.

Forslag til kap. 1070 for 2003 gir en samlet nominell økning på kapitlet med 5,1 mill. kroner eller 17,5 pst. Endringen skyldes i hovedsak forslag til bevilgning på post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold med 7,0 mill. kroner.

Driften av Loran C vil foreløpig bli videreført ut avtaelperioden som varer fram til 2005. Fiskeridepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en bredere gjennomgang vedrørende bruken av Loran C, samt den videre

utvikling innen industrien i forhold til utviklingen av mottaksutstyr i forbindelse med statsbudsjettet for 2004.

6.2.2 Komiteens merknader

Komiteen vil vise til merknadene i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002) hvor departementet blir bedt om å forta en bredere vurdering av Loran C-systemets framtid før endelig avgjørelse om det framtidige medlemskapet i NELS-avtalen blir tatt.

Komiteen registrerer at denne anmodningen er fulgt opp og tar til orientering at det er igangsatt et arbeid innen NELS med sikte på at man skal få fram et bredest mulig grunnlag for en beslutning om det europeiske Loran C-systemets framtid. Komiteen tar likeledes til orientering at departementet vil holde Stortinget løpende orientert om utviklingen i saken fram til endelig avgjørelse om vår framtidige deltakelse i NELS skal fattes.

Komiteen vil samtidig peke på viktigheten av norsk deltakelse i den europeiske romstasjonen ESA. Fram til våren 2002 har Norge hatt en sentral posisjon innen ESA. Etableringen av Galileos Joint Undertaking innebærer at Norge har kommet i en uavklart rolle i det videre arbeidet vedrørende gjennomføringen av Galileo-programmets utviklingsfase. Komiteen vil støtte arbeidet med å sikre Norge en fortsatt sentral rolle. Arbeidet med etableringen av et nytt rombasert navigasjonssystem, Galileo, vil ha stor betydning for oss, både industrielt og innenfor forskning.

7. SAMFERDSSELSDEPARTEMENTET - UTDRAG FRÅ DEI EINSKILDE BUD- SJETTKAPITLA, SAMT KOMITEEN SINE MERKNADER TIL DESSE

I tabellane under dei einskilde budsjettkapitla i St.prp. nr. 1 (2002-2003) Samferdselsdepartementet, er budsjettendringar i sett i høve til saldert budsjett 2002. I tabellar side 34 i proposisjonen er det gitt ei totaloversikt over budsjettendringar i høve til saldert budsjett; jf. St.prp. nr. 50/Innst. S. nr. 180 (2001-2002), St.prp. nr. 54/Innst. S. nr. 252 (2000-2001), St.prp. nr. 62/Innst. S. nr. 224 (2001-2002), St.prp. nr. 63/Innst. S. nr. 255 (2001-2002) og St.prp. nr. 68/Innst. S. nr. 265 (2001-2002).

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

7.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

7.1.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1300	115 100	121 700*	5,7
4300	1 800	1 900	5,6

* Senere foreslått økt med 558 mill. kroner i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003), jf. post 90 Kjøp av aksjer, i forbindelse med endret tilknytningsform for Flytoget AS.

Den reelle økningen av departementets driftsbudsjett knytter seg til forslaget om en økning av tilskuddet til Trygg Trafikk med 2,5 mill. kroner, fra 13,8 mill. kroner i saldert budsjett 2002 til 16,3 mill. kroner, jf. post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål som totalt foreslås økt fra 14,2 mill. kroner til 16,7 mill. kroner for 2003. Driftstilskuddet til Syklistenes Landsforening er også foreslått økt, og det foreslås et driftstilskudd på 0,4 mill. kroner for 2003.

7.1.2 Komiteens merknader

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til Regjeringens forslag til bevilgning under post 1 som gir en økning på 4,5 pst. i forhold til saldert budsjett 2002.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Regjeringen mener det er store innsparemuligheter ved å omorganisere og fornye offentlig virksomhet. Disse medlemmer viser til at Regjeringen ikke foreslår reduserte bevilgninger til Samferdselsdepartementet. Disse medlemmer finner det rimelig at også statsforvaltningen effektiviseres og foreslår å sette ned bevilgningen under kap. 1300 Samferdselsdepartementet post 1, med 5 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at driftsutgiftene øker kraftig, stikk i strid med disse medlemmers mål om en effektiv organisasjon. Disse medlemmer mener det er grunnlag for effektivisering i driften av Samferdselsdepartementet og setter ned bevilgningen under post 1 med 9,1 mill. kroner.

POST 71 TILSKUDD TIL TRAFIKKSikkerHETSFORMÅL MV.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg med tilfredshet at forslag til bevilgning til trafikksikkerhetsformål, post 71, er økt med 18,4 pst. til 16,7 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2002, og at beløpet foreslås fordelt med 16,3 mill. kroner til Trygg Trafikk og 0,4 mill. kroner til Syklistenes Landsforening.

Flertallet slutter seg til forslaget til bevilgning, og viser til at tilskuddet til Trygg Trafikk og Syklistenes Landsforening er med på å øke trafikksikkerheten, og da særskilt for å trygge de myke trafikkanter.

Flertallet viser til det viktige trafikksikkerhetsmessige arbeidet som Trygg Trafikk gjør for barn og unge. Holdningsskapende arbeid gjennom opplæring i skole og nærmiljø er viktig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til det viktige holdningsskapende arbeide som utføres av frivillige organisasjoner. Disse medlemmer støtter dette arbeidet. Organisasjonen "Bilist 2000" har i den forbindelse gjort et forbilledlig arbeide, blant annet ved samarbeide mellom det offentlige og private interesser. Disse medlemmer ønsker derfor å fordele midlene mellom Trygg

trafikk og Bilist 2000, slik at Trygg Trafikk får videreført sitt tilskudd fra 2002 med 14,1 mill. kroner, og videre at Bilist 2000 får et tilskudd på 5,0 mill. kroner.

Disse medlemmer vil avvikle tilskuddet til Syklistenes Landsforening.

7.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling

7.2.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1301	123 100	134 700	9,4

Samferdselsdepartementets forskningskapittel er foreslått økt med 11,6 mill. kroner for 2003 sammenliknet med saldert budsjett 2002. Dette som ledd i Regjeringens økt forskningsinnsats. Det er gitt økt prioritet til den del av forskningsinnsatsen som kanaliseres gjennom Norges forskningsråd.

Bevilgningsforslaget innebærer en betydelig styrking av langsiktig forskning og kunnskapsoppbygging, spesielt forskning knyttet til områdene informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), herunder telekommunikasjonsforskning, risiko og sikkerhet i transportsektoren. Norge står overfor store utfordringer når det gjelder framtidig verdiskaping. Dette krever bla utvikling av avanserte telenett og -tjenester, mer effektive transport- og logistikk-løsninger og en langsiktig satsing på kunnskapsutvikling. Videre vil departementet prioritere utvikling av kunnskapsgrunnlaget for kommende revisjoner av Nasjonal transportplan.

Under post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikk-sikkerhet mv. foreslås det bevilget 15,0 mill. kroner for 2003. Saldert budsjett 2002 var 21,6 mill. kroner.

Under post 50 Samferdselsforskning foreslås bevilget 104,8 mill. kroner for 2003, en økning på 20,8 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2002. Bevilgningen fordeles mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 37,7 mill. kroner og 67,1 mill. kroner. Økningen i 2003 skal i hovedsak brukes til å styrke forskning om telekommunikasjoner og anvendelse av IKT i transportsektoren, transport og logistikk samt transportrisiko og sikkerhet.

Post 70 Tilskudd til rasjonell og miljømessig transport mv. foreslås bevilget med 4,5 mill. kroner for 2003, en reduksjon på 3,0 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2002. Av bevilgningen foreslås 3,5 mill. kroner til forsøk med alternative drivstoff mv. og 1,0 mill. kroner i tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport.

Post 71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede foreslås bevilget med 10,4 mill. kroner for 2003, en økning med 0,4 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2002. Regjeringen vil ta stilling til om det skal etableres en permanent ordning for arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede når erfaringene med et ettårig forsøk som ble iverksatt 1. august 2001, er evaluert.

7.2.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg den generelle økningen til forskningsformål, og er tilfreds med at forskningsinnsatsen øker. Flertallet betrakter også IKT-forskning som svært verdifullt, og vil understreke at prioritering av IKT-forskning er i tråd med Innst. S. nr. 110 (1999-2000) fra kirke-, utdannings- og forskningskomiteen om forskning ved et tidsskille, hvor Stortinget foretar en tematisk prioritering av sentrale tematiske områder. I Innst. S. nr. 110 (1999-2000) heter det:

Flertallet mener det av hensyn til miljøet er riktig å styrke innsatsen for å framskynde bruk og utvikling av nullutslippskjøretøy.

Flertallet ser derfor positivt på at Samferdselsdepartementet har tatt en rekke nye initiativ på området, blant annet gjennom å øke tilskuddene til forsøk med nullutslippsteknologi i 2003, åpne for at el-biler kan kjøre i kollektivfelt og opprettelse av et ekspertutvalg for å se på hvordan Norge kan ha en mer aktiv rolle innenfor bruk av nullutslippsteknologi.

Flertallet understreker at disse initiativene kommer i tillegg til alle de stimuleringsiltak som allerede er innført for bruk av slike kjøretøy, særlig i form av skatte- og avgiftsfritak for el-biler.

"En hovedprioritering ved bruk av offentlige midler i årene framover vil være å styrke den langsiktige og grunnleggende forskningen. I tillegg vil myndighetene bidra til å sikre et nødvendig kunnskapsgrunnlag på sentrale tematiske områder for samfunns- og næringsliv: marin forskning, informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), medisinsk og helsefaglig forskning og forskning i skjæringsfeltet mellom energi og miljø. Kvalitet skal fremmes og belønnes på alle områder."

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at midlene under post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikk-sikkerhet mv., er kraftig redusert, og at midlene under post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., er nesten halvert.

Samferdselssektoren bærer et tungt ansvar for forskjellige miljøbelastninger, ikke minst knyttet til energibruk. Disse medlemmer vil peke på at for eksempel vil utvikling av nullutslippsbiler medføre store miljømessige gevinster, både i form av redusert luftforurensning og reduserte utslipp av farlige klimagasser. Disse medlemmer vil også peke på at forskning på brenselceller vil kunne bane veien for en langt mer energieffektiv samferdselssektor.

Disse medlemmer mener det er viktig å stille teknologinøytrale krav om nullutslipp til utvikling av nye kjøretøy. Det finnes nullutslippsbiler på markedet i dag og det er viktig at disse gis konkurransefortrinn i forhold til biler som forurenser. Norskproduserte Think er en slik nullutslippsbil.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at reduksjonene på postene 21 og 70 har bidratt til styrking av post 50

Samferdselsforskning. Samlet sett innebærer forslaget en betydelig styrking av FoU-innsatsen over Samferdselsdepartementets budsjett.

Når det gjelder post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv., er posten foreslått redusert med 6,6 mill. kroner fra 2002. Bevilgningsnivået for 2003 er om lag det samme som i 2001. Bevilgningen på post 21 ble fordoblet fra 2001 til 2002 fordi det ble satt av midler til tre særskilte og tidsbegrensede formål. Dette gjaldt utredninger knyttet til forsøk med nye modeller for transportforvaltning i byene (5 mill. kroner), utredning av operative og tekniske løsninger for bedret tilgjengelighet for funksjonshemmede til buss-transport (4 mill. kroner) og utredning om bredbåndsmarkedet (2,4 mill. kroner).

De to førstnevnte prosjektene videreføres i 2003, men med et lavere bevilgningsbehov. Det er foreslått satt av 3 mill. kroner til disse to formålene i 2003. Nivået på bevilgningen til øvrige utredningsformål vil i 2003 være økt med 1,5 mill. kroner sammenliknet med 2002.

Post 70 er foreslått redusert med 3 mill. kroner sammenliknet med 2002. Dette henger sammen med avviklingen av ordningen med tilskudd til utvikling av rasjonell og miljøvennlig transport som komiteen og Stortinget tidligere har sluttet seg til, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002). Bevilgningen til forsøk med alternative drivstoffer er foreslått økt fra 2,5 mill. kroner i 2002 til 3,5 mill. kroner i forslaget for 2003, og i sin helhet øremerket nullutslippsteknologi.

Disse medlemmer er derfor godt tilfreds med Regjeringens forslag til samferdselsforskning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at den mest effektive måten å redusere antallet ulykker er å bevilge mer midler til å utbedre vegstandarden. Utbygging av E6 gjennom Akershus og deler av E18 i Vestfold har ført til en vesentlig nedgang i ulykkesfrekvensen. Dette viser at den beste måte å forhindre ulykker på er - sammen med et lavere avgiftsnivå på bil og bilbruk - et systematisk arbeid for å videreutvikle det norske vegnettet slik at sikkerheten blir bedre. Her mangler det ikke forskningsresultater, men å ta et ansvar for kvaliteten på vegnettet, slik det gjøres i de fleste andre land.

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

Disse medlemmer vil vise til Fremskrittspartiets merknader og forslag i Budsjett-innst. S. nr. 1 (2002-2003), der partiet foreslår en kraftig reduksjon på bilrelaterte avgifter. En reduksjon i skatte- og avgiftsnivået vil medføre en raskere utskifting av dagens bilpark, noe som vil resultere i en mer miljøvennlig og trafikksikker bilpark.

Disse medlemmer viser til at det er foreslått bevilget 3,5 mill. kroner til forsøk med alternativt drivstoff, noe som først og fremst bør være bilbransjens ansvar. Bilprodusenter, oljeselskaper o.l. arbeider alle-

rede med slik forskning. Disse medlemmer går følgelig imot bevilgningen.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer redusere bevilgningen til kap. 1301 med 97,8 mill. kroner, fordelt henholdsvis med 10 mill. kroner på post 21, med 84,8 mill. kroner på post 50 og 3,0 mill. kroner på post 70.

Disse medlemmer vil vise til sine merknader og forslag i dette dokument om økte bevilgninger til investeringer og drift av vegsektoren under kap. 1320, samt Fremskrittspartiets merknader og forslag i Budsjett-innst. S. I (2002-2003) som vil gi langt bedre trafikksikkerhet for de forskjellige trafikantene enn flere utredninger.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener det er naturlig at Samferdselsdepartementet tar et større ansvar for å utvikle det tematiske satsingsområdet "skjæringspunktet mellom energi og miljø".

Disse medlemmer foreslår at kap. 1300 post 70 økes med 10 mill. kroner og bevilges med 14,5 mill. kroner.

7.3 Kap. 1310 Flytransport

7.3.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1310	403 400	401 100	-0,6

Til kjøp av flyruter er det budsjettert med 401,1 mill. kroner for 2003, nominelt om lag uendret sammenliknet med saldert budsjett 2002. Dette basert på dagens anbudskontrakter i tre måneder og nye anbudskontrakter i ni måneder. I budsjettforslaget er det bl.a. tatt høyde for virkningen av inngåelse av nye anbudskontrakter på det regionale flyruter gjeldende for perioden 1. april 2003 - 31. mars 2006.

7.3.2 Merknader frå komiteen

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til behandlinga av Innst. S. nr. 269 (2001-2002) Om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale rutenettet. Komiteflertallet bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Fremskrittspartiet og Senterpartiet sier bl.a. følgende om kortbanenettet:

"Fleirtalet føreset at spørsmålet om kor viktig lufttransporten er for distrikta vert nøye vurdert i saka. For delar av Vestlandet og Nord-Noreg er flyet ei kollektiv transportform både internt i landsdelane og fylka, og i høve til landet elles. Avstandar, vanskelege geografiske og vermessige tilhøve og manglande alternative transportformer gjer at flyet er ei viktig transportform. Dette gjeld både det regionale flyplassnettet og stamrutenettet. Utilfredsstillande reisetilbod og høge prisar fører til

problem og kostnader både for næringsliv, privatpersoner og det offentlige."

Disse medlemmer vil be om en nærmere vurdering av saken i forbindelse med neste rullering av Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at bruk av anbud på kortbanenettet har bidratt til å holde kostnadene nede for både staten og de reisende, samtidig som kvaliteten har blitt bedre.

Disse medlemmer registrerer med tilfredshet at i det første året under Samarbeidsregjeringen har konkurransen innen luftfarten blitt styrket og prisene har gått ned. Den positive utviklingen kan i stor grad tilskrives Regjeringen. Regjeringen støttet fjerningen av bonuspoeng på innenlandsruter og inngikk innkjøpsavtaler for staten som stimulerer til konkurranse.

Disse medlemmer konstaterer at en bedring av situasjonen i luftfarten faller sammen med fjerning av passasjeravgiften 1. april 2002. Statsbudsjettet for 2002 innebar en avgiftslettelse for luftfarten i størrelsesorden 1 mrd. kroner.

Disse medlemmer har merket seg at lufttrafikken etter en periode med kraftig fall har vist en bedre utvikling den siste tiden. En økning i lufttrafikken er viktig for å bedre Luftfartsverkets økonomi og muligheten til å oppgradere og bygge ut de regionale lufthavnene.

Disse medlemmer konstaterer at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet gikk imot denne nødvendige lettelsen for luftfarten som bidrar til å bedre Luftfartsverkets muligheter til å oppgradere og bygge ut de regionale lufthavnene.

Disse medlemmer er overrasket over at disse partiene står for en politikk som gjør det vanskeligere å opprettholde det regionale luftfartstilbudet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at partiet en rekke ganger, sist i forbindelse med anbudsrunder på kortbanenettet, foreslo at flyprisene skulle reduseres med 30 pst. Det ble det ikke flertall for til tross for at flertallet i samferdselskomiteen erkjenner at høye flypriser fører til problem og kostnader for både reiseliv, privatpersoner og det offentlige.

Disse medlemmer mener det er nødvendig å gjøre noe med disse problemene så snart som mulig. En reduksjon av flyprisene med 30 pst. på kortbanenettet er kostnadsberegnet til 250 mill. kroner. Det er fullt mulig å reforhandle avtalen med flyselskapene om en reduksjon av flyprisene på 30 pst. med virkning f.o.m. 2004, slik at kostnadsøkningen kan tas med i budsjettet for neste år.

Disse medlemmer foreslår følgende:

"Stortinget ber Regjeringen ta opp forhandlinger med flyselskapene om reduksjon av flyprisene med 30 pst. på kortbanenettet f.o.m. 1. januar 2004."

7.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

7.4.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1311	107 100	262 500	145,1

Sammenlignet med saldert budsjett 2002 er det for 2003 budsjettet med en økning på 155,4 mill. kroner eller 145,1 pst. i tilskuddet til regionale flyplasser. I hovedsak er dette knyttet til økt tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser. Økningen er nødvendig for å oppheve ubalansen mellom inntekter og utgifter på de bedriftsøkonomisk ulønnsomme regionale flyplassene. Samtidig er økningen nødvendig for å få etablert Luftfartsverket som selskap med en forsvarlig åpningsbalanse. Økt statlig kjøp er nødvendig uavhengig av spørsmålet om ny tilknytningsform for Luftfartsverket.

7.4.2 Merknader frå komiteen

Komiteen konstaterer at økonomien i heile Luftfartsverket, medrekna dotterselskapet OSL, er kraftig svekka dei seinare åra, m.a. på grunn av stor trafikknedgang. Komiteen er difor samdt i at kjøp av lufthamntenester på ikkje lønsame statlege regionale flyplassar vil vere avgjerande for økonomien for Luftfartsverket. Det vil òg vere viktig å sikre at Luftfartsverket har inntekter som står i høve til utgiftene slik at det kan etablerast ein forsvarleg opningsbalanse, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 1 (2002-2003).

7.5 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet

7.5.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1313	116 300	120 000	3,2
4313	41 000	84 600	106,3

Luftfartstilsynets driftsbudsjett, kap. 1313 post 1, foreslås bevilget med 116,3 mill. kroner for 2003, en økning på 3,7 mill. kroner eller 3,2 pst. i forhold til saldert budsjett 2002.

Det ble i 2002 satt en ramme på 145 årsverk i tilsynet.

Inntektskapitlet, kap. 4313, foreslås bevilget med 84,6 mill. kroner for 2003. Dette er en økning på 43,6 mill. kroner eller 106,3 pst. i forhold til saldert budsjett 2002. Økningen skyldes bl.a. at Samferdselsdepartementet foreslår at det fra og med 2003 innføres et sikkerhetsgebyr på fire kroner pr. passasjer, noe som vil øke gebyrinntektene med om lag 40 mill. kroner i 2003.

7.5.2 Komiteens merknader

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Luftfartstilsynet har ekspandert kraftig siden etableringen, blant annet ved en økning i årsverk fra 100 årsverk i 2000 til 140 årsverk i 2001 og til 145 årsverk i 2002. Denne oppbyggingen har gått for raskt, og uten tilstrekkelig krav til effektivitet og produktivitet. Det er grunnlag for å effektivisere organisasjonen, blant annet gjennom produktivitetsskrav. Eventuell satsing på nye områder, må baseres på effektivisering uten økning av antall årsverk.

På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer en reduksjon i kap. 1313 post 1 på 12 mill. kroner.

7.6 Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane

7.6.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1314	20 200	23 000	13,9

Budsjettet for Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane foreslås bevilget med 23 mill. kroner for 2003, en økning på 2,8 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2002. Dette bl.a. på grunn av økte ressursbehov som følge av at oppgaver i jernbanesektoren er tilagt kommisjonen.

7.6.2 Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at budsjettet for Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (HSLB) er økt med 2,8 mill. kroner og at økningen er knyttet til at HSLBs ansvarsområder er utvidet til også å gjelde jernbanesektoren.

Flertallet slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane ble styrket betydelig ved budsjettbehandlingen for 2002. Bakgrunnen for dette var at kommisjonen også fikk ansvaret for å undersøke ulykker og alvorlige hendelser innen jernbanesektoren. Disse medlemmer mener derfor at det ikke er grunnlag for å øke bevilgningene ytterligere for 2003. I tillegg vil disse medlemmer hevde at effektiviseringspotensialet ikke er tatt ut i tilstrekkelig grad, og fremmer derfor forslag om en reduksjon på 5,0 mill. kroner.

7.7 Kap. 1315 og 4315 Etablering av Luftfartsverket som AS/Avslutning av forvaltningsbedriften Luftfartsverket

7.7.1 Sammendrag

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) legges fram forslag om å omdanne forvaltningsbedriften Luftfartsverket til et statlig eid aksjeselskap fra 1. januar 2003. Under kap. 1315 post 90 Egenkapital foreslås bevilget

7 616,3 mill. kroner og under kap. 4315 post 90 og 91 henholdsvis 325,6 mill. kroner og 7 290,7 mill. kroner.

7.7.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at de foreslåtte bevilgninger under kap. 1315 post 90 og 4315 postene 90 og 91 behandles av finanskomiteen utenfor rammesystemet, jf. Budsjett-innst. S. nr. 6 (2002-2003).

Komiteen viser ellers til Budsjett-innst. S. nr. 13 Tillegg nr. 1 (2002-2003).

7.8 Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

7.8.1 Sammendrag

I St.prp. nr. 1 (2002-2003) foreslås kap. 4312 post 90 Avdrag på lån foreslås bevilget med 390,0 mill. kroner for 2003. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003), jf. omdanning av Luftfartsverket til aksjeselskap, vises det til at det ønskelig at Oslo Lufthavn AS innrømmes tre års avdragsfrihet på dets statslån, og det foreslås således at avdrag reduseres til null i 2003.

7.8.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at kap. 4312 post 90 Avdrag på lån behandles av finanskomiteen utenfor rammesystemet, jf. Budsjett-innst. S. nr. 6 (2002-2003).

7.9 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

7.9.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2002	St.prp. nr. 1 (2000-2002)	Pst. endring 2002/2003
5619	466 000	463 000	-0,6

Med bakgrunn i vilkår i låneavtale foreslås det bevilget 463 mill. kroner over kap. 5619 post 80 for 2003, jf. ellers kap. 4312 Oslo Lufthavn AS.

7.9.2 Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader.

7.10 Kap. 1320 og 4320 Statens vegvesen

7.10.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1320	10 967 400	11 193 700	2,1
4320	271 400	301 100	10,9

Til vegformål er det over kap. 1320 og 1322 totalt foreslått et samlet budsjett på 11,4 mrd. kroner, en økning på 476,3 mill. kroner eller 4,3 pst. målt mot saldert budsjett 2002. 250 mill. kroner av økningen er statslån til Svinesundsforbindelsen AS, jf. kap. 1322, som skal forestå utbygging og innkreving av bompenger for den norske delen av Svinesundsprosjektet.

Budsjettforslaget for Statens vegvesen, jf. kap. 1320, innebærer en økning på 226,3 mill. kroner eller 2,1 pst.

sammenlignet med saldert budsjett 2002. Innenfor vegbudsjettet er satsingen på kollektivtiltak økt. For øvrig er trafikksikkerhetstiltak gitt særlig høy prioritet. Drift og vedlikehold samt rasjonell anleggsdrift for igangsatte anlegg er også prioritert.

Etter de to første årene av planperioden 2002-2005 er oppfølgingen på 47,1 pst. for de statlige bevilgningene. Etterslepet er om lag 1 400 mill. kroner i forhold til handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan. Etterslepet er i hovedsak knyttet til investeringene, mens bevilgningsnivået for drift, vedlikehold og trafikksikkerhet er om lag på nivå med handlingsprogrammet. Det er allikevel funnet rom for oppstart av flere nye prosjekter på stamvegnettet, men færre enn forutsatt i handlingsprogrammet for perioden 2002-2005. Programmet for legging av fast dekke på riksveger med grusdekke foreslås slutført. Også innsatsen rettet mot rassikring er foreslått styrket.

Det foreslås en sterk økning av kollektivinnsatsen innen Statens vegvesens budsjett.

I et tillegg til St.prp. nr. 1 (2002-2003) vil det bli nærmere redegjort bl.a. for budsjettmessige konsekvenser i samband med etableringen av Staten vegvesens produksjonsvirksomhet som statsaksjeselskap fra 1. januar 2003.

Kap. 4320 Statens vegvesen foreslås bevilget med 301,1 mill. kroner for 2003. Dette er en økning på 29,7 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2002. Som følge av stor usikkerhet knyttet til inntektene av de gebyrbelagte tjenester, foreslås det at merinntektsfullmakten for posten videreføres.

Kostnadene ved omorganiseringen av Statens vegvesen er omtalt i St.prp. nr. 60 (2001-2002). Produksjonsvirksomheten utskilles i et statsaksjeselskap 1. januar 2003. Kostnaden ved omdanningen i 2002 anslått til å være 135 mill. kroner. For forvaltningsområdet er kostnadene ved omorganiseringen anslått til 120 mill. kroner i 2002 og om lag 190 mill. kroner i 2003.

For ytterligere å utvikle og styrke korridorankegangen i transportplanarbeidet foreslår Samferdselsdepartementet å endre stamvegkriteriene. Det legges opp til at stamvegnettet blir forlenget med 1 143 km til 8 597 km.

Samferdselsdepartementet foreslår at rv 7 over Hardangervidda og rv 50 mellom Hol og Aurland holdes vinteråpne. Spørsmålet om fortsatt vinteråpne veger foreslås tatt opp til ny vurdering i forbindelse med budsjettet for 2007.

Samferdselsdepartementet vil tilrå at det ikke legges opp til ytterligere statlige finansieringsordninger for store fylkesveg prosjekter.

I etatstyringen av Statens vegvesen legger Samferdselsdepartementet stor vekt på å få den nødvendige rapportering om kostnadsutviklingen for store vegprosjekter.

POST 23 TRAFIKKTILSYN, DRIFT OG VEDLIKEHALD AV RIKSVEGAR M.M.

Det vert for 2003 foreslått ei løyving på 5 502,2 mill. kroner på post 23. Dette utgjør ei nominell auke på 190,2 mill. kroner (3,6 pst.) i høve til saldert budsjett

for 2002. Sum løyving for 2002 og forslag 2003 på post 23 utgjør 49,9 pst. av handlingsprogram 2002-2005.

Tiltak retta mot trafikktryggleik er prioritert høgast. Dette gjeld tiltak innan trafikant- og kjøretøyområdet, drift og vedlikehald og investeringar. Deretter er det prioritert å sette inn tiltak for å bevare vegkapitalen.

POST 24 STATENS VEGVESENS PRODUKSJON

I St.prp. nr. 1 (2002-2003) er avkastningen for Statens vegvesens produksjon satt til 110 mill. kroner for 2003. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2002-2003) foreslår Regjeringen å nullstille bevilgningen på kap. 1320 Statens vegvesen post 24 Statens vegvesens produksjon, jf. kap. 1321 og 4321.

POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER

Det foreslås bevilget 4 568,4 mill. kroner til riksveginvesteringer over post 30 Riksveginvesteringer. I St.prp. nr. 1 (2002-2003) er post 31 Rassikring slått sammen med post 30. I forhold til saldert budsjett 2002 gir forslaget for 2003 en nominell reduksjon på 143,8 mill. kroner eller 3,1 pst.

Summen av bevilgningene på post 30 og 31 i 2002, sammen med forslaget for 2003, utgjør 44,5 pst. av rammen for handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

For 2003 forutsettes om lag 2 015 mill. kroner stilt til rådighet fra bompengeselskapene. Annen finansiering i 2002 og 203 utgjør 47,1 pst. av det som er lagt til grunn for perioden 2002-2003.

Innen post 30 er det i tillegg til trafikksikkerhetstiltak, prioritert midler for å sikre at igangværende anlegg blir drevet rasjonelt og at støykravene i grenseforskriften etter forurensningsloven innfris. I tillegg til sterk økning av tiltak for kollektivtransporten er det lagt vekt på å følge opp statlige forpliktelser i inngåtte bompengeaftaler og fullføre programmet med å legge fast dekke på riksveger med grusdekke. Den samlede innsatsen til rassikring i forslaget for 2003 medfører en prioritering i samsvar med handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

Med budsjettforslaget i St.prp. nr. 1 (2002-2003) for 2003 vil bindinger knyttet til fullføring av igangsatte prosjekter utgjøre 5,8 mrd. kroner pr. 1. januar 2004, hvorav 4,6 mrd. kroner skal dekkes ved statlige midler. Inkludert refusjoner vil de totale bindinger pr. 1. januar 2004 utgjøre om lag 7 mrd. kroner. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven og vedtatte bompengepakker.

Det foreslås nyttet om lag 430 mill. kroner til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2003, hvorav 370 mill. kroner bevilges over statsbudsjettet. Dette er en økning på 30 mill. kroner fra 2002. Sammen med bevilgningen i 2002 gir dette en oppfølgingsgrad på 51 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2002-2005.

Det foreslås nyttet om lag 360 mill. kroner til bygging av gang- og sykkelveger i 2003, hvorav 240 mill. kroner bevilges over statsbudsjettet. Sammen med bevilgningen i 2002 gir dette en oppfølgingsgrad på

43 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2002-2005.

Det foreslås bevilget om lag 240 mill. kroner over post 30 til særskilte kollektivtransporttiltak i 2003. Dette er en økning på 60 mill. kroner i forhold til saldert budsjett i 2002. Totalt går Regjeringen inn for at det blir benyttet om lag 780 mill. kroner til særskilte tiltak for kollektivtransporten innen Statens vegvesens virkeområde i 2003, mot om lag 540 mill. kroner i 2002. Forslaget for 2003 sammen med bevilgningen i 2002 gir en oppfølgingsgrad på i overkant av 50 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2002-2005.

Regjeringen ønsker særlig å styrke kollektivtransporten i de fire storbyområdene Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim.

Samferdselsdepartementets vurdering av egenandelen ved tildeling av storbymidler over riksvegbudsjettet vil bli presentert i budsjettet for 2004.

Det forutsettes nytt om lag 330 mill. kroner til særskilte miljø- og servicetiltak i 2003. Sammen med bevilgningen i 2002 gir dette en oppfølgingsgrad på 46 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2002-2005.

Totalt forutsettes nytt om lag 550 mill. kroner til prosjekter og tiltak med rassikringsgevinster i 2003, hvorav 420 mill. kroner foreslås bevilget over statsbudsjettet. Dette er en økning av de statlige midlene fra 2002 på 45 mill. kroner. Sammen med bevilgningen i 2002 gir forslaget for 2003 en oppfølgingsgrad på 42 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2002-2005, som er i tråd med fylkeskommunenes prioriteringer.

Det foreslås satt av 70 mill. kroner til opprusting av eksisterende tunneler i 2003. Sammen med bevilgningen i 2002 gir dette en oppfølgingsgrad på 52 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2002-2005.

Det foreslås satt av 35 mill. kroner til nasjonale turistveger i 2003. Sammen med bevilgningen i 2002 gir dette en oppfølgingsgrad på 49 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2002-2005.

POST 33 KOMPENSASJON FOR AUKA ARBEIDSGIVARAVGIFT

Det vert foreslått bevilget 121,9 mill. kroner over post 33 i 2003, dvs. en nominell økning på 68,9 mill. kroner eller 130 pst. i forhold til saldert budsjett 2002. Sammen med bevilgningen i 2002 gir dette en oppfølgingsgrad på 42 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2002-2005.

POST 35 VEGUTBYGGING I BJØRVIKA

Det foreslås en bevilgning på 20 mill. kroner på post 35 Vegutbygging i Bjørvika.

POST 72 TILSKUDD TIL RIKSVEGFERJEDRIFT

Det foreslås en bevilgning på 1 091,3 mill. kroner til post 72 for 2003. Dette er om lag det samme som for 2002. For 2003 legges det opp til å videreføre tilbudet som i 2002.

Det arbeides med effektivisering av riksvegferjedriften, bl.a. med grunnlag i en vurdering av effektivise-

ringspotensial i riksvegferjedriften utført av Samferdselsdepartement og Vegdirektoratet. Effektiviseringspotensialet har nær sammenheng med muligheten for reduserte mannskapskostnader, flerårige driftsavtaler med ferjeselskapene, og mer konkurranseutsetting ved bruk av anbud. Samferdselsdepartementet legger opp til at det i løpet av 2003 lyses ut flere riksvegferjesamband på anbud, og at anbud i løpet av noen år vil utgjøre en betydelig del av avtaleformen i riksvegferjedriften. Samferdselsdepartementet har som målsetting å utarbeide et felles betalingssystem på bompengestasjoner og ferjer innen 2005.

For 2003 foreslås det at Vegdirektoratet gis fullmakt til å stille statsgarantier for inntil 135 mill. kroner for andre prioritetslån. Totalsummen for nytt og gammelt ansvar skal pr. 31. desember 2003 ikke overstige 1 205 mill. kroner.

7.10.2 Komiteens generelle merknader til vegformål

Komiteen vil understreke viktigheten av rasjonell framdrift ved bygging av veganlegg ved at man ikke får unødvendige stopp i framdriften, og viser til merkostnader som slike stopp kan medføre.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at vegsystemet i store delar av landet lir av manglande vedlikehald og oppgradering. Særleg gjeld dette det sekundære riksvegnettet, men og delar av stamvegnettet. Det er derfor behov for å ruste opp vegnettet over heile landet. I dei tett folkesette områda må det satsast ekstra på kollektivtransport.

Vi treng velfungerande transportkorridorar som bind regionar og sentrale strøk saman, og som gir god tilknytning mellom Noreg og utlandet. På same måten er det viktig med eit godt sekundærvegnett for å redusere transportkostnader og auke regulariteten for næringstransport over heile landet. Skal vi dra nytte av det mangfaldet av verksemder og kompetanse som finst, må tilførselsvegane internt i fylka ha god standard. Sekundære riksveger og fylkesveger betyr mykje for å sikre busetnaden og vere transportnett for viktig eksportretta industri

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er glad for at Regjeringen bevilger mer til vegformål. Økte vegbevilgninger er viktig for å bedre framkommeligheten og sikkerheten, redusere transportkostnadene og redusere distriktenes avstandsulemper.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen foreslår en samlet bevilgning på 11 443,7 mill. kroner til vegformål og har merket seg at dette er en økning på 476,3 mill. kroner eller 4,3 pst. sammenlignet med saldert budsjett for i år.

Disse medlemmer viser til avtale mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre om disponering av rammeområde 18 i statsbudsjettet for 2003. Bevilgningen til kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer, økes der med 160 mill. kroner i

forhold til Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2002-2003). En kraftig satsing på vegbygging bidrar til å realisere målsettingen om at alle deler av landet skal ha en moderne infrastruktur

Disse medlemmer vil understreke den avgjørende betydningen en godt utbygget infrastruktur innen samferdselssektoren har for sysselsetting og bosetting i distriktene. Med lange avstander og spredt bosetting er Norge som nasjon avhengig av et godt transporttilbud. I tillegg innebærer de økte vegbevilgningene å bedre rammebetingelsene for næringslivet.

Disse medlemmer mener videre det må være en hovedoppgave å legge de transportpolitiske forutsetningene slik til rette at det eksisterende næringsliv fortsatt skal finne det mulig å drive sin virksomhet. I tillegg kommer økte bevilgninger miljøet, framkommeligheten og sikkerheten til gode.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av å få mest mulig igjen for de midlene som bevilges til vegformål. Det er en økt satsing på trafikksikkerhet, distriktstiltak og kollektivtransport i byområder.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt prinsipale forslag til auke under kap. 1320 Statens vegvesen med 80 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet erkjenner at et godt utbygd samferdselstilbud er en av de viktigste faktorene for at samfunnet skal kunne fungere. Uten et godt utbygd infrastrukturnett vil det være umulig for bedrifter og enkeltpersoner å etablere seg og bo rundt omkring i landet, det framlagte budsjett vil på ingen måte nå et slikt mål.

Samferdselsnettet må ses i helhet, der bil-, bane-, båt- og lufttransport utfyller hverandre. I et land som Norge med lange avstander og spredt bosetting, vil et godt utbygd vegnett med høy standard være avgjørende for at næringsliv skal kunne fungere på en effektiv måte. Disse medlemmer ønsker derfor å prioritere investeringer og vedlikehold av vegnettet høyest. Disse medlemmer ser på mulighetene som det enkelte individ har til bruk av bil, både til arbeidsformål og rekreasjon, som positivt og noe som bedrer den enkeltes livskvalitet. I konkurranse med jernbane har bilen overlegne konkurransefortrinn, der kan her nevnes hurtighet, fleksibilitet og ikke minst økonomi.

Norge som et land med lange avstander og spredt bebyggelse burde, for å utligne ulempene med å ligge langt fra markedene, ha et bedre utbygd vegnett enn andre land. Dessverre er det motsatte tilfelle. Norge ligger langt etter de fleste europeiske land. Bevilgningene til vegformål har gjennom flere år gått reelt ned, samtidig har trafikkveksten vært sterk, og ulykkesutviklingen negativ. Det er en klar sammenheng mellom økt trafikk og flere ulykker på den ene siden, og mindre penger til vegformål på den andre siden. Disse medlemmer ønsker derfor å forsere utbyggingen av vegnettet i Norge samt forbedre vedlikeholdet. Dette vil føre til færre ulykker og et mer lønnsomt næringsliv. Spesielt vil dette virke positivt for næringsliv og befolkning i Distrikts-Norge. Når det gjelder de største

byene, vil et bedre hovedvegnett gi bedre miljø, mindre støy og utslipp til luft, færre ulykker, bedre framkommelighet og bedre transportøkonomi.

Disse medlemmer er bekymret over at en stadig større del av investeringsmidlene innen vegsektoren bompengefinansieres. Den stadig økende bruk av bompenger, som i realiteten er en ekstra avgift, går disse medlemmer på det sterkeste imot.

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

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

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

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

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet foreslår å auke løyvingane til vegformål under kapittel 1320 med 750 mill. kroner, som blir fordelt slik:

- 470 mill. kroner til riksveginvesteringar, av dette ca. 100 mill. kroner til gang- og sykkelvegar (post 30)
- gjeninnføre posten for rassikring og styrkje denne med 250 mill. kroner (post 31)
- 50 mill. kroner til riksvegferjedrift (post 72)

20 mill. kroner som Regjeringa foreslår til vegutbygging i Bjørvika blir av denne medlemmen omdisponert til andre formål i budsjettet.

Denne medlemmen meiner at ferjetrafikken må reknast som ein del av vegen. Riksvegferjer skal på sikt bli gratis. Det må bli auka frekvens og meir nattferjer.

STAMVEGNETTET

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringa utvidar stamvegnettet med 1 143 km. Fleirtalet peikar på at ein i høve til NTP berre har ei oppfyllingsgrad på 39,8 pst. halvvegs i planperioden når det gjeld stamvegar. Fleirtalet er skeptiske til utvidinga av stamvegnettet utan at nivået på løyvin-

gar aukar og før standarden på det eksisterande stamnettet er heva.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Senterpartiet viser elles til sine generelle merknader i kap. 5 i innstillinga.

Desse medlemmene peiker likevel på at det er nødvendig med ei kontinuerlig vurdering av stamvegnettet. Desse medlemmene vil understreke at det er ein føresetnad at utviding av stamvegnettet medfører auka løyvingar. Desse medlemmene føreset at Regjeringa legg dette til grunn i sitt arbeid med prioriteringar til statsbudsjettet for 2004. Desse medlemmene ber Regjeringen gi ei vurdering i Revidert nasjonalbudsjett for 2003 om korleis Regjeringa har tenkt å følgje opp utvidinga av stamvegnettet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er positive til Regjeringens forslag til utvidelse av stamvegnettet. I følge statsbudsjettet for 2003 vil dagens stamvegnett utvides med ytterligere 1 143 kilometer, til 8 597 kilometer. Disse medlemmer mener at utvidelsen vil gi bedre muligheter for å styre og samordne innsatsen på viktige, fylkeskryssende transportruter og samt legge til rette for å utvikle transportkorridorer hvor veg-, bane- og sjøtransport kan ses i sammenheng.

Disse medlemmer støtter Regjeringens mening om det ikke nødvendigvis bør være bare én rute mellom landsdeler. Hvis flere vegruter har stor betydning for transporten mellom landsdeler, må det være riktig at disse får samme styring fra sentralt hold, med de muligheter for styrket samordning som dette gir.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet stør Regjeringens sitt forslag til utviding av stamvegnettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil gå inn for utvidelsen av stamvegnettet, men ser ikke hensikten med to helt parallelle stamveger Hemsedal og Valdres, og mener at ny stamveg rv 7 bør følge rv 7 hele vegen og ikke svinge av og inn på rv 52 Hemsedal.

Disse medlemmer forslår:

"Ny stamvegtrase rv 7 skal følge rv 7 hele vegen Hønefoss-Bergen."

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke at en utvidelse av stamvegnettet vil bidra til å vanne ut forskjellene mellom stamveger og det øvrige riksvegnettet. En utvidelse vil heller ikke føre til bedre veger, så lenge det ikke følger med midler til utbedring av vegene som er foreslått oppgradert.

Disse medlemmer vil derfor gå i mot Regjeringens forslag til utvidelse av stamvegnettet, med to unnatak, rv 52 Gol-Borlaug og rv 70 Kristiansund-Oppdal.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn foreslå følgende forslag:

"Rv 4 Oslo-Mjøsbrua, rv 5 Førde-Florø, rv 9 Kristiansund-Haukeligrend, rv 13 Jøsendal-Voss, rv 15 Eid-Måløy, rv 35 Hønefoss-Hokksund, rv 36 Seljord-Eidanger, rv 92 Karasjok-Karigasniemi, rv 150 Hovin - Tjernesmyr, Store Ringvei oppgraderes ikke til stamveger."

FINANSIERINGSORDNINGEN FOR BOMPENGEFINANSIERTE VEGPROSJEKTER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Innst. S. nr. 134 (2001-2002), jf. Dokument nr. 8:77 (2001-2002). Flertallet viser til følgende flertallsmerknad:

"Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er oppmerksom på at for en del bompengefinansierte vegprosjekt er satsene blitt betydelig høyere enn forutsatt og representerer en betydelig utgift for lokalbefolkning og næringsliv.

Flertallet vil be Regjeringen vurdere en ordning om å innføre maksimalsatser for bompengeprosjekter.

Flertallet mener det bør vurderes løsninger for vegprosjekter som har svært høye bompengesatser, men slik at innkrevingsperioden kan opprettholdes. Gjelds-sanering slik det har vært benyttet for andre samferdselsprosjekter, bør vurderes."

Flertallet viser videre til at en enstemmig komité ba Regjeringen om følgende:

"Komiteen ber Regjeringen i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2003 foreta en gjennomgang og vurdering av finansieringsordningen for bompengefinansierte vegprosjekter."

Flertallet finner ikke gjennomgangen i St.prp. nr. 1 (2002-2003) tilfredsstillende, og vil be Regjeringen komme tilbake til Stortinget i forbindelse med Nasjonal transportplan med en gjennomgang av finansieringsordningen for bompengefinansierte vegprosjekter.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er fullt ut tilfreds med Regjeringens gjennomgang av finansieringsordningen for bompengefinansierte vegprosjekter, men vil ikke motsette seg at ordningen på nytt blir belyst ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

7.10.3 Merknader frå komiteen til post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger mv.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, er tilfreds med at Statens vegvesen sitt drifts- og vedlikehaldsbudsjett etter to år er i samsvar med handlingsprogrammet for 2002-2005. Full måloppnåing er med på å styrke vedlikehaldet av vegkapitalen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil satse på vegvedlikehold og viser til sitt alternative budsjett der Fremskrittspartiet foreslår å øke bevilgningen under post 23 med 800 mill. kroner.

Disse medlemmer vil i sitt forslag innen vedtatt ramme for rammeområde 18 foreslå å øke bevilgningen under post 23 med 583,975 mill. kroner i forhold til regjeringen Bondevik II sitt forslag.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener at effektiv drift må tilstrebes uansett organisasjonsform. Disse medlemmer viser til Sosialistisk Venstrepartis forslag innenfor vedtatt budsjettamme for rammeområde 18, der aktiviteten i Statens vegvesen er noe redusert.

På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer at kap. 1320 post 23 reduseres med 30 mill. kroner og bevilges med 5 472,2 mill. kroner.

VINTERTJENESTEN PÅ RV 7 OVER HARDANGERVIDDA OG RV 50 AURLAND-HOL

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti støtter Regjeringens forslag til vinterdrift av rv 7 over Hardangervidda og rv 50 mellom Hol og Aurland.

Disse medlemmer har merket seg at Vegdirektoratet og Direktoratet for naturforvaltning har igangsatt et forsknings- og utredningsarbeid om villreinen og vinterdrift av rv 7 og at resultatet vil foreligge i 2006. Etter denne utredningen vil det være naturlig å vurdere eventuell bygging av miljøtunneler på strekningen.

Disse medlemmer er tilfreds med Regjeringens forslag om å holde rv 50 mellom Aurland-Hol vinteråpen mellom kl. 08.00 og kl. 22.00. Disse medlemmer er glad for at man i begrunnelsen for vintertjenesten legger vekt på vilkårene for lokalt næringsliv da de er avhengige av vinteråpen veg.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet deler Regjeringa sine vurderingar av vintertrafikken på rv 7. Veggen bør ikkje haldast oppe for ein kvar pris. Desse medlemene meiner at sikkerheita må vera i fokus.

Desse medlemene syner til at det er viktig at komiteen får framlagt for seg dokumentasjon etter at utgreiingsarbeidet er slutført i 2006, slik at grunnlaget om vinteropen rv 7 blir gjort på breiast mogleg grunnlag. Samstundes er det viktig å få framlagt eit plangrunnlag for eventuelt bygging av miljøtunnelar på vidda og at villreinstamma si framtid blir avklart i høve nasjonale og internasjonale plikter. På den andre sida vil desse medlemene peika på kor viktig rv 7 er for aust-vest-transporten og for Hallingdals- og Hardangerregionen spesielt.

Desse medlemene meiner at rv 50 burde ha same moglegheit til vinterdrift som rv 7, ikkje som no med restriksjonar på kolonnekøyning og nattestenging. Denne aust-vest-korridoren som fram til Lærdalstunnelen vart bygd, var alternativ stamveg, vil ikkje utan same vilkår syna trafikktalet og regularitet som

burde liggje til grunn for vegval i 2006/2007. Desse medlemene vil difor oppmode departementet om å sjå på om løyvingar allereie for inneverande vinter kan nyttast på ein kostnadseffektiv måte slik at kolonnekøyning og nattopen veg vert mogleg på rv 50. I alle høve snakkar ein om små summar som skal til for å gi samanlignbare vintertrafikktalet.

Desse medlemene syner til det forskning og utgreiingsarbeid som skal pågå nokre år, og at mellom-belse løysingar bør vera best mogleg, er grunn god nok til å imøtekomme dette ynskje. Det er viktig at landets største reiselivsregion, som er avhengig av ein marknad på begge sider av fjellet, har forutsigbare rammevilkår. Konkurransen opp mot andre regionar, som gjennom år har fått store samferdselsutbetringar, er ei stor utfordring i seg sjølv.

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

Disse medlemmer viser til at en nylig utgitt rapport fra FNs miljøprogram (UNEP) kritiserer Norge for ikke å ta nok hensyn til villreinen. Det vises i rapporten til at den norske bestanden av villrein er under hardt press fra ulike former for utbygging og arealdisponeringer. Spesielt simler med kalv skyr områder med mye ferdsl og annen forstyrrelse.

Disse medlemmer har merket seg at de miljøfaglige myndighetene, i dette tilfelle Direktoratet for naturforvaltning, sterkt går inn for å vinterstenge rv 7 over Hardangervidda for trafikk av hensyn til villreinbestanden. Disse medlemmer har merket seg at forskning fra blant annet Norsk institutt for naturforskning (NINA) viser at i en sone på 7 km på begge sider av rv 7 er det langt mer lav enn ellers i området fordi reinen ikke beiter der. Dette viser at vegen utgjør en barriere i terrenget. Ifølge Direktoratet for naturforvaltning vil vinterdrift av rv 7 over Hardangervidda utgjøre en barriere for villreinenens bruk av vidda, og dermed hindre en god utveksling av villrein mellom Nordfjella og Hardangervidda.

Disse medlemmer vil også peke på at trafikktalet viser at rv 7 over Hardanger i første omgang er en turistveg med sommertrafikk.

Disse medlemmer vil også peke på de vanskelige sikkerhetsmessige forhold vinteråpning av rv 7 over Hardangervidda fører med seg.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Rv 7 over Hardangervidda stenges for vintertrafikk."

7.10.4 Komiteens merknader til post 30 Riksveg-investeringer

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til det justerte budsjettforslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre og endringer av post 30 som Fremskrittspartiet har varslet støtte til, jf. kap. 5.1 i innstillingen. I tråd med

dette foreslår disse medlemmer at kap. 1320 post 30 bevilges med 4 728,4 mill. kroner, en økning på 160 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2002-2003).

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet vil vise til sitt prinsipale forslag i alternativt bud-

sjett der det er foreslått å auke løyvingane under kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringar med 80 mill. kroner. Desse løyvingane skal først og fremst gå til tiltak som aukar framkomst. Løyvingane vert fordelt slik:

Rv 2, Hedmark.....	5 mill. kroner
Drammenspakka/Kreftings gt. mv., Buskerud.....	15 mill. kroner
Blakstad Bru, Aust-Agder.....	10 mill. kroner
Rv 5 Førde-Florø, Sogn og Fjordane	20 mill. kroner
Rv 653, Eiksundsambandet, Møre og Romsdal.....	10 mill. kroner
E6 ved Langstein, Nord-Trøndelag, kurveutbetring	5 mill. kroner
E10 Lofotens fastlandsforbindelse, Nordland	15 mill. kroner

Desse medlemene vil i sitt forslag innan vedteken ramme for rammeområde 18 foreslå å auke løyvinga under post 30 med 115 mill. kroner i høve til regjeringa Bondevik II sitt forslag.

Desse medlemene viser til at avtalen mellom regjeringspartia gav mindre pengar til samferdsel. Desse medlemene foreslår følgjande fordeling innafor vedteken ramme:

Stamvegnettet:	
Rute 4. E6, LOFAST.....	35 mill. kroner
Rute 7. E18, Bjørndalsletta-Gartnerløkka, Kristiansand	20 mill. kroner
Rute 8. E 39 Kristiansand-Bergen, Moberg-Svegatjøn	10 mill. kroner
Rute 15. Rv 2 i Hedmark	5 mill. kroner
Øvrig riksvegnett:	
Drammenspakka Kreftingsgt. mv., Buskerud.....	+ 20 mill. kroner
Rv 5 Førde-Florø, Sogn og Fjordene	+ 15 mill. kroner
Rv 653 Eiksundsambandet, Møre og Romsdal.....	+ 10 mill. kroner

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bevilgningen til veginvesteringer etter det fremlagte budsjettforslag ligger ca. 1,2 mrd. kroner etter vedtatt Nasjonal transportplan. Når Regjeringen i Semerklæringen gikk inn for å øke vegbevilgningene med 600 mill. kroner pr. år utover NTP, vil det fortsatt være et betydeleg etterslep ved utgangen av 2003. Dette er ikke akseptabelt.

Disse medlemmer vil vise til en felles merknad fra alle partier i komiteen, unntatt Sosialistisk Venstreparti, under budsjettbehandlingen for 2002 (Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002)), side 42, der dette flertallet hevdet at:

"Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, vil vise til at det er store udekkede behov innen utbyggingen av veisektoren. Samtidig er det et stort etterslep i forhold til vedlikehold av

veinettet, noe som fører til en forringelse av veikapitalen.

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

Disse medlemmer må konstatere at komiteens instruks ikke er blitt fulgt av Regjeringen. Riktignok er de samlede bevilgningene øket fra 10,9 mrd. kroner til 11,4 mrd. kroner fra 2002 til 2003. Men økningen er lik null når foreslåtte baneprosjekter som er ført opp i vegbudsjettet for 2003 trekkes fra. Den økningen som ble forlangt av en nesten enstemmig komité er ikke fulgt opp.

Disse medlemmer vil derfor satse veginvesteringer og foreslo å øke bevilgningene til veginvesteringer i sitt prinsipale budsjettforslag med 2,8 mrd. kroner, og fordelt slik:

Totalt riksvegnettet (investeringer)	2,8 mrd. kroner
Fylkesfordelt	1 mrd. kroner
Stamveger	1,8 mrd. kroner

Disse medlemmer foreslår å øke post 30 med 2 mrd. kroner innenfor vedtatt ramme, men viser til at Fremskrittspartiets prinsipale forslag innebar en økning på 2,8 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil foreslå følgende økninger på stamvegruter og det øvrige riksvegnett innenfor vedtatt ramme for område 18:

Fremskrittspartiets forslag til økninger på stamvegruter innen vedtatt ramme for område 18

Statlige tilleggsbevilgninger 2003	mill. kroner
E16 Sollihøgda.....	50
E16 Wøyen - Bjørum.....	50
E16 Fånhus - Bagn (ferdig planlagt i mange år).....	70
E16 Seltun -Voldum /forsering, oppstart andre siden.....	30
E16 Borlaug - Øye (oppstart 20 mill. kroner).....	20
E6 Østfold (forsering av fire-felts motorveg).....	90
E18 Brokelandsheia - Vinterkjær, Aust-Agder (forsering 12 km tofelts motorveg, planskilte kryss)	40
E18 Bjørndalssletta - Gartnerløkka, Vest-Agder (forsering fire felts veg og tunneler Kristiansand S)	50
E39 Vigeland - Osestad, Vest-Agder (oppstart mellom Kristiansand og Flekkefjord).....	110
E6 Assurtjern - Vinterbru, Akershus (forsert planlegging og grunnerverv).....	25
E6 Jessheim - Minnesund, Akershus (oppstart utvidelse til firefelt).....	25
E18 Drammen oppstart ny tunnel.....	50
E39/rv 5 Skei - Kjøsnes, Sogn og Fjordane (forsert utbygging ny veglinje).....	30
E18 Haanes - Rona, Vest-Agder.....	50
E6 Korgfjellet, Nordland (forsert utbygging ny veg/tunnel).....	50
Rv 306 x E18, Vestfold (eiendomsserverv og anleggstart; forbindelse mellom E6 og E18 via rv 19, fremtidig stamveg).....	50
Lofotens fastlandsforbindelse (Lofast).....	50

Fremskrittspartiets forslag til økninger på øvrig riksvegnett innen vedtatt ramme for område 18

Statlige tilleggsbevilgninger 2003	mill. kroner
Fossumdiagonalen, Oslo (oppstart).....	
Rv 33 Gjøvik - Minnesund (oppstart, Skreiaberget).....	30
Rv 33 Tonsåsen (videredrift).....	20

Disse medlemmer viser for øvrig til budsjettavtalen med Høyre og Kristelig Folkeparti og støtter forslaget om øke post 30 med 160 mill. kroner når det primære forslaget er falt.

Disse medlemmer viser ellers til sitt prinsipale budsjettforslag der det ble lagt opp til følgende økninger på stamveger (1,8 mrd. kroner), jf. ellers omtaler under enkelte stamruter:

Fremskrittspartiets prinsipale forslag, tilleggsforslag for stamvegruter

Rute	Strekning (mill. kr.)	Gul bok 2002	FrP tillegg 2002	Gul bok 2003	FrP tillegg 2003
1	E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo.....	215	180	220	180
2	E6 Oslo - Trondheim.....	200	250	205	250
3	E6 Trondheim - Fauske m/tilknytninger.....	238	50	275	50
4	E6 Fauske - Nordkjøsbotn m/tilknytninger.....	133	61	57,2	60
5	E6 Nordkjøsbotn- Kirkenes m/tilknytninger...	60	50	75,4	50
6	E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo.....	115	75	35	70
7	E18 Oslo - Kristiansand.....	555	200	288	200
8	E39 Kristiansand - Bergen.....	66	110	128	110
9	E39 Bergen-Ålesund (Vågsbotn-Spjelkavik) ..	170	50	206	50
10	E39 Ålesund - Trondheim (Kjelbotn-Klett)	80	40		40
11	E134 Drammen - Haugesund.....	153	50	66	50
12	E16 Sandvika - Bergen.....	100	150	146	190
13	E15 Otta - Hjelle.....		20		20
14	E136 Dombås - Ålesund.....		40		40
15	Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta.....		40		40

Rute	Strekning (mill. kr.)	Gul bok 2002	FrP tillegg 2002	Gul bok 2003	FrP tillegg 2003
16	Rv 3 Kolåmoen - Ulsberg.....		40		40
17	Rv 35 Hønefoss - Jessheim	264	20	245	20
18	Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum.....	8	20	12	20
19	Rv 4 Oslo - E6 v/Mjøsbruk				50
20	Rv 5 Førde - Florø.....				30
21	Rv 7 Hønefoss - Bergen				40
22	Rv 9 Kristiansand - Haukeligrend.....				30
23	Rv 13 Jøsendal - Voss.....				20
24	Rv 15 Eid - Måløy.....				20
25	Rv 35 Hønefoss - Hokksund				50
26	Rv 36 Seljord - Eidanger.....				30
27	Rv 70 Kristiansund - Oppdal.....				30
28	Rv 92 Karasjok - Karigasniemi.....				20
29	Rv 150 Hovin - Tjernsmyr, Store Ringveg				0
	Sum	2357	1446	1958,6	1800

Disse medlemmer viser ellers til sitt prinsipale budsjettforslag der det ble lagt opp til følgende økninger på det øvrige riksvegnett (1 000 mill. kroner), fordelt på fylker slik det går fram av tabellen.

Fremskrittspartiets prinsipale forslag, tilleggforslag for det øvrige riksvegnett

Fylkesfordelt øvrige riksveger (mill.kr.)	Gul bok 2002	FrP tillegg 2002	Gul bok 2003	FrP tillegg 2003
Østfold	182	60	79	70
Akershus	615	90	223	100
Oslo	488	40	243	50
Hedmark	67	40	70,1	70
Oppland.....	68	50	64,2	80
Buskerud.....	283	50	145	70
Vestfold.....	84	30	81	30
Telemark	128	60	131	80
Aust-Agder	83	40	56	40
Vest-Agder	110,5	30	72	50
Rogaland	195	40	144,5	40
Hordaland	565,9	25	228	25
Sogn og Fjordane	168	35	102	45
Møre og Romsdal	109,4	40	131	40
Sør-Trøndelag	124,8	35	122	40
Nord-Trøndelag	88,5	25	73	40
Nordland	137	40	117	40
Troms	89	40	101	40
Finnmark.....	114	30	69	50
Sum.....	3700,1	800	2251,8	1000

Disse medlemmer viser til at i tillegg kommer Fremskrittspartiets utenlandsbudsjett.

Disse medlemmer går imot Regjeringens forslag om å bevilge 240 mill. kroner over post 30 til investeringer i kollektivtransport, og forventer at disse midlene brukes til veginvesteringer i de områder hvor disse er krevd inn i form av bompenger fra bilistene. Alle midler som er innbetalt gjennom bompengestasjoner bør brukes til veginvesteringer og ikke til kollektivløsninger slik som foreslått i det fremlagte statsbudsjett.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil styrke satsingen på vegbygging i distriktene. I mange områder eksisterer det ikke andre og mer miljøvennlige alternativer enn vegtransport.

Disse medlemmer vil også kutte i bevilgninger til vegsektoren i områder hvor jernbanene har sine fortrinn, og der vegutbyggingen kommer i konflikt med hensynet til nasjonale og internasjonale natur- og miljøverdier.

Disse medlemmer viser til at over 28 pst. av alle daglige bilturer i norske byer og tettsteder er kortere

enn to kilometer, mens 16 pst. er kortere enn 1 kilometer. En vesentlig andel av disse kunne godt ha skjedd med sykkel.

Det største hinderet folk flest har for bruk av sykkel som transportmiddel til og fra arbeid i byene, er trafikk-situasjonen og den manglende sikkerheten for syklis-tene. Det er forbundet med stor risiko for liv og helse å benytte sykkel i byene i rushtidene, på grunn av mang-lende sykkelstier. På denne måten medfører bruk av sykkel ikke en innsparing, men en øking, av helsebud-sjettet. Erfaringer fra blant annet Trondheim viser at et sykkelvegnett kan utvikles med relativt små midler dersom en helhetlig planlegging legges til grunn.

Disse medlemmer vil øke bevilgningene til gang- og sykkelstier med 20 mill. kroner.

Disse medlemmer vil at midlene til rassikring skal bevilges over egen post på budsjettet, og trekker derfor ut 191,6 mill. kroner fra post 30 innenfor vedtatt ramme.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer foreslå at post 30 reduseres med 626,6 mill. kroner og bevilges med 4 091,8 mill. kroner.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet meiner det er behov for ein kraftig auke i løyvinga til investeringar i det sekundære riksvegnettet i høve til Regjeringa sitt forslag. Denne medlemmen viser til Senterpartiet sitt alternative budsjett der løyvingane til riksveginvesteringar aukast med 470 mill. kroner over post 30. Innanfor den fylkesfordelte ramma skal om lag 100 mill. kroner brukast til gang- og sykkelvegar.

Det er eit skrikande behov for å giere noko med veg-standarden mange stader, og mange prosjekt står klare til å bli realiserte. For å utløyse det store verdiskapingspo-tensialet i distrikta, vil utbygging av det sekundære riks-vegnettet vere avgjerande. Ved fordelinga av auka riks-veginvesteringar, legg denne medlemmen blant anna vekt på fylke som har dårleg vegstandard, behov for utbetring av flaskehalsar og mange vegar som er rasutsette.

Denne medlemmen foreslår ein auke i rammene til fylka slik det går fram av tabellen:

Fordeling av auka riksvegsløyvingar:

Fylke	mill. kroner
Finnmark.....	25
Troms	30
Nordland	40
Nord-Trøndelag	35
Sør-Trøndelag	25
Møre og Romsdal	40
Sogn og Fjordane	40
Hordaland	40
Rogaland	35
Vest-Agder	20
Aust-Agder	20
Telemark	25
Oppland.....	25
Hedmark	25
Buskerud.....	25
Østfold	20

For dei to fylka Oslo og Akershus blir det foreslått å auke løyvingane til kollektivtransport i staden for auka vegsløyvingar.

Denne medlemmen meiner at fylkeskommunane må disponere desse midlane ut frå dei prioriteringane fylkeskommunane har gjort. Denne medlemmen meiner og at midlane må kunne brukast på viktige stamvegstrekingar dersom fylkeskommunane ynskjer det. Til dømes er dette aktuelt i Nordland når det gjeld oppstart av Lofast. Tilsvarande kan og vere aktuelt i andre fylke. Denne medlemmen legg difor ikkje inn forslag til disponering av midlane under dei ein-skilde ruter eller fylker.

RASSIKRING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, fremmer følgende forslag:

"Det opprettes ny post 31 Tilskudd til rassikring, på statsbudsjettet. Midlene kan nyttes til viktige rassikringstiltak på både fylkesveger og riksveger."

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Regjeringen foreslår å slå sammen post 31 Rassikring med post 30. Det ville medføre at øremerkede midler til rassikring faller bort. Disse medlemmer viser til at det var regjeringen Bondevik I som prioriterte å øremerke midler til rassikring i St.prp. nr. 1 (1997-1998). Det ble i samme budsjett vedtatt å utarbeide en nasjonal plan for rassikring. Disse medlemmer viser til at det i mange regioner, spesielt på Vestlandet og i Nord-Norge er store behov for rassikringstiltak. En øremerket post på statsbudsjettet vil bidra til en hurtigere gjennomføring av rassikringsarbeidet i de mest rasutsatte deler av landet.

Disse medlemmer vil peke på at rasfaren er stor langs mange norske veger. Rasfarlige strekninger skaper stor utrygghet for de som reiser og ikke minst for dem som må sende unger avgårde på en rasfarlige skoleveg.

Medlemene i komiteen frå Høgre og Kristeleg Folkeparti ser positivt på at løyvingane til rassikring vert auka. Desse medlemmene meiner det viktig å prioritere rassikringssprosjekt framover, men stør Regjeringa si vurdering om å innlemme midlane som ein del av dei ordinære midlane til riksveginvesteringar. Desse medlemmene syner til det faktum at grenseoppgangen mellom rassikringsprosjekt og andre vegprosjekt er stadig meir flytande. Desse medlemmene ønskjer likevel å verte grundig orientert om rassikringsprosjekt i komande proposisjonar, inkludert større vegprosjekt som har rassikrings-element i seg. Desse medlemmene vil og peike på at rassikringsprosjekt ikkje kan vurderast ut frå nytte-kost på same måte som andre samferdselsprosjekt då det må leggjast monaleg større vekt på at rassikring i stor grad handlar om å skape tryggleik for folk i kvardagen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Regjeringen foreslår at post 31 Rassikring fjernes og legges inn under det ordinære investeringsbudsjettet. Disse medlemmer mener det fortsatt bør være en egen post for rassikring, og foreslår at denne opprettholdes med en bevilgning på 200 mill. kroner. Dette vil oppfylle de løfter Fremskrittspartiet ga ved behandlingen av Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår å øke satsingen på rassikring kraftig ved at midlene til rassikring økes med 100 mill. kroner. Disse medlemmer foreslår også at midlene fortsatt skal øremerkes, og bevilges over egen post. Den samlede satsingen på rassikring i Sosialistisk Venstrepartis prinsipale forslag til budsjett er på 291,6 mill. kroner.

Disse medlemmer vil i sitt forslag innen vedtatt ramme for rammeområde 18 foreslå å bevilge ny post 31 Tilskudd til rassikring, med 251,6 mill. kroner.

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet har merka seg at Regjeringa foreslår å fjerne eigen post for rassikring. Regjeringa foreslår i staden å slå saman post 31 Rassikring med post 30. Denne medlemen meiner at satsing på rassikring vil vere viktig tryggingstiltak for dei som ferdast langs vegen og skape meir stabile transportvilkår. Senterpartiet vil oppretthalde eigen post for rassikring med ei løyving på 250 mill. kroner.

Denne medlemen vil foreslå ein slik auke i rammene til fylka:

Fordeling av auka løyvingar til rassikring

Fylke	mill. kroner
Finnmark.....	20
Troms.....	30
Nordland.....	30
Nord-Trøndelag.....	20
Sør-Trøndelag.....	20
Møre og Romsdal.....	35
Sogn og Fjordane.....	35
Hordaland.....	35
Rogaland.....	25

7.10.4.1 MERKNADER TIL STAMVEGRUTER/PROSJEKT

Rute 1 E6 Riksgrensen/Svinesund-Oslo

E6 Assurtjern-Klemetsrud

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til avtale om økning av midler under post 30, og foreslår at 10 mill. kroner av økningen går til sterkningen Assurtjern-Klemetsrud.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil kutte bevilgningen til E6 Assur-

tjern-Klemetsrud med 130 mill. kroner. Vegen vil lede mer trafikk inn i områder som allerede er sterkt plaget av luftforurensning. Disse medlemmer går for en økt satsing på jernbane og annen kollektivtransport på denne strekningen.

Rute 2 E6 Oslo-Trondheim

E6 Skjerdingstad-Jaktøyen

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil kutte bevilgningen til E6 Skjerdingstad-Jaktøyen med 150 mill. kroner. Vegen kommer i konflikt med Gaulavassdraget som er vernet og vil ødelegge mye verdifull dyrket mark.

Rute 3 E6 Trondheim-Fauske med tilknytninger

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til det arbeid som pågår for å få en akseptabel trafikkløsning for E6 gjennom Fauske sentrum.

Flertallet viser til avtale om økning av midler under post 30, og vil på denne bakgrunn øke bevilgningene til rute 3, E6 Trondheim-Fauske med tilknytninger, med 5 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet foreslo i sitt alternative budsjett å bevilge 5 mill. kroner til kurveutbedring ved E6 ved Langstein i Nord-Trøndelag. Disse medlemmer foreslo på denne bakgrunn at rute 3 ble øket med 5 mill. kroner til dette prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti finner det ikke riktig å prioritere prosjektet E6 Jevika-Selli på dette års budsjett, og vil kutte bevilgningen med 115 mill. kroner.

Rute 4 E6 Fauske-Nordkjosbotn med tilknytninger

Lofotens fastlandsforbindelse (Lofast)

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, er enige om å starte fullføringen av Lofast i 2003 og foreslår bevilget 35 mill. kroner til prosjektet i 2003.

Flertallet viser til at Regjeringen nylig har gjennomført statlig reguleringsplan på parseller på traséen for Lofast og at plansituasjonen nå er avklart. Det er også gjennomført ekstern kvalitetssikring av prosjektet.

Flertallet forutsetter at departementet orienterer Stortinget om det endelige kostnadsoverslaget basert på den eksterne kvalitetssikringen før anleggstart og så snart som mulig i vårsesjonen.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser i denne forbindelse til avtale om økning av midler under post 30, jf. kap. 5.1 i innstillingen.

Rute 6 E18 Riksgrensen/Ørje-Oslo

E18 Sekkelsten-Krosby

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til St.prp. nr. 1 (2002-2003) der det heter:

"I forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 68 (2001-2002), åpner flertallet i samferdselskomiteen for å framskynde anleggsstart på parsellen Sekkelsten - Krosby under forutsetning av at dette ikke fører til urasjonell anleggsdrift. Det forutsettes videre at arbeidene på parsellen skal slutføres som forutsatt i Nasjonal transportplan og at en ev. forsering ikke skal føre til omprioritering av statlige midler fra prosjekter i andre fylker, jf. Innst. S. nr. 265 (2001-2002). Det arbeides med opplegg for forsering av byggestart i tråd med disse forutsetningene, men vurderingene er ikke slutført. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med forslag til videre framdrift for prosjektet så snart dette er nærmere avklart."

Flertallet viser til avtale om økning av midler under post 30 og foreslår at det bevilges 15 mill. kroner i statlige midler til dette prosjektet i 2003. Forutsetningene som er lagt til grunn i Innst. S. nr. 265 (2001-2002) må oppfylles før prosjektet kan startes opp.

Flertallet forutsetter at endelig kostnadsoverslag og videre framdrift for prosjektet forelegges Stortinget før anleggsstart, og ber departementet komme tilbake til dette så snart som mulig i vårsesjonen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Innst. S. nr. 265 (2001-2002) hvor et flertall skriver:

"Flertallet føreset at ei forsert utbygging av E6 ikkje skjer på kostnad av utbygginga av E18 gjennom Østfold.

Flertallet viser til at det i handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan er planlagt oppstart av strekningen Sekkelsten-Krosby ny E18 gjennom Østfold i 2004.

Flertallet er kjent med at det no ligg føre godkjent reguleringsplan for strekningen, og har merka seg at det er sett fram ynskje frå lokalt hald om raskare oppstart av denne parsellen enn føresett i Nasjonal transportplan.

Flertallet vil opne for at Østfold bompengeselskap får høve til å ta opp lån til å framskynde oppstarten, på føresetnad av at selskapet legg fram planar som sikrar rasjonell framdrift av parsellen slik at ein unngår stopp og ekstrakostnader ved arbeidet.

Flertallet føreset vidare at arbeidet med parsellen blir slutført slik det er føresett i Nasjonal transportplan, og at framskyndinga ikkje medfører omprioritering av statlege midlar frå prosjekt i andre fylke.

Flertallet føreset at Østfold bompengeselskap arbeider vidare med eit opplegg for å framskynde byggestart ut frå desse føresetnadene, og at Regjeringa i samband med budsjettet for 2003 kjem tilbake til Stortinget med forslag til vidare framdrift av prosjektet."

Disse medlemmer står ved tidligere vilkår og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"1. E18, parsellen Sekkelsten-Krosby, kan åpnes for utbygging ved at Østfold bompengeselskap får

anledning til å oppta lån for å forskottere utbyggingen.

2. Statens andel blir som forutsatt.
3. Utbyggingen skal ikke gå på bekostning av andre vegprosjekt."

E18 Mosseveien

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det er store trafikale problemer på Mosseveien fra Sørenga til Fiskevoll. Dette gir også store miljøkonsekvenser for befolkningen i området og fører til at det blir stor gjennomgangstrafikk i boligområder og på mange skoleveger.

Flertallet viser til at det skal bygges tunnel under Bjørvika, og at dette nødvendiggjør at det lages en løsning for sørgående trafikk. Flertallet peker på at Mossevegen slik den er i dag vil bli en "kork" for sørgående trafikk og den trafikale gevinsten med omleggingen i Bjørvika vil kunne reduseres hvis ikke Mosseveien fra Sørenga til Fiskevoll utbedres.

Flertallet vil peke på at dagens Mosseveitrasé hindrer allmennheten i å kunne bruke fjorden. Ved å gjøre fjorden tilgjengelig ville store deler av Oslos befolkning få et mye bedre rekreasjonstilbud langs fjorden. Spesielt vil det lette adkomsten for bruk av fjorden for mennesker fra Oslo Indre Øst.

Flertallet ber Regjeringen snarest komme med en vurdering av utbygging av Mosseveien i tunnel mellom Sørenga og Fiskevoll basert på privat finansiering.

Rute 7 E18 Oslo-Kristiansand

E18 Brakerøya-Frydenhaug

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil kutte bevilgningen til E18 Brakerøya-Frydenhaug med 60 mill. kroner. På denne strekningen har toget naturlige fortrinn, og det bør satses på jernbane og annen kollektivtransport. Utbedring av vegstandarden i sentrale områder vil føre til at passasjerer flyttes fra tog til veg, slik vi har sett i Vestfold etter at den firefelts motorvegen åpnet. Vegtrafikken på E18 i Vestfold har økt med 11 pst. sist år, og toget har tapt mange passasjerer på samme strekning.

E18 Brokelandsheia-Vinterkjær

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil kutte 65 mill. kroner fra prosjektet E18 Brokelandsheia-Vinterkjær. Vegprosjektet kommer i konflikt med hensynet til det biologiske mangfoldet, og disse medlemmer finner det ikke riktig å prioritere dette prosjektet nå.

E18 Bjørndalssletta-Gartnerløkka, Kristiansand

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, foreslår av den foreslåtte økningen under kap. 1320 post 30 å tildele 20 mill. kroner til Bjørndalssletta i Kristiansand.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser i denne forbindelse til avtale om økning av midler under kap. 1320 post 30. jf. kap. 5.1 i innstillingen.

Rute 8 E39 Kristiansand-Bergen

E39 Moberg-Svegatjørn

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, foreslår av den foreslåtte økningen under kap. 1320 post 30 å tildele 10 mill. kroner av økningen til prosjektet Moberg-Svegatjørn.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser i denne forbindelse til avtale om økning av midler under kap. 1320 post 30. jf. kap. 5.1 i innstillingen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil kutte bevilgningene til E39 Moberg-Svegatjørn med 25 mill. kroner. Vegen vil gå rett over Ulvenvannet som er et viktig område for låvesvale i Norge. Låvesvale har vært i sterk tilbakegang i Norge, og hensynet til viktige låvesvalelokaliteter bør derfor veie tungt.

Rute 12 E16 Kjørbo/Sandvika-Bergen

E16 Øye-Borlaug

Fleirtallet i komiteen, medlemmene fra Høyre, Framstegspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til samferdselskomiteen sine einstemmige merknader i tilknytning til behandlingen av Nasjonal transportplan, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001), der det blei presisert:

"Komiteen viser til den trafikkvekst E-16 i Lærdalsdalen og over Fillefjell har hatt etter at Lærdalstunnelen åpnet. Komiteen mener at det av hensyn til trafikkavviklingen er viktig at den planlagte opprustningen skjer raskest mulig og kontinuerlig. Komiteen ber om at det blir utarbeidet en plan for opprustning av E-16 i Oppland og Sogn og Fjordane. Dette slik at det dårligste strekningene, og spesielt fjellstrekningen Steinklepp - Øye, kan få sin opprustning."

Fleirtallet viser til at denne merknaden også blei gjenteken ved Stortinget si behandling av statsbudsjettet for 2002 - der det frå departementet var tilrettelagt for at fjellstrekninga kunne prioriterast i planperioden 2002-2005.

Fleirtallet viser til avtale om auke av midlar under post 30, og foreslår å tildele 10 mill. kroner av auken til strekninga Øye-Borlaug.

Rute 15 rv 2 Riksgrensen/Magnor-Kløfta med tilknytning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, foreslår av den

foreslåtte økningen under kap. 1320 post 30 å tildele 5 mill. kroner til rv 2 Riksgrensen/Magnor-Kløfta.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser i denne forbindelse til avtale om økning av midler under kap. 1320 post 30. jf. kap. 5.1 i innstillingen.

7.10.4.2 MERKNADER TIL FYLKESFORDELTE RAMME OG PROSJEKTER (ØVRIG RIKSVEGNETT)

Oslo

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002). Her ba komiteen om en vurdering av muligheten for å framskynde oppstart av rv 4 Fossumdiagonalen til perioden 2002-2005. Flertallet registrerer at departementet har konkludert med at det ikke er mulig å forsere en oppstart av Fossumdiagonalen denne perioden. Begrunnelsen er at Oslo kommune ennå ikke er ferdig med kommunedelplan og reguleringsplan for området.

Flertallet vil peke på at manglende framdrift i Oslo kommunes planarbeid forsinker arbeidet med Fossumdiagonalen. På denne måten vil vesentlige miljøforbedringer for området bli utsatt. Flertallet vil be departementet medvirke til at samarbeidet mellom kommunen og stat blir forbedret. Flertallet mener at departementet må sørge for å få fortgang i arbeidet med vegløsninger og kollektivtransport i Groruddalen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti registrerer at arbeidet med kommunedelplanen for Rommen-Bånkall, inkl. Fossumdiagonalen, er utsatt i påvente av arbeid med en helhetlig utviklingsplan for Groruddalen. Denne utviklingsplanen er et samarbeidsprosjekt mellom Oslo kommune og staten v/Miljøverndepartementet og består av flere delprosjekter, bl.a. kollektivplan og miljøplaner, hvor Oslo kommune leder arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er bekymret over stadig økende trafikk på rv 4 i Oslo mellom Hausmanns gate og Sinsen. Rv 4 går her gjennom noen av landets tettest bebodde områder. En tunnel fra Sinsen til Nylandsveien ved Hausmanns gate med av- og påkjøringspunkter på Carl Berners plass, vil løse mange problemer. Miljøsituasjonen i Oslo indre Øst blir bedre, det blir færre trafikkulykker, og fremkommeligheten blir bedre både for gjennomgangstrafikken i tunnelen og for lokal trafikk, herunder syklistene og fotgjengere i det gatenettet som nå brukes som rv 4.

En slik tunnel vil avlaste bl. a. Finnmarksgata, Sars gate, Lakkegata, Trondheimsveien, Vogts gate, Maridalsveien, Uelands gate, Mailundveien og Fagerheimgata, og bydelene Grønland, Gamlebyen, Tøyen, Sofienberg, Grünerløkka, Torshov, Sagene, Carl Berners Plass, Rosenhoff og Sinsen.

Hedmark

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Hedmark er blant fylkene med lavest oppfølgingsgrad, 43,2 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

Disse medlemmer foreslår innenfor rammen til samferdsel som følge av budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet, å øke rammen til Hedmark med 10 mill. kroner.

Disse medlemmer viser for øvrig til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett hvor rammen til Hedmark ble foreslått økt med 20 mill. kroner.

Oppland

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det er et betydelig behov for opprustning av rv 33, spesielt gjelder dette på strekningene Tonsåsen, Vardalsåsen og Skreiaberget.

Flertallet viser til avtale om økning av midler under post 30, og foreslår å tildele 25 mill. kroner av økningen til opprustning av disse strekningene.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Oppland er blant fylkene med lavest oppfølgingsgrad, 42,9 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

Disse medlemmer foreslår innenfor rammen til samferdsel som følge av budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet, å øke rammen til Oppland med 10 mill. kroner.

Disse medlemmer viser for øvrig til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett hvor rammen til Oppland ble foreslått økt med 20 mill. kroner.

Buskerud

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at bevilgningen til Drammenspakken muliggjør anleggsstart i Kreftingsgate.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at det er nødvendig å opprettholde framdriften i Drammenspakka.

Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett, og vil innenfor budsjettammen foreslå å øke den fylkesfordelte rammen til Buskerud med 20 mill. kroner, og forutsetter at beløpet nyttes til grunnerverv/oppstart i Kreftingsgt. i Drammen.

Aust-Agder

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt prinsipale forslag til budsjett der det er foreslått å øke fylkesfordelt ramme til Aust-Agder med 10 mill. kroner, og at beløpet nyttes til prosjektet Blakstad bru.

Hordaland

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Hordaland er blant fylkene

med lav oppfølgingsgrad, 46,7 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

Disse medlemmer foreslår innenfor rammen til samferdsel som følge av avtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet, å øke rammen til Hordaland med 30 mill. kroner.

Disse medlemmer viser for øvrig til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett hvor rammen til Hordaland ble foreslått økt med 20 mill. kroner.

Disse medlemmer har merket seg at det ikke er foreslått penger til opprustning av Aga-pasellen på rv 550 Odda-Utne. Parsellen er det dårligste partiet på vege mellom Odda og Utne. Disse medlemmer viser til at denne vegstrekningen har stått på prioriteringslisten i mange år og at reguleringsplanen forbi Agatunet er gjennomført. Disse medlemmer ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett redegjøre for hvordan utbedring av Agapasellen kan forseres.

Sogn og Fjordane

Fleirtalet i komiteen, medlemmene fra Høyre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til avtale om å auke midlane under post 30, og foreslår å løyve 15 mill. kroner til rv 620, Kjødipollen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at regjeringspartiene og Fremskrittspartiet bevilger mindre penger til samferdsel. Disse medlemmer foreslår av den grunn å øke fylkesfordelt ramme til Sogn og Fjordane med 15 mill. kroner, og at løyvingen blir brukt til utbedringer av rv 5 strekningen Førde-Florø.

Møre og Romsdal

Fleirtalet i komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti, viser til at det er planlagt oppstart av rv 653 Eiksundsambandet i 2003 og ber om at oppstarten skjer så tidleg at prosjektet kan stå ferdig som planlagt i 2007.

Fleirtalet foreslår av den foreslåtte auken under kap. 1320 post 30 å tildele 10 mill. kroner til dette prosjektet i 2003.

Eit anna fleirtal, medlemmene frå Høyre, Framstegspartiet og Kristeleg Folkeparti, viser i samband med dette til avtale om å auke midlane under kap. 1320 post 30, jf. kap. 5.1 i innstillinga.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Møre og Romsdal er blant fylkene med lavest oppfølgingsgrad, 36,3 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

Disse medlemmer foreslår innenfor rammen til samferdsel som følge av avtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet, å øke rammen til Møre og Romsdal med 30 mill. kroner.

Disse medlemmer viser for øvrig til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett hvor rammen til Møre og Romsdal ble foreslått økt med 40 mill. kroner.

Nordland

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rv 822 mellom Sigerfjord og Kaljord er stykkevis i meget dårlig forfatning, blant annet med en rasfarlig tunnel. Langs rv 822 er det en stor del tungtrafikk. Disse medlemmer ber om at denne vegen blir vurdert opprustet snarest.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Nordland er blant fylkene med lavest oppfølgingsgrad, 43 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002-2005. Av vegprosjekter som må utsettes som følge av den lave rammen, er rv 808 Finneidfjord-Hemnesberget og rv 813 Beiarfjellet.

Disse medlemmer foreslår innenfor rammen til samferdsel som følge av avtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet, å øke rammen til Nordland med 30 mill. kroner.

Disse medlemmer viser for øvrig til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett hvor rammen til Nordland ble foreslått økt med 40 mill. kroner.

Finnmark

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at vegstrekningen mellom Honningsvåg og Nordvågen er en svært rasutsatt strekning med stor lokaltrafikk. Nordkapp kommune har foreslått å bygge en tunnel mellom Honningsvåg og Nordvågen finansiert som OSP prosjekt, med bompenginntekter fra fastlandsforbindelsen til Magerøya. Disse medlemmer vil be om at Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett vurderer om det er grunnlag for en slik løsning.

7.10.4.3 STORE FYLKESVEGPROSJEKT

Fleirtallet i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til departementet sin omtale av Jondalsprosjektet. *Fleirtallet* er samd i vurderinga til departementet når det gjeld behovet for ei forsert framdrift i planlegginga av dette prosjektet.

Fleirtallet føreset at det vert lagt opp til ei avklaring av finansieringsløysing for Jondalsprosjektet og at planarbeidet vert gjennomført slik at prosjektet kan starte opp så raskt som mogeleg.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til Innst. S. nr. 227 (2001-2002), der fleirtallet i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet uttaler følgende:

"Komiteens flertall viser til overgangsordningen som Stortinget har lagt inn for gjenværende store fylkesveg-

prosjekter etter at ordningen med tilskudd til store fylkesvegprosjekter over Samferdselsdepartementets budsjett er avvirket fra og med 2001 og slutter seg til at dette må få en avviklingsordning."

Disse medlemmene legg framleis dette til grunn og viser til behovet for ei slik overgangsordning med statleg medverknad i inneverande planperiode fram til og med budsjettet for 2005.

Disse medlemmene vil difor fremje følgjande forslag:

"Stortinget ber om at det vert lagt opp til ei statleg finansieringsordning for store fylkesvegprosjekt til og med budsjettet for 2005."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Innst. S. nr. 227 (2001-2007) der disse medlemmer var en del av flertallet. Disse medlemmer viser til budsjettavtalen mellom Fremskrittspartiet og regjeringspartiene, og vil komme tilbake til saken om store fylkesvegprosjekter på et senere tidspunkt.

7.10.5 Komiteens merknader til post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Komiteen har merket seg at bevilgningsnivået er økt i forhold til inneværende år, men at oppfølgingsgraden i forhold til NTP fremdeles bare er på 42 pst. Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteen vil i forbindelse med kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift peke på at rammen som ble lagt fra starten av følges opp. Komiteen peker på at dette skulle være en kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift for industri og næringsvirksomhet. Komiteen mener derfor det er viktig at dette følges opp med årlige bevilgninger.

7.10.6 Komiteens merknader til post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Senterpartiet, viser til statsrådens svar av 4. desember 2002 angående Bjørvika-prosjektet, og der statsråden skriver:

"En bevilgning på 10 mill. kr øremerket til dette formålet vil bety igangsetting av en betydelig prosjekteringsinnsats i 2003. En bevilgning på 20 mill. kr som foreslått i St.prp. nr. 1 (2002-2003) ville kunne bidra til en noe raskere framdrift i 2003, men departementet vil under alle omstendigheter fortsatt legge til grunn for planleggingen at byggestart skal være mulig i 2005 slik Stortinget forutsatte ved behandlingen av St.meld. nr. 28 (2001-2002)."

Flertallet viser til Stortingets forutsetning ved behandling av St.meld. nr. 28 (2001-2002) og er tilfreds med at departementet legger til grunn at byggestart skal være mulig i 2005.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at ved behandlingen av St.meld.

nr. 28 (2001-2002) uttalte flertallet (alle unntatt Fremskrittspartiet og Senterpartiet) følgende i Innst. S. nr. 236 (2001-2002):

"Flertallet slutter seg også til at de statlige midlene til veiprojektet budsjetteres på egen post i tillegg til NTP-rammen og forutsetter at disse midlene kommer i tillegg til full måloppfylling for perioden 2002 - 2005 sett under ett."

Flertallet konstaterer at det fortsatt er uklart om denne forutsetningen blir oppfylt og at det derfor ikke haster med å sette i gang planlegging.

Flertallet foreslår derfor å redusere post 35 Vegutbygging i Bjørvika, med 10 mill. kroner i påvente av avklaring om Stortingets forutsetninger for vedtaket kan oppfylles.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Innst. S. nr. 236 (2001-2002) der et flertall (alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet) uttaler følgende:

"Flertallet slutter seg også til at de statlige midlene til veiprojektet budsjetteres på egen post i tillegg til NTP-rammen og forutsetter at disse midlene kommer i tillegg til full måloppfylling for perioden 2002-2005 sett under ett."

Disse medlemmer mener at inngått avtale mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet nå sår tvil om vegutbyggingen i Bjørvika. Disse medlemmer mener dette er et alvorlig løftebrudd fra regjeringspartienes side, spesielt fra Høyre. Avtalepartenes kutt på 10 mill. kroner til planlegging av vegsystemet i Bjørvika vil kunne innebære en forsinkelse på minst ett år. Disse medlemmer peker videre på at dette kuttet også vil få konsekvenser for en samlet vegutbygging i Oslo. Den inngåtte avtalen vil hindre muligheten om å nå full måloppfylling i perioden ved å redusere bevilgningen til planlegging i Bjørvika.

Medlemmen i komiteen fra Senterpartiet viser til Senterpartiet sin merknad i Innst. S. nr. 119 (2000-2001):

"Innanfor knappe investeringsrammer til samferdselsformål, finn denne medlemmen det vanskeleg å bruke midlar frå samferdselssektoren til eit prosjekt som i så stor grad er eit byutviklingsprosjekt."

Denne medlemmen har ikkje endra syn på Bjørvikaprojektet og vil difor omprioritere dei 20 mill. kroner som er avsett til Bjørvika til andre formål i budsjettet.

7.10.7 Komiteens merknader til post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift

Komiteen har merket seg at bevilgningen til riksvegferjedrift er om lag på samme nivå som for 2002, og at man dermed viderefører tilbudet som i 2002.

Komiteen vil peke på at riksvegferjene utgjør en viktig del av et godt kommunikasjonstilbud for kyst-

norge. For næringslivet er god kapasitet og høy frekvens avgjørende for å opprettholde og øke aktiviteten i bedriftene.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, har merket seg arbeidet med effektivisering av riksferjedriften og viser til at departementet vil lyse ut flere riksvegferjesamband på anbud i 2003.

Flertallet er tilfreds med at departementet har satt i gang et arbeid med å utarbeide et felles utbetalings-system på bompengestasjoner og ferjer innen 2005.

Flertallet har merket seg at ferjeflåten fortsatt har en høy gjennomsnittsalder, og er derfor glad for at departementet ser behovet for å bygge og oppgradere ferjer for å bedre fremkommelighet og krav til sikkerhet.

Flertallet har merket seg at utprøving av en ferje av typen FerryCat 120 vil skje i samband Stavanger-Tau i 2003.

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

Flertallet vil understreke at for å kunne utvide bruken av gass til transportformål, er det en forutsetning å få bygget ut distribusjonssystemer. For å få lønnsomhet i distribusjonen er det viktig å involvere andre sektorer enn samferdselssektoren.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peke på at riksvegferjene utgjør en viktig del av et godt kommunikasjonstilbud for Kyst-Norge. Tilbudet er ikke godt nok på mange samband, noe som skaper problem for innbyggerne og næringslivet. Problemene skyldes både mangel på kapasitet og for lav frekvens. Dette fører til usikkerhet ved leveranser, økt tidsforbruk og økte utgifter for næringslivet. Det er derfor nødvendig å bedre ferjetilbudet.

Disse medlemmer viser til at ramme til fornyelse av ferjeflåten er for lav. Nye krav til sikkerhetsforskrifter (EU direktiv 98/18) vil kreve en betydelig oppgradering og fornying av ferjeflåten. Hele 121 av dagens ferjeflåte på 193 fartøyer vil være 30 år eller eldre i 2010. Bare 10 av disse tilfredsstiller nye krav om tilgjengelighet og miljø. I budsjettforslaget er rammen til investeringer skåret ned i forhold til det som lå til grunn i Nasjonal transportplan som ville ha gitt 15 nye ferjer i planperioden.

Disse medlemmer viser til at ferjetrafikken står for en betydelig del av utslippene av nitrogenoksider (NO_x) i Norge. Norge er gjennom konvensjonene om langtransportert grenseoverskridende luftforurensning forpliktet til å redusere våre utslipp av NO_x. En fornyelse av ferjeflåten vil være et vesentlig bidrag til å oppnå våre internasjonale forpliktelser hvis det stilles

teknologinøytrale krav til reduserte utslipp i forbindelse med nybygging og oppgradering av ferjer.

Disse medlemmer ber Regjeringen i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett om å legge fram en plan for oppgradering og fornying av riksvegferjefflåten fram til 2010, slik at den tilfredsstiller nye krav til sikkerhet og bidrar til å oppfylle våre internasjonale miljøforpliktelser. I tillegg bes Regjeringen legge fram en framdriftsplan for oppfyllelse av de nasjonale service-mål for kapasitet og frekvens innen riksvegferjedriften.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti viser videre til at en stadig større andel av tungrafikken som går på E6 gjennom Hamarøy og Tysfjord kommune og videre til Narvik bruker rv 827 via Drag i Tysfjord og med ferje til Kjøpsvik. Bakgrunn for dette er at man unngår to problemfylte fjelloverganger. Dette skaper problemer for ferjeovergangen Drag-Kjøpsvik. Disse medlemmer ber om at det blir vurdert etablert ekstra ruteavganger slik at trafikkveksten ikke skaper problemer for befolkningen og brukerne i det aktuelle området.

Medlemmene fra Fremskrittspartiet viser i denne forbindelse til muligheten til overføring mellom post 30, 23 og 72, samt at eventuelt innsparte midler i forbindelse med konkurranse kan brukes til ekstra avganger.

Disse medlemmer mener at ferjetransport bør konkurransesettes i så stor utstrekning som mulig, og at gevinstene med dette tilfaller brukerne i form av lavere takster, eller flere avganger.

Disse medlemmer viser til at ferjesambandet som binder Svolvær og Skutvik sammen har stor betydning for næringslivet i Lofoten, spesielt gjelder dette for fiskeriene. Næringslivet i Lofoten har ved gjentatte anledninger tatt opp problemer rundt for få avganger på formiddagen, noe som fører til at transport av fersk fisk til markedene i sentraleuropa blir forsinket. Disse medlemmer ber om at det blir vurdert etablert en ekstra ruteavgang på formiddagen mellom Svolvær og Skutvik. Disse medlemmer viser også i denne forbindelse til muligheten til overføring mellom post 30, 23 og 72, samt at eventuelt innsparte midler i forbindelse med konkurranse kan brukes til ekstra avganger.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at det under post 72 foreslås 1 091,3 mill. kroner. Dette er om lag det samme som i 2002. Regjeringen forutsetter at dagens tilbud skal videreføres i 2003. Disse medlemmer viser til at kostnadsøkningen ikke er kompensert, noe som vil bety et redusert tilbud i 2003. Det vil gjøre situasjonen for mange lokalsamfunn som er avhengig av ferjetransport vanskeligere.

Disse medlemmer viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjettforslag hvor det foreslås å øke rammene til riksvegferjedriften med 20 mill. kroner. Det vil kunne bidra til å opprettholde dagens tilbud og

forbedre tilbudene på prioriterte samband med dårlig tilbud i dag. Innenfor vedtatt ramme foreslås en økning på 10 mill. kroner.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til at i fleire land er riksvegferjene gratis, medan ferjebillettane i Noreg medfører ein ekstra kostnad for trafikantane. Senterpartiet vil arbeide for at riksvegferjene i Noreg skal bli gratis. Denne medlemmen vil peike på at både lågare ferjetakstar, betre ferjefrekvens og nattferjer er tiltak som vil vere positive for busetnad og næringsutvikling. Denne medlemmen vil vise til Senterpartiet sitt alternative budsjett der tilskot til riksvegferjedrifta er auka med 50 mill. kroner.

ALTERNATIV BRUK AV FERJETILSKUDD MV.

Komiteen syner til merknader i Innst. S. nr. 227 (2001-2002) der eit fleirtal, alle unnateke Framstegspartiet, ga sin tilslutnad til at innsparte drifts-, vedlikeholds- og kapitalkostnader knytta til ferjesamband kan nyttast som delfinansiering av samband som gjer ferje overflødig. Fleirtalet sa vidare:

"Flertallet vil understreke at alle reelle innsparingar må tas med fullt ut, men at en bør unngå overkompensasjon som kan føre til dårligere tilbud på andre ferjestrekninger eller økte statlige utgifter."

Fleirtalet merka seg at Regjeringa då meinte at det kun skulle vere innsparingar etter evt. ferjerokeringar som skulle leggjast til grunn. Fleirtalet sa difor at

"slike rokeringer også kan føre til at man kan spare kostnader til nybygg og mener at disse innsparingene må tas med i regnestykket over innsparte kostnader."

Komiteen har merka seg at Regjeringa ikkje gjer greie for eit slik system i budsjettproposisjonen og at dei i eit svar på spørsmål frå komiteen uttalar at dei finn det mest formålstenleg å knyte dette til ei aktuell sak. Komiteen har i utgangspunktet ikkje noko imot dette, men ber om at det vert lagt fram som eiga sak, evt. i Revidert nasjonalbudsjett dersom det til då ikkje ligg føre ei konkret sak. Komiteen erfarer at det er stor merksemd ute i kystnorge om denne saka, og ser det som ein føremon at det vert utarbeidd så konkrete retningslinjer som mogleg slik at ein i aktuelle prosjekt i stor grad kan rekne seg fram til framtidige ferjeavløy-singstilskot.

Komiteen har merka seg at ferjeinvesteringar i Noreg vert avskrivne over 15 år når gjennomsnittleg alder på ferjene er over 30 år. Komiteen ynskjer seg ei vurdering av dette med sikte på ei avskrivningstid som står meir i høve til forventa alder på ferja, og ber Regjeringa koma tilbake til dette på eigna måte.

RIKSVEGFERJESTATUS

Komiteen vil be Regjeringen vurdere kriteriene for hvilke samband som skal ha riksvegferjestatus i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan. Komiteen vil peke på at bl.a. ferje i Kragerø-skjærgården, ferje Oslo-Nesodden og ferje over Randsfjorden er eksempel på behovet for en slik vurdering.

7.11 Kap. 1321 og 4321 Etablering av selskap for vegproduksjon/Avslutning av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen

7.11.1 Sammendrag

OM OMDANNING AV STATENS VEGVESENS PRODUKSJONSVIRKSOMHET TIL STATLIG AKSJESELSKAP

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2002-2003) fremmes de nødvendige forslag til stortingsvedtak og øvrige premisser i forbindelse med omdanningen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap. Det legges samtidig fram en odelstingsproposisjon med forslag til Lov om omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap, jf. Ot.prp. nr. 6 (2002-2003).

Omdanningen forutsettes å skje ved at produksjonsvirksomheten sine eiendeler og forpliktelser i hovedsak overføres til det nye selskapet i forbindelse med etableringen av selskapet 1. januar 2003, og som vederlag overtar staten alle aksjer i det nye aksjeselskapet. Ved etableringen av aksjeselskapet legges det til rette for at selskapet kan inngå langsiktige finansieringsavtaler i det private markedet. Virksomheten skal drive i et åpent marked, og med samme krav til forretningsmessig drift som andre aktører. Selskapet må derfor gis betingelser på linje med konkurrerende selskaper.

Departementet mener det er viktig at selskapet opererer under like konkurransevilkår som private aktører allerede fra etableringstidspunktet. Selskapet skal konkurrere om alle nye oppdrag fra første stund, og Statens vegvesen vil således ikke tildele oppdrag direkte til selskapet.

Produksjonsselskapet skal framstå som en kompetent og effektiv entreprenørbedrift. Selskapet vil bygge videre på produksjonsvirksomhetens kompetanse, teknologi og ressurser. Utgangspunktet for selskapets virksomhetsområder vil være samferdselsinfrastruktur. Selskapet står imidlertid fritt til å kunne konkurrere i eksterne markeder, eventuelt sammen med strategiske alliansepartnere. Selskapet vil også kunne drive virksomhet i utlandet.

Ved omdanningen av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen til aksjeselskap, vil de ansatte som er knyttet til produksjonsvirksomheten pr. 31. desember 2002 med unntak av ansatte som vil bli værende i Statens vegvesen for å styrke byggherrefunksjonen, bli overført til det nye selskapet.

Om lag 4 350 ansatte knyttet til praktisk produksjon, administrasjon og ledelse vil bli overført til selskapet. Den selskapsanalysen som er foretatt av Vegdirektoratet med hjelp av en ekstern konsulent, tilsier at antatt bemanning pr. 1. januar 2003 må reduseres til om lag 3 600 personer allerede i løpet av 2003.

Samferdselsdepartementet foreslår at det bevilges tilskudd til selskapet til dekning av restruktureringskostnadene. De totale neddiskonterte restruktureringskostnadene er anslått til 1 468 mill. kroner. Ventelønn er da holdt utenfor. Restruktureringskostnadene gjelder følgende tiltak:

- Tidligpensjonering: 911 mill. kroner
- Tjenestepensjonering: 395 mill. kroner

- Opprettholdelse av særaldersgrense: 85 mill. kroner
- Flyttekostnader, pendling og bibehold av lønn, sanering av maskiner: 77 mill. kroner.

Tiltakene omfatter i all hovedsak personalområdet.

Tilskudd til restrukturering forutsettes bevilget i 2003, 2004 og 2005 og inngår ikke i åpningsbalansen. Forslag til bevilgning i 2003 er tatt opp i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2002-2003).

Samferdselsdepartementet har ved hjelp av ekstern konsulent kvalitetssikret og bearbeidet styrets forslag og kommet frem til et forslag til åpningsbalanse presentert i tabell 5.1 i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2002-2003).

Endelig åpningsbalanse vil bli fastsatt når resultatene fra den regnskapsmessige avslutningen foreligger. Det vises i den forbindelse til romertallsvedtak der Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning vedrørende overdragelse av eierdeler.

Samferdselsdepartementet foreslår at selskapet etableres med en egenkapital på 1 900 mill. kroner.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at selskapet i utgangspunktet skal finansiere sin fremtidige virksomhet på vanlige vilkår i lånemarkedet. I henhold til vanlig praksis ved omdanning av statlig virksomhet til selskap, legges det ikke opp til at staten skal garantere for selskapets lån.

Samferdselsdepartementet legger opp til at selskapet på lang sikt underlegges et avkastningskrav som reflekterer selskapets kapitalstruktur og relative risiko, dvs. at avkastningskravet baseres på den såkalte kapitalverdimodellen.

Utbyttekravet for selskapet vil bli fastsatt som en prosentsats av resultatet etter skatt året før budsjettåret.

BUDSJETTMESSIGE KONSEKVENSER FOR 2003

Kap. 1321 Etablering av selskaper for vegproduksjon er opprettet i 2002 for å ivareta nødvendige forberedelser i forbindelse med at Statens vegvesens produksjonsvirksomhet skal omdannes til statsaksjeselskap. Kap. 1321 post 71 Tilskudd til restrukturering foreslås for 2003 bevilget med 492 mill. kroner og post 90 Innskutt egenkapital med 1 900 mill. kroner.

Kap. 4321 Avslutning av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen post 70 Overdragelse av eierdeler, foreslås for 2003 bevilget med 300 mill. kroner.

Samtidig foreslås å nullstille bevilgningen på kap. 1320 Statens vegvesen post 24 Statens vegvesens produksjon som er fremmet i St.prp. nr. 1 (2002-2003).

Avsetningen til pensjonsforpliktelser på 302 mill. kroner vil i helhet bli innfridd i 2003. Dette medfører en reduksjon av bevilgningen på kap. 1542 Tilskudd til Statens pensjonskasse under Arbeids- og administrasjonsdepartementet på tilsvarende beløp.

7.11.2 Komiteens merknader

Komiteen har merka seg det er føreset at omdanninga skal skje ved produksjonsverksemda sine eidelar og plikter vert overført det nye selskapet i samband med etableringa av det nye selskapet, og at det vert lagt til rette for at selskapet skal kunne inngå lang-

siktige finansieringsavtaler i den private marknaden. Komiteen er samd i dette, og i at selskapet må operere under like konkurransevilkår som private aktører alt frå byrjinga.

Komiteen har óg merka seg at dei tilsette som er knytte til produksjonsverksemda, med unnatak av dei som vert overført til byggherrefunksjonen i Statens vegvesen, vert overførte til det nye selskapet. Komiteen har merka seg at ein etter ein selskapsanalyse har kome til at talet på tilsette venteleg vil verte redusert frå 4 350 til 3 600 i løpet av 2003, og at restrukturingskostnadane er rekna til 1 468 mill. kroner, herunder tidlegpensjonering, tenestepensjonering, særaldersgrense og andre kostnader. Dette er ikkje teke med i opningsbalansen. Komiteen seier seg nøgd med at departementet etter ei grundig vurdering med så vel intern som ekstern kvalitetssikring, gjer Regjeringa framlegg om at egenkapitalen vert sett til 1 900 mill. kroner inkludert m.a. ventelønskostnader. Komiteen meiner at dette balanserer ganske hårfint mellom omsyn til dei tilsette, ynskje om å vidareføre og nytte viktig kompetanse, og omsyn til at selskapet skal konkurrere på like vilkår med private aktører frå første dag.

Komiteen har merka seg at løyvingane til restrukturering er reduserte med 50 mill. kroner for 2003, og føreset at dette er ei tidsmessig forskyving, og at dei totale løyvingane vert som føresett.

Komiteen stør framlegget.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet syner til at Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet i samband med budsjetthandsaminga i fjor haust gjekk i mot å omdanna Vegvesenet si produksjonsavdeling til aksjeselskap fordi viktige samfunnsomsyn betre kunne ivaretakst med ein divisjonsmodell, og fordi det er viktige å involvere tilsette i omorganiseringsprosessar. Desse medlemene viser vidare til at dei same partia i Innst. S. nr. 227 (2001-2002) våren 2002 var svært kritisk til framgangsmåte og framdrift i omstillingsprosessen, og har merka seg at prosessen etter dette har vore intens, men ryddig.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til det justerte budsjettforslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre og endringer av post 71 som Fremskrittspartiet har varslet støtte til, jf. kap. 5.1 i innstillingen. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1321 post 71 bevilges med 442 mill. kroner, en reduksjon på 50 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2002-2003).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil gi Regjeringen honnør for å ha fulgt opp denne saken slik at den nye produksjonsenheten kan være operativ fra 1. januar 2003.

Disse medlemmer mener imidlertid at Regjeringens forslag innebærer en for stor tilførsel av egenkapital. Tilskuddene til restrukturering med 492 mill. kro-

ner pr. år er vel begrunnet, men bør - som i alle andre selskap innen anlegg - dekkes over bedriftens løpende inntekter. Disse medlemmer foreslår derfor å ta ut 492 mill. kroner av budsjettet for etablering av virksomheten.

Disse medlemmer mener etableringen av selskapet må skje ved at staten skyter inn aksjekapitalen utelukkende ved at selskapet overtar kontrakter, eiendommer, maskiner og utstyr, og ved innskudd av likvide midler.

Regjeringen legger opp til en utbyttepolitikk som i realiteten betyr at staten vil ha en normal avkastning av de midler som er investert i selskapet. Dette innebærer at avkastningskravet blir høyere jo høyere innskuddet i det nye selskapet blir. For selskapet vil alternativet være å låne penger fra kredittinstitusjoner. Selskapet vil dermed stå ansvarlig overfor to parter, aksjonæren (staten) som skal ha utbytte av aksjekapitalen, og bankene som skal ha renter på selskapets lån.

Utgifter til såkalt restrukturering (tiltak for ansatte) i alle andre selskaper er å betrakte som en driftsutgift for selskapet. Disse medlemmer legger til grunn at alle driftsutgifter skal regnskapsføres i selve selskapet. Dersom staten skyter inn spesielle tilskudd til dette, vil det være en fordel som andre selskaper - både i og utenfor anleggsbransjen - ikke har. Disse medlemmer forutsetter derfor at selskapet selv skal dekke alle sine forpliktelser, herunder utgifter restrukturering.

Disse medlemmer vil derfor ikke stemme for de foreslåtte 1 468 mill. kroner til restrukturering i tre år, derav 492 mill. kroner i budsjettet for 2003 (jf. forslag i Budsjett-innst. S. I (2002-2003).

Disse medlemmer viser ellers til det justerte opplegget fra regjeringspartiene og endringer av dette som følge av avtalen om subsidiær støtte under post 71 fra Fremskrittspartiet. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1321 post 71 Restruktureringsmidler, Statens vegvesen bevilges med 442 mill. kroner etter at eget forslag i denne innstilling er falt.

Etter omgjøringen til aksjeselskap vil Statens vegvesens produksjonsvirksomhet AS være en av svært mange aktører innen anleggsbransjen i Norge. Det er uheldig at staten etter dette blir stående som eneeier av dette selskapet. Disse medlemmer vil derfor be Regjeringen legge frem en sak om delprivatisering av eierskapet ved at selskapet bør noteres og en vesentlig andel av aksjene legges ut for salg.

7.12 Kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS

7.12.1 Samandrag

Kap. 1322 post 91 lån foreslås bevilget med 250 mill. kroner for 2003.

Regjeringen har kommet til at det vil være hensiktsmessig å organisere den norske delen av Svinesundsprosjektet i et eget selskap direkte underlagt Statens vegvesen. Selskapets formål skal være å ta opp lån til å finansiere utbyggingen, samt forestå innkreving av bompengene. Prosjektet skal fullt ut finansieres med bompenger. Regjeringen har kommet til at det vil være riktig å finansiere selskapet gjennom statslån.

7.12.2 Merknader frå komiteen

Komiteen viser til at 90-postane vert handsama av finanskomiteen.

Komiteen viser vidare til handsaming av St.prp. nr. 3 (2002-2003) Den nye Svinesundsforbindelsen m.m., jf. Innst. S. nr. 20 (2002-2003).

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har for øvrig ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er en statlig oppgave, også økonomisk, å bygge ut og vedlikeholde riksveger og stamveger i Norge.

Disse medlemmer mener derfor at Svinesundbroen og E6 gjennom Østfold skal finansieres på vanlig måte over statsbudsjettet, og ønsker derfor å yte de foreslåtte 250 mill. kroner som et tilskudd, ikke som et lån.

7.13 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

7.13.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap	Saldert budsjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1330	209 800	235 200	12,1

Budsjettforslaget for særskilte transporttiltak, kap. 1330, innebærer en økning på 25,4 mill. kroner eller 12,1 pst. målt mot saldert budsjett 2002.

Økningen skyldes bl.a. at det er foreslått satt av 10 mill. kroner for 2003 til en ny ordning for å finansiere statlige virkemidler overfor den lokale kollektivtransporten, jf. post 72 Særskilt tilskudd til kollektivtransport. Videre har Samferdselsdepartementet overtatt ordningen med studentmoderasjon på lengre reiser fra Utdannings- og forskningsdepartementet, og det foreslås under post 73 Tilskudd til lengre reiser en bevilgning på 42 mill. kroner for 2003.

Foreslått tilskudd til Hurtigruten, 183,2 mill. kroner under post 70, er i henhold til gjeldende avtale.

Ordningen med kompensasjon for autodieselavgift for ekspressbuss er foreslått avvirket etter gradvis nedtrapping de senere år, jf. post 71.

7.13.2 Komiteens merknader

POST 70 TILSKUDD TIL HURTIGRUTEN

Komiteens flertall, alle uten medlemmene fra Fremskrittspartiet, har ingen merknader til foreslått tilskudd til Hurtigruten og som er i henhold til gjeldende avtale.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til hurtigruteavtalen som gjelder post 70. Det må nå slås fast at fusjonsforhandlingene mellom OVDS og TFDS ikke førte frem. En slik fusjon ville ført med seg store fordeler.

Disse medlemmer legger til grunn at en videreføring av hurtigruteavtalen med statlige tilskudd utover

gjeldende avtaleperiode vil være vanskelig, og forventer at hurtigruteselskapene tilpasser driften en fremtid uten statlige overføringer. Disse medlemmer har for øvrig ingen merknader til bevilgningsforslaget.

POST 71 REFUSJON AV DIESELAVGIFT EKSPRESSBUS-SER

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til Innst. S. nr. 228 (2001-2002) om bedre kollektivtransport hvor Regjeringen ønsker en liberalisering av ekspressbusspolitikk for hele landet både i forhold til tog og ekspressbussene imellom. Hensikten med dette er å styrke kollektivtransportens stilling overfor personbilen. Flertallet vil peke på at ekspressbussene har ført med seg et bedre kollektivtilbud på en rekke strekninger der det tidligere knapt fantes et tilbud for lengre reiser. Dette gjør at brukeren av disse tjenestene får et bedre tilbud.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, foreslår at kap. 1330 post 71 bevilges med 30 mill. kroner.

Komitees medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser i denne forbindelse til det justerte budsjettforslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, og innføring av post 71 som Fremskrittspartiet har varslet støtte til, jf. kap. 5.1 i innstillingen.

Medlemene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at Regjeringa har foreslått å fjerne tilskotet til ekspressbussane. Ekspressbussane er eit viktig, fleksibelt, miljøvennleg og rimeleg transporttilbod. Mange stader i distrikta er dette det einaste kollektivtilbodet over lenger avstandar, og ekspressbussane er ofte einaste alternativet til privatbilen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til budsjettavtale mellom Fremskrittspartiet og regjeringspartiene som sikret videre delvis refusjon av innbetalt dieselavgift for ekspressbuss. Disse medlemmer vil peke på at ekspressbuss er et miljøvennlig, fleksibelt og rimelig kollektivmiddel. Ekspressbussene har særlig stor betydning for distriktene hvor de ofte er eneste formen for kollektivtilbud. Disse medlemmer viser videre til at denne form for kollektivtilbud stort sett er den eneste formen for kollektivtilbud som ikke mottar overføringer fra det offentlige. Disse medlemmer viser videre til egne merknader og merknader sammen med regjeringspartiene i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002) avsnitt 5.11.

Disse medlemmer er fornøyd med at budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet sikret videreføring av ekspressbusstilskuddet. Dette vil føre til at en unngår at billettprisene øker.

Disse medlemmer vil vise til avtale med Høyre og Kristelig Folkeparti og vil i sitt forslag innen vedtatt

ramme for rammeområde 18 foreslå å bevilge 30 mill. kroner under post 23 i forhold til regjeringen Bondevik II sitt forslag.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til sitt prinsipale forslag i alternativt budsjett om å øke bevilgningene til ekspressbussene med 29 mill. kroner. Innen for vedtatt ramme for rammeområde 18 vil disse medlemmer foreslå øke støtten under post 71 med 20 mill. kroner.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet er usamd i å fjerne tilskotet til ekspressbussane og viser til Senterpartiet sitt alternative budsjett der det er sett av 30 mill. kroner til tilskot til ekspressbussane.

POST 72 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er tilfreds med at Regjeringen foreslår å bevilge 2 mill. kroner til utforming av en insentivordning for kollektivtransport slik at det når denne ordningen er utformet, blir mulig å premiere transportører som oppnår gode resultater. Regjeringens forslag er i samsvar med hva som ble varslet i St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at Regjeringen mener forslaget til statsbudsjett er en satsing på kollektivtransporten. På tross av dette har kollektivselskapene i både Oslo, Trondheim og Bergen varslet om innstramminger, økte billettpriser og rutekutt neste år. I Oslo ville styret i Oslo Sporveier legge ned 42 pst. av trikketilbudet for å spare penger, og i Bergen vil hver tiende bussrute forsvinne på grunn av innsparinger. Med Regjeringens forslag til statsbudsjett vil kollektivtransporten bli dyrere og dårligere neste år. Kollektivselskapene melder om et stort behov for økte midler til drift av kollektivtransporten. I en gjennomsnittlig europeisk storby utgjør tilskuddsandel til kollektivselskapene ca. 50 pst., mens den i Oslo ligger på i overkant av 30 pst. og i Bergen på 8 pst.

Disse medlemmer viser til St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport hvor Regjeringen varsler at det vil bli innført en insentivbasert tilskuddsordning til kollektivtransporten. Disse medlemmer viser til flertallsmerknaden i Innst. S. nr.228 (2001-2002):

"Flertallet mener det er ønskelig at en slik ordning innføres raskest mulig. Flertallet slutter seg til at en tar sikte på innføring i 2004, men mener det allerede i budsjettet for 2003 bør settes av noe midler til oppstart av ordningen."

Disse medlemmer registrerer at Regjeringen søker å oppfylle dette med å sette av 2 mill. kroner til forarbeidet til gjennomføringen av ordningen. Disse medlemmer mener dette ikke er tilstrekkelig for å få en bedre kollektivtransport. Kollektivtransporten er

underfinansiert, og for å unngå rutekutt trengs økt støtte.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet vil vise til sitt forslag i alternativt budsjett om å auka løyvingane under kap. 1330 post 72 Særskilde tilskot til kollektivtransport, med 40 mill. kroner. Løyvinga skal nyttast til ei ny insentivordning for å stimulere til meir kollektivsatsing. Regjeringa har gjort framlegg om ei løyving på 2 mill. kroner til å planlegge ordninga. Desse medlemene føreset at ordninga kan planleggjast i løpet av første halvår, og gjer framlegg om at ekstraløyvingane skal gå til den etablerte ordninga frå 2. halvår.

Desse medlemene vil i sitt forslag innan vedtatt ramme for rammeområde 18 foreslå å auke løyvinga under post 72 med 50 mill. kroner i høve til regjeringa Bondevik II sitt forslag.

Det er desse medlemene si oppfatning at tilskot fra ordninga er meint å kunne dekkje utgifter til både drift og investering. Føremålet med ordninga er å stimulere dei største byområda til å prioritere kollektivføremål høgare.

Insentivordningen skal belønne fylkeskommunar som får til målretta vekst i kollektivtransporten i byområde, slik at kollektivtransporten sin marknadssdel i høve til bruk av personbil kan aukast. Desse medlemene legg til grunn at ordninga bør gjelde dei største byområda, der det ut fra m.a. miljø- og arealomsyn er viktigast å styrkje kollektivtransporten. Desse medlemene vil understreke at ordninga må innrettast slik at alle fylkeskommunar har moglegheit til å satse på kollektivtransport, uavhengig av eventuelle skilnader i økonomisk handlefridom mellom fylkeskommunane.

Desse medlemene vil peike på at denne løyvinga vil utløyse auka innsats langt over dei statlege stimuleringsstilskota.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår post 72 redusert med 10 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti støtter innføringen av en insentivbasert støtteordning for kollektivtransporten. Det er positivt å lage ordninger for å konkurrere om det beste kollektivtilbudet. Disse medlemmer mener imidlertid at det er avgjørende at kollektivselskapene får midler å bli gode for i 2003, ettersom det er resultatene fra 2003 som vil bli lagt til grunn for utbetalingen i 2004.

På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer at kap. 1330 post 72 økes med 180 mill. kroner og bevilges med 190 mill. kroner.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til at det har oppstått særlege problem med å oppretthalde eit godt kollektivtilbod i Oslo og Akershus. Det er i desse to fylka vi har dei største befolkningskonsentrasjonane i landet, og det er ei målsetting at flest mogleg av innbyggjarane skal velje å reise kollektivt.

Denne medlemmen foreslår i sitt alternative budsjett å auke post 72 med 30 mill. kroner som skal nytast til kollektivtiltak i Oslo/Akershus.

Oslo Sporveier

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at Oslo som storby har store utfordringer når det gjelder kollektivtransport. Disse medlemmer har merket seg at det borgerlige byrådet i Oslo har økt bevilgningene til kollektivtransport kraftig etter at de tok over for byrådet som var ledet av Arbeiderpartiet.

Disse medlemmer vil vise til at Regjeringen i 2003-budsjett foreslår økt bevilgning til utbygging av T-bane-ringen i Oslo, et prosjekt som vil bidra til en viktig styrking av kollektivtransporten i Oslo.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrere at T-banen i Oslo lider under manglende vedlikehold og gammelt materiell. Dette gir redusert punktlighet og økt reisetid, i tillegg til at tilbudet i noen grad framstår som lite attraktivt for de reisende. Oslo kommune prioriterer innsatsen for å oppgradere T-banen høyt.

Disse medlemmer registrerer at Oslo Sporveier for å spare penger, må redusere tilbudet neste år. Utfordringene for kollektivtransporten i Oslo er store. Samtidig viser luftforurensningen seg å være verre en tidligere antatt. Dermed øker også behovet for en bedre kollektivtransport.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil fremme følgende forslag for å unngå rutekutt og for å unngå at viktige infrastrukturtiltak ikke gjennomføres:

"Det opprettes en ny post, kap. 1330 post 74 Oslo Sporveier."

Disse medlemmer foreslår at ny post 74 bevilges med 60 mill. kroner.

POST 73 TILSKUDD TIL LENGRE REISER

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til forslaget fra Regjeringen om å videreføre rabatten for ungdom og studenter på 40 pst. av kortprisen for voksne. Disse medlemmer vil understreke betydningen av at unge får gode kollektive reisevaner. Unge og studenter er følsomme på pris og en rabatt for disse gruppene har positive virkninger på reisevanene. Disse medlemmer forutsetter at Regjeringen har sikret tilfredsstillende finansiering av ordningen slik at den ikke medfører høyere priser eller dårligere tilbud for øvrige trafikanter.

Disse medlemmer er opptatt av om dette beløpet som er foreslått bevilget, er tilstrekkelig til å tilby denne tjenesten etter forutsetningene. Det er et faktum at det hersker faglig uenighet om beregningsgrunnlaget for ordningen. Ett eksempel er Nordland, der Transportøkonomisk institutt hevder at rapporten som ligger

til grunn for beregningene, ikke holder faglig mål. Om dette er riktig kan det bety at de reelle kostnadene ordningen vil medføre, ligger langt over det bevilgede beløpet.

Disse medlemmer forventer at bevilgningene er i tråd med de reelle kostnadene. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen gjennomgå beregningsgrunnlaget i lys av betenkningene til Transportøkonomisk institutt, og komme tilbake med en oversikt over de totale kostnadene samt eventuelle forslag om tilleggsbevilgninger i Revidert nasjonalbudsjett for 2003.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at det i budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg for 2002 var det kun lagt inn midler til en rabattsats på om lag 15 pst. til ungdoms- og studentrabatt.

Disse medlemmer er meget tilfreds med at regjeringen Bondevik II har lagt inn midler slik at rabattsatsen i ordningen med skole- og ungdomsrabatt blir 40 pst. i 2003.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil minne om løftene fra regjeringspartiene før Stortingsvalget om at rabatten skulle være på 50 pst. Departementet skriver i sin proposisjon at de ønsker å gjennomgå erfaringene med de ulike studentrabattordningene i tilknytning til statsbudsjettet for 2004. Disse medlemmer ber Regjeringen om at den da kommer tilbake til Stortinget med en løsning som sikrer en økning av ungdoms- og studentrabatten til 50 pst. av kortprisen for voksne.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til Senterpartiet sitt alternative budsjett der det blir foreslått å auke post 73 med 35 mill. kroner for å heve skule- og studentrabatten frå 40 pst. til 50 pst.

7.14 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket

7.14.1 Samandrag

(i 1000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1350	4 241 700	4 438 400	4,6
4350	665 400	499 900	-24,9

Til jernbaneformål er det foreslått et samlet budsjett på 5,8 mrd. kroner, en økning på 285 mill. kroner eller 5,1 pst. målt mot saldert budsjett 2002. Den reelle økningen av jernbanebudsjettet er en viktig del av Regjeringens ekstrainsats på kollektivtiltak.

Til kap. 1350 Jernbaneverket er det foreslått et budsjett for 2003 på 4,4 mrd. kroner, en økning på 196,7 mill. kroner eller 4,6 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2002.

Etter de to første årene av planperioden 2002-2005 er oppfølging av etatens handlingsprogram 43,5 pst. for

de statlige bevilgningene. Dette innebærer et etterslep på om lag 1 300 mill. kroner.

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHALD

Totalt til drift og vedlikehold i Jernbaneverket for 2003 er foreslått løyvd med 3 001,6 mrd. kroner, som er ein auke på 136,9 mill. kroner eller 4,8 pst. i høve til saldert budsjett 2002.

For post 23 gir løyving for 2002 og forslag 2003 ei oppfølging på 49,1 pst. av handlingsprogrammet 2002-2005.

POST 25 DRIFT OG VEDLIKEHALD AV GARDERMOBANEN

Det er foreslått løyvd 90,7 mill. kroner for 2003. Dette er ein auke på 2,2 mill. kroner eller 2,5 pst. i høve til saldert budsjett 2002. Brukaravgiften frå operatørane er inntektsført med eit tilsvarende beløp i 2003 på kap. 4350 post 70 Betaling for bruk av Gardermobanen. Det er lagt til grunn at drift og vedlikehold av Gardermobanen skal brukarfinansierast.

POST 30 INVESTERINGAR I LINA

For 2003 vert foreslått løyvd 1 346,1 mill. kroner til investeringar. Dette er ein vekst på 57,8 mill. kroner eller 4,5 pst. høve til saldert budsjett 2002.

Trass realøkning totalt målt mot saldert budsjett 2002, er nivået på investeringane klårt lågare enn i handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan,

For post 30 gir løyving 2002 og forslag 2003 ei oppfølging på 34,7 pst. i høve til handlingsprogrammet for 2002-2005.

Optimal framdrift for nytt dobbeltspor Skøyen-Asker med ei løyving på 900 mill. kroner er det viktigaste enkeltprosjektet. Det er også sett av midlar til planlegging av nytt dobbeltspor Sandnes-Stavanger og ny Lysaker stasjon, samt til auka satsing på utvikling av brukarvenlege stasjonar og knutepunkt. Som for vegformål er auka innsats mot drift og vedlikehold prioritert innanfor Jernbaneverket sitt budsjett.

Kap. 4350 Jernbaneverket

Kap. 4350 vert foreslått totalt løyvd med 499,9 mill. kroner for 2003, dette er ein reduksjon på 165,5 mill. kroner eller 24,9 pst. i høve til saldert budsjett 2002.

Forslag til løyving post 1 Kjørevegsavgift for 2002 er 40 mill. kroner. For 2003 legg Samferdselsdepartementet opp til at satsane for kjørevegsavgifta reelt vert haldne uendra i høve til 2002.

7.14.2 Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, har merka seg at det til jernbaneformål er foreslått ein auke på 285 mill. kroner i høve til saldert budsjett 2002. Fleirtalet finn likevel grunn til å streke under at ein i høve Jernbaneverket sin handlingplan for perioden 2002-2005 har eit etterslep på om lag 1,3 mrd. kroner, eller ein oppfylgingsgrad på 43,5 pst. etter to år av planperioden.

Fleirtalet har merka seg at det særleg er ei vriding av budsjettert ramme som skal gå til drift og vedlikehold. Fleirtalet seier seg nøgd med det, slik at ein

kan leggje infrastrukturen til rette for få betre effekt av alt nyinnkjøpt togmateriell både på lokal-, intercity- og fjerntogstrekningar.

Fleirtalet har vidare merka seg at utbygginga av den einaste strekninga Jernbaneverket har under arbeid, Asker-Skøyen på Drammensbanen, går etter planen. Fleirtalet stør denne prioriteringa ut i frå at kapasiteten i lina delvis er sprengt på enkelte tider av døgeret.

Fleirtalet har merka seg at det går føre seg ei oppgradering i Lieråstunnelen på Drammensbanen, og at det var nødvendig ut i frå omsynet til tryggleiken til passasjerane og togframføringa.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til intensjonene om full konkurranseeksponering av Jernbaneverkets produksjonsavdeling og støtter at Samferdselsdepartementet fullfører konkurranseutsettingen av Jernbaneverkets kjøp av utbyggings- og vedlikeholdstjenester.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at det ikkje er funne rom for nye parsellar på Vestfoldbanen, slik at ein så langt ikkje har fått full effekt av investeringane.

Desse medlemene har merka seg at utbygging av godsterminal på Leangen er skrinlagt, men desse medlemene vil peike på at det er viktig å setja av midlar til planlegging av godsterminal på Ganddal. Desse medlemene er kjende med at ein godsterminal der bør få si løysing før ein kan starte utbygging av dobbeltspor Stavanger-Sandnes.

Desse medlemene opptekne av å få meir gods over frå veg til bane, og føreset at dette vert sterkt vektlagt i Jernbaneverket si prioritering på investeringssida. Desse medlemene vil peike på "dobbeltsporet" Oslo-Trondheim, Dovrebanen og Rørosbanen. Der ligg det eit stort potensiale som så langt ikkje er utnytta, og vil be om at nødvendige sikringstiltak blir sette i verk for å nå desse måla.

Desse medlemene ser at det er nødvendig at planarbeida går uavkorta på nye strekningsvise utbetringar. Eidangertunnelen er eit oppstarta planleggingsprosjekt, og nødvendige midlar må avsetjast for at ikkje det skal stoppe opp. Porsgrunn kommune gjekk i si tid inn med planleggingsmidlar og staten skulle gi tilskott til resten.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er meget tilfreds med Regjeringens forslag om å øke bevilgningen til Jernbaneverket med 285 mill. kroner i et meget stramt budsjett.

Disse medlemmer vil peke på at på drifts- og vedlikeholdssiden er en tilnærmet ajour med handlingsprogrammet for perioden 2002-2005, og er tilfreds med det.

Disse medlemmer støtter målsettingen om å overføre gods fra veg til bane og vil blant annet vise til varslede tiltakene i budsjettet om profilutvidelse på Bergensbanen

Disse medlemmer konstaterer at godsterminalen i Trondheim ikke flyttes til Leangen, men blir liggende på Brattøra og at det arbeides med å finne en løsning for Nordre avlastningsvei.

Disse medlemmer er tilfreds med at Regjeringen foreslår å bevilge 20 mill. kroner til planlegging av dobbeltspor Stavanger-Sandnes. Disse medlemmer er også positive til at Regjeringen vil vurdere OPS-organisering av dette prosjektet og godsterminal på Gandal.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti meiner at ferdigprosjektering av Ringeriksbanen er viktig og vil koma attende til dette i samband med Revidert nasjonalbudsjett 2003, etter at Stortinget har valt trasé.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet vil vise til sitt prinsipale forslag i alternativt budsjett om å auke løyvingane under kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringar i linja, med 80 mill. kroner, og med slik fordeling:

Eidangertunnelen i Telemark	10 mill. kroner
Godsterminal/Jærbanen (OPS) i Rogaland	5 mill. kroner
Ferdigstilling av kryssingsspor på Nordlandsbanen (Eiterstrøm)	20 mill. kroner
Kryssingsspor på Molykkja ved Mjøsa	45 mill. kroner

Desse medlemene syner til at planlegging med Eidangertunnelen er stoppa på grunn av manglande statlege løyvingar, og vil difor løyva 10 mill. kroner til fullføring av planlegginga. Desse medlemene går inn for at Jærbanen og godsterminalen på Ganddal vert organisert som eit OPS-prosjekt og vil difor løyva 5 mill. kroner til planlegging av dette prosjektet. Løyvinga kjem i tillegg til Regjeringa sitt framlegg om å løyva 20 mill. kroner til planlegging av Jærbanen. For å auka framkomstmoglegheita på viktige jernbanestrekningar, gjer desse medlemene i tillegg framlegg om å løyva 65 mill. kroner til kryssingsspor på jernbanen.

Disse medlemmer vil fremja fylgjande forslag:

1. Godsterminalen og Jærbanen skal byggjast ut som eit felles OPS-prosjekt.
2. Kostnadane til planleggingsarbeidet av dette prosjektet skal dekkast innanfor løyvingane på 20 mill. kr som er sett av til planlegging av Jærbanen."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at reduksjonen i kjøp av tjenester vil føre til at behovet for drift og vedlikehold reduseres vesentlig. Det legges videre til grunn at kontrakter ikke skal brytes, og at det skjer hensiktsmessige overføringer mellom postene 23 og 30 slik at dette unngås.

Disse medlemmer mener brukerne av jernbanenettet bør betale reelle priser for dette. Statlige tilskudd til jernbanetraffikk bør skje på ett punkt, ved kjøp av ulønnsomme transporttjenester. Disse medlemmer foreslår derfor å øke kjørevegsavgiften med 100 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vise videre til sitt prinsipale forslag i alternativt budsjett om å øke bevilgningene under kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linja, med 860 mill. kroner fordelt som vist i tabellen nedenfor:

Satsinger på investeringer i jernbanens infrastruktur i Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett, kap. 1350 post 30.

Tiltak	mill. kroner
Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	60
Utbygging av Ski stasjon	50
Nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika	20
Bygging av dobbeltspor Barkåker-Tønsberg	11
Planlegging av dobbeltspor Holm-Nykirke	20
Planlegging av Eidangertunnelen	20
Planlegging av dobbeltspor Sandnes-Stavanger	20
Planlegging av dobbeltspor Bergen-Arna	20
Planlegging av tunnel under Gjevingåsen	20
Planlegging av Mossetunnel	20
Oppstart på Ganddal godsterminal	50
Sikkerhet på jernbanen	130
Kapasitetsøkende tiltak	90
Stasjoner og knutepunkter	30
GSM-r	100
CTC/ATC Nordlandsbanen/Østfoldbanen	50
Miljøtiltak langs jernbanen	50

Disse medlemmer foreslår at innenfor vedtatt rammeområde 18 økes kap. 1350 post 30 med 283 mill. kroner og bevilges med 1 629,1 mill. kroner.

Disse medlemmer foreslår at økningen på 283 mill. kroner fordeles som vist i tabellen nedenfor:

Sosialistisk Venstrepartis prioriteringer til investeringer i jernbane jernbanens infrastruktur innenfor vedtatt ramme, kap. 1350 post 30

Tiltak	mill. kroner
Nytt dobbeltspor Oslo-Ski	30
Utbygging av Ski stasjon	25
Nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika	10
Bygging av dobbeltspor Barkåker-Tønsberg	38
Planlegging av Eidangertunnelen	20
Planlegging av dobbeltspor Sandnes-Stavanger	20
Planlegging av Mossetunnel	20
Sikkerhet på jernbanen	80
Kapasitetsøkende tiltak	10
Stasjoner og knutepunkter	10
CTC/ATC Nordlandsbanen/Østfoldbanen	20
Miljøtiltak langs jernbanen	10

OSLO-SKI, OG SKI STASJON

Komiteen medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti understreker betydningen av en effektiv og miljøvennlig utvikling rushtrafikken i Oslo-området. Det er en viktig målsetting at en større andel av pendlertrafikken fra Akershus skjer kollektivt. Utbedringer av Ski stasjon vil kunne skape en slik overgang fra veg til bane. Disse medlemmer vil derfor avsette 25 mill. kroner til utbedringer av Ski stasjon på neste års budsjett.

Disse medlemmer vil vise til kapasitetsproblemene på strekningen Oslo-Ski. Strekningen er en av flaskehalsene på jernbanenettet, og bygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski er en forutsetning for en mer miljøvennlig og effektiv kollektivtransport i Oslo-området. Nytt dobbeltspor til Ski er også en forutsetning for en videre satsing på Østfoldbanen. Disse medlemmer vil også peke på at Akershus fylkeskommune har ferdigstilling av Oslopakke II, inkludert nytt dobbeltspor Oslo-Ski, som sin hovedprioritet når det gjelder infrastrukturtiltak i fylket. Disse medlemmer vil derfor sette av 30 mill. kroner til planlegging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski i 2003.

LYSAKER SANDVIKA

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på behovet for en rask ferdigstilling av det nye dobbeltsporet mellom Skøyen og Asker. Først når hele parsellen er ferdig, vil gevinstene av investeringene kunne tas ut i form av kortere reisetid, flere avganger og bedre regularitet for passasjerene. Disse medlemmer vil derfor bevilge 10 mill. kroner til arbeid med strekningen Lysaker-Sandvika.

BARKÅKER-TØNSBERG

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at det er en økende grad av forskjellsbehandling mellom investeringer i infrastruktur for bil og infrastruktur for tog i Vestfold. Realiteten

er at mens bilister har god kvalitet motorveg gjennom hele fylket, bruker toget 13 minutter lengre tid til Oslo i dag enn det gjorde i 1973.

Resultatet er at andelen av bil på strekningen gjennom Vestfold sammenlignet med tog øker, noe disse medlemmer synes er i klar konflikt med intensjonen om å få mer av trafikken over på tog. I 2001 økte biltrafikken gjennom Vestfold med 11 pst. mens toget tapte mange passasjerer.

Disse medlemmer viser at det i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) om Nasjonal transportplan 2002-2011, var flere partier opptatt av situasjonen på Vestfoldbanen. Kristelig Folkeparti skrev i sine merknader at:

"Disse medlemmer mener det er viktig at investeringene i infrastruktur for tog ikke sakker akterut. Det kan føre til at et feil reisemønster etableres. Derfor ønsker disse medlemmer en raskere realisering av viktige tiltak på Vestfoldbanen."

Disse medlemmer vil peke på at nå sakker investeringene for infrastruktur for tog kraftig akterut, og at dette er i ferd med å få spesielt negative konsekvenser for Vestfoldbanen.

Disse medlemmer vil derfor bevilge 40 mill. kroner til bygging av dobbeltspor Barkåker-Tønsberg på Vestfoldbanen.

EIDANGERTUNNELEN

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil peke den store innsparing i tid Eidangertunnelen vil skape på strekningen Larvik-Grenland. Eidangertunnelen vil øke togets konkurransekraft på strekningen Oslo-Grenland både når det gjelder person- og godstransport.

Disse medlemmer har også merket seg at Telemark har Eidangertunnelen som sin førsteprioritet når det gjelder infrastrukturtiltak.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer foreslå å bevilge 20 mill. kroner til planlegging av Eidanger-tunnelen.

SANDNES-STAVANGER

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til veksten i persontrafikken på Jærbanen. For å bedre tilbudet på Jærbanen vil disse medlemmer bevilge 20 mill. kroner til arbeid med dobbeltspor på Jærbanen.

MOSSETUNNEL

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til Østfoldpakken hvor ny jernbanetunnel inn til Moss sentrum er et av tiltakene. Disse medlemmer mener det er avgjørende for jernbanens muligheter i Østfold at infrastrukturinvesteringene på jernbane i fylket ikke sakker akterut. Jernbanen i Østfold er også forbindelsen til Göteborg, København og resten av Kontinentet.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer foreslå bevilge 20 mill. kroner til bygging av Mossetunnel på Østfoldbanen.

NORDLANDBANEN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det er gjort en samfunnsøkonomisk analyse av innføring av fjernstyring på Nordlandsbanen. Beregningene viser at denne investeringen er svært lønnsom selv med dagens transportvolumer.

Disse medlemmer mener at investering i fjernstyring vil være et viktig bidrag for å bedre regulariteten på Nordlandsbanen, samtidig som en på sikt vil oppnå besparelser for Jernbaneverket og samfunnet for øvrig. Disse medlemmer mener denne investeringen må prioriteres.

Disse medlemmer foreslår videre:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake i Revidert nasjonalbudsjett for 2003 med en plan for rask innføring av fjernstyring av Nordlandsbanen nord for Grong."

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår å bevilge 20 mill. kroner til innføring av CTC/ATC på Nordlandsbanen og Østfoldbanen.

SIKKERHET

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at jernbanen er blant våre tryggeste framkomstmidler. Det er i tråd med nullvisjonen å få flere reisende over fra bil til tog fordi faren for ulykker er mye mindre. Disse medlemmer mener likevel at sikkerheten på jernbanen ikke har vært god nok. Innføring av automatisk togstopp, sikring av jernbaneoverganger, og utbygging av kommunikasjonssystemet GSM-R er alle tiltak som vil bedre sikkerheten.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil øke bevilgningene til sikkerhet på jernbanen med 90 mill. kroner.

KAPASITETSØKENDE TILTAK

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at det er satt av 91,3 mill. kroner til kapasitetsøkende tiltak i forslaget til statsbudsjett.

Disse medlemmer er positive til at det settes av midler til oppstart med et nytt kryssingspor på Kongsvingerbanen, og til profilutvidelser på Bergensbanen som gjør det mulig å frakte semitrailere på jernbanevogner.

Disse medlemmer vil peke på at det er flere kapasitetsøkende tiltak som kunne ha vært gjennomført, for eksempel et ytterligere kryssingspor på Kongsvingerbanen, og flere kryssingspor på Nordlandsbanen. Disse medlemmer mener også at krengetogutredningen må forseres, slik at Stortinget så raskt som mulig kan få de tekniske forutsetningene på plass for en videre krengetogsatsing.

Disse medlemmer viser til oppfølging av Innst. S. nr. 278 (1995-96), sak om malmtransport på Ofotbanen. Det er inngått avtale om ny felles trafikkterminal for tog og buss i Narvik sentrum. Tiltaket er en del av kommunens næringsmessige omstillingsarbeid. Avtalen er inngått mellom Narvik kommune og NSB BA. Jernbaneverket har forpliktet seg til planlegging av jernbanedelen. Bussdelen av terminalen ble åpnet i november 2000.

Disse medlemmer ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett redegjøre for hvordan avtalen skal gjennomføres.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti ønsker å øke bevilgningene til kapasitetsøkende tiltak med 10 mill. kroner.

STASJONER OG KNOTEPUNKTER OG MILJØTILTAK

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti registrerer at det er satt av 73,8 mill. kroner til utvikling av stasjoner og knutepunkter. Utvikling av gode skysstasjoner og knutepunkter er nøkkelen til å skape et konkurransedyktig kollektivtilbud i konkurranse med økt vegtrafikk.

Disse medlemmer vil peke på behovet for miljøtiltak langs jernbanelinjen. Spesielt er behovet for støyskjerming til stede i tettbygde områder.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at behovet for oppgradering er stor på mange tungt trafikkerte knutepunkter. Disse medlemmer vil derfor øke investeringene til stasjoner og knutepunkter med 10 mill. kroner.

Disse medlemmer vil beklage at bevilgningene til dette området er så lave at Jernbaneverket må søke Statens forurensningstilsyn om dispensasjon i henhold til forskriften om grenseverdier for lokal luftforurensning og støy.

I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 8 (1999-2000) om Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand, vedtok Stortinget et nasjonalt mål for støyreduksjon:

"Støyplagen skal reduseres med 25 prosent innen 2010 i forhold til 1999."

Disse medlemmer mener det er viktig at alle sektorer tar ansvar for å nå denne målsettingen.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer foreslå å øke bevilgningen til programområde Miljø med 10 mill. kroner.

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet er opptatt av å betre tryggleiksnivået for jernbanetransport i Noreg. Utbygging av kommunikasjon mellom trafikkleing og tog på strekningar der dette manglar er eitt viktig tiltak for å betre tryggleiken. I tillegg til satsing på tryggleikstiltak er det også viktig med tilrettelegging for å betre regulariteten og arbeide for å få meir gods over frå veg til bane. Aktuelle tiltak er til dømes profilutviding, bygging av kryssingsspor, utbygging av fjernstyring, knutepunktutvikling og bygging av terminalar. Denne medlemen vil vise til Senterpartiet i sitt alternative budsjett har auka posten for investeringar i toglinja med 150 mill. kroner.

Denne medlemen meiner at prosjekt som kan vere aktuelle for planlegging eller gjennomføring av eitt eller fleire av dei nemde tiltaka er:

- Nordlandsbana
- Dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes
- Ganddal godsterminal
- Rørosbana
- Profilutviding på Bergensbana

7.15 Kap. 1351 Overføringer til NSB AS

7.15.1 Sammen drag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1351	1 298 000	1 386 000	6,8

Til kjøp av persontransporttjenester fra NSB AS er det foreslått for 2003 satt av 1 386 mill. kroner, en økning på 88 mill. kroner eller 6,8 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2002. Økningen har i hovedsak sammenheng med innfasing av mye nytt materiell. I avtalebeløpet er det også innarbeidet kompensasjon med 21 mill. kroner for skole- og studentrabatt på måneds- og periodekort som ble innført fra 1. august 2002. Det er videre satt av 20 mill. kroner i 2003 til resultatavhengige tilskudd/bonusutbetalinger for oppnåelse av på forhånd fastsatte kvalitetsmål, i første omgang begrenset til InterCity-trafikken.

I henhold til hovedavtalen har Samferdselsdepartementet og NSB forhandlet fram en ny rammeavtale om statlig kjøp av persontransporttjenester for perioden

2003-2006. Denne avtalen har en økonomisk ramme på totalt 5 545 mill.2003-kroner.

Som ledd i oppfølgingen av kollektivmeldingen, legges det i rammeavtalen opp til å gi NSB større frihet til å tilpasse togproduksjonen til konkurrerende trafikk.

7.15.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at jernbane har et klart miljømessig fortrinn framfor andre transportalternativer, og til tross for flere ulykker de siste årene er tog fremdeles langt sikrere å reise med en for eksempel bil.

Flertallet viser til at etter forhandlinger mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS foreslås det bevilget 1 386 mill. kroner til statlig kjøp av persontransporttjenester for 2003. Forslaget er basert på en takstøkning som tilsvarer konsumprisindeksen +1 prosentpoeng pr. 1. januar 2003. Flertallet viser til at innenfor avtalebeløpet er det tatt høyde for økte kapitalkostnader og merutgifter ved innpassing av 36 nye lokaltogsett og 6 nye intercitytogsett i løpet av 2002/2003.

Flertallet vil understreke at i avtalebeløpet er det også innarbeidet kompensasjon med 21 mill. kroner for skole- og studentrabatt på måneds- og periodekort som ble innført fra 1. august 2002. Det er satt av inntil 20 mill. kroner i 2003 til resultatavhengig tilskudd/bonusutbetalinger for oppnåelse av på forhånd fastsatte kvalitetsmål, i første omgang begrenset til InterCity-trafikken.

Flertallet forventer at slike resultatorienterte tilskudd og bonusutbetalinger vil bidra til å gi NSB insentiver til å forbedre togtilbudet for de reisende og være et bidrag til å nå statens overordnede mål om økt overføring av trafikanter fra personbil til kollektivtransport. En slik kvalitetskontrakt vil bli innført trinnvis, både for å vinne erfaring med å måle insitamenteffekten, økonomiske konsekvenser og ansvarsdeling innenfor kontrakten.

Flertallet slutter seg til denne vurderingen.

Flertallet viser til at i avtalen om statlig kjøp av persontransporttjenester for 2003 er det i all hovedsak lagt opp til en videreføring av dagens togproduksjon. Det er lagt til grunn at nye motorvogner/AGENDA-tog erstatter gammelt lok- og vognmateriell som dagtog mellom Trondheim og Bodø.

Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet i tråd med signalene gitt i kollektivmeldingen, legger opp til å kanalisere ressursene mot de områder av landet hvor jernbanen har sine relative fortrinn. Dette innebærer at mye av innsatsen rettes inn mot hovedstrekningene Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim og Trondheim-Bodø, Intercitytriangelet Lillehammer-Skien-Halden og nærtrafikknettet rundt Oslo, Stavanger, Trondheim og Bergen. Samferdselsdepartementet og NSB forhandlet fram en ny rammeavtale om statlig kjøp av persontransporttjenester for perioden 2003-2006. Denne avtalen har en økonomisk ramme på totalt 5 545 mill. 2003-kroner. I avtalen er det tatt forbehold om Stortingets godkjenning av beløpet for statlig kjøp gjennom behandlingen av statsbud-

sjettet for de enkelte år i avtaleperioden. I rammeavtalen er det lagt opp til at dagens togproduksjon videreføres og det er tatt høyde for merkostnader ved innfasing av nytt intercity- og lokaltogsett. Det avtalte rammebeløpet legges til grunn ved forslag til bevilgninger ved de årlige statsbudsjetter i avtaleperioden. Departementet kan imidlertid justere produksjonen etter omforente frafallskalkyler. Ved de årlige budsjettbehandlingene i rammeavtaleperioden legges det opp til å priskorrigere det totale avtalebeløpet med 2,5 pst. pr. år. Flertallet slutter seg til dette.

Flertallet er enig i at rammeavtalen vil gi NSB større forutsigbarhet i forhold til sin planlegging og drift av virksomheten, slik at selskapet på en bedre måte kan ivareta risikoen som er knyttet til driften av denne togproduksjonen. På samme tid vil avtalen være med på å forenkle de årlige kjøpsavtaleforhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB, som de senere år har vært svært ressurskrevende for begge parter.

Flertallet viser til at det er inngått avtale med Telemark fylkeskommune om evt. overføring av kjøpsansvaret for togtilbudet på Bratsbergbanen fra staten til fylkeskommunen. Flertallet ber om at departementet kommer nærmere tilbake til dette.

Som ledd i oppfølgingen av kollektivmeldingen, legges det i rammeavtalen opp til å gi NSB større frihet til å tilpasse togproduksjonen til konkurrerende trafikk. Samferdselsdepartementet legger opp til å håndtere produksjonsjusteringer i løpet av rammeavtaleperioden gjennom produksjonsklausuler som gir NSB frihet til å foreta endringer i stoppmønster og antall togavganger når passasjergrunnlaget svikter og antall reisende over en gitt periode går betydelig ned. På denne måten gis NSB større frihet til å tilpasse togproduksjonen til de områder hvor toget har sitt relative fortrinn i forhold til andre transportmidler. En slik klausul kan også medvirke til at transportbrukere sammen med lokale myndigheter i sterkere grad stimuleres til å bruke toget.

Flertallet vil understreke at den økte friheten til å tilpasse togproduksjonen til områder hvor toget har sitt relative fortrinn, ikke betyr at Stortinget har overført beslutningsansvaret til å nedlegge jernbanestrekninger til NSB AS.

Flertallet vil således vise til at det fortsatt er Stortinget som skal fatte beslutning om tjenestetilbudet og prisnivået på jernbanereiser gjennom kjøp av tjenester.

Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet vil vurdere den framtidige håndteringen av statlig kjøp av persontrafikk-tjenester på Ofotbanen.

Flertallet vil understreke at det fortsatt skal være persontrafikk på Ofotbanen. Organiseringen av statlig kjøp av transporttjenester må sikre persontrafikken.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil peke på at dersom det ligger til rette for at det

lokale togselskapet Ofotbanen AS kan overta NSBs lisens, bør det prioriteres.

Komiteen vil vise til at innføringen av Agendatogene innebærer at reisetiden på Nordlandsbanen har gått ned, avgangene har blitt flere og bedre tilpasset lokaltrafikk.

Komiteen vil bemerke at strekningen Trondheim-Bodø er en langdistansestrekning som stiller samme krav til komfort som på InterCity-strekningene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at togtransport står for en liten del av den samlede persontransport i Norge. Jernbanens markedsandel i 2000 for gods var 6,6 pst. og for persontransport 5,2 pst. Selv ved en betydelig satsing på bane vil transportandelen være lav. En økning av trafikken på jernbanenettet vil ikke i det hele tatt merkes på vegtrafikken. Derfor vil persontransport på veg være av avgjørende betydning i fremtiden. Disse medlemmer mener derfor at de knappe ressurser som Stortingets flertall stiller til disposisjon for persontransport, må kanaliseres til vegvedlikehold og vegbygging. Disse medlemmer vil vise til at ekspressbuss og lokalbusser på en langt bedre og rimeligere måte enn toget vil løse de utfordringer som kollektivtransporten står ovenfor.

For de mellomlange og de lengste strekningene er togtransport ikke et alternativ til flytransport, og med konkurranse i lufttrafikken er prisene kommet ned under prisnivået på bruk av tog. Det er ikke fornuftig å bruke store summer til å produsere en tjeneste som går med betydelig underskudd, og som må subsidieres av skattebetalerne fremfor å bruke fly, bil og buss som i stor utstrekning går med overskudd og bidrar til statskassen.

I tillegg vil disse medlemmer hevde at personbilen har store fordeler både i byer og i områder med spredt bebyggelse og lange avstander.

Disse medlemmer legger videre til grunn at konkurranse på sporet vil føre til effektivisering og mindre behov for tilskudd.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til den positive effekten kjøp av persontogtjenester har hatt på intercity-strekningene. Kollektiv avvikling av rushtrafikk inn til de store byene kan isolert sett aldri bli bedriftsøkonomisk lønnsomt, men være svært samfunnsøkonomisk lønnsomt fordi økt biltrafikk skaper økt luftforurensning og er meget arealkrevende. Disse medlemmer vil derfor øke kjøpet av persontogtjenester med 20 mill. kroner, og foreslår således at kap 1351 post 70 økes med 20 mill. kroner og bevilges med 1 406 mill. kroner.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til Senterpartiet sitt alternative budsjett der det blir foreslått å auke post 70 med 10 mill. kroner. Skule- og studentrabatten på NSB må hevast til 50 pst., slik han var tidlegare.

7.16 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn**7.16.1 Sammendrag**

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert bud- sjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1354	20 900	21 200	1,4

For 2003 foreslås bevilget 21,2 mill. kroner til drift av Statens jernbanetilsyn. Dette er en økning på 0,3 mill. kroner eller 1,4 pst. i forhold til saldert budsjett 2002.

7.16.2 Komiteens merknader

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er et stort effektiviseringspotensial innenfor jernbanetilsynet som ikke er realisert. Det legges til grunn at en slik effektivisering ikke går på bekostning av sikkerhet.

7.17 Kap. 4353 NSB AS**7.17.1 Sammendrag**

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003) foreslås kap. 4353 post 91 Kapitalnedsettelse bevilget med 557,5 mill. kroner, jf. endret tilknytningsform Flytoget AS. Kapitalnedsatt beløp fra NSB vil bli inntektsført i statsregnskapet for 2003 når dette er registret i Foretaksregisteret. Jf. ellers kap. 1300 Samferdselsdepartementet post 90 Kjøp av aksjer.

7.17.2 Komiteens merknader

Komiteen vil vise til at kap. 4353 post 91 Kapitalnedsettelse blir behandlet av finanskomiteen.

Komiteen viser ellers til merknader i Budsjett-innst. S. nr. 1 Tillegg nr. 3 (2002-2003).

7.18 Kap. 1360 Samferdselsberedskap**7.18.1 Sammendrag**

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert bud- sjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1360	43 000	56 200	30,7

Foreslått budsjett for samferdselsberedskap for 2003 innebærer en betydelig økning målt mot saldert budsjett 2002, 13,2 mill. kroner eller 30,7 pst. Økningen har sammenheng med utfasing av ordningen med at Telenor ASA er eneste tilbyder av særskilt samfunnspålagte oppgaver for Totalforsvaret.

7.18.2 Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader og slutter seg til forslag til bevilgning.

7.19 Kap. 1370 Kjøp av posttjenester**7.19.1 Sammendrag**

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert bud- sjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1370	372 000	305 000	-18,0

Til statlig kjøp av bedriftsøkonomiske ulønnsomme posttjenester for 2003 er det foreslått bevilget 305 mill. kroner. Dette er en nedgang på 67 mill. kroner eller 18,0 pst. i forhold til saldert budsjett for 2002. Dette skyldes lavere behov for statlig kjøp av posttjenester, som har sammenheng med resultater av Posten Norge AS' arbeid med omstilling og effektivisering. Styret for Posten har foreløpig ikke foreslått portoøkninger for 2003.

7.19.2 Komiteens merknader

Komiteen er enig i at det skal betales utbytte på 30 pst. av selskapets overskudd etter skatt. Komiteen forutsetter at dette vil ligge til grunn i den fremtidige utbyttepolitikken. Komiteen vil understreke viktigheten av forebyggende arbeid og iverksetting av tiltak i hele konsernet for å få ned sykefraværet og antall uføretrygdede.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ber om at Stortinget i forbindelse med neste § 10-melding blir orientert om utviklingen av sykefraværet og antall uføretrygdede i bedriften. Disse medlemmer frykter at Posten som bedrift nærmer seg smertegrensen for hva som er økonomisk forsvarlig som et resultat av Regjeringens kutt. Disse medlemmer vil følge denne utviklingen nøye.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil være åpen for økt konkurranse på posttjenester, noe som vil medføre økt effektivitet som igjen stimulerer til alternative og mer rasjonelle løsninger.

Disse medlemmer vil også vise til de midler som er bevilget tidligere til omstrukturering av Posten Norge BA.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn redusere bevilgningene til dette formål med 100 mill. kroner i forhold til Regjeringens budsjettforslag for 2003.

7.20 Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet**7.20.1 Samandrag**

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert bud- sjett 2002	St.prp. nr. 1 (2002-2003)	Pst. endring 2002/2003
1380	169 300	177 700	5,0
4380	159 300	167 700	5,3

Foreslått realauke av Post- og teletilsynet sitt budsjett har sammenheng med at tilsynet har fått nye oppgaver innanfor området teletryggleik og -beredskap (6,2 mill. kroner) og den internasjonale teleunion (1 mill. kroner).

Utgiftsbudsjettet omfattar 10 mill. kroner til å ivareta ansvaret for Radiostøykontrollen. Dette beløpet skal ikkje dekkjast av tilsvarende inntekter hos Post- og teletilsynet.

7.20.2 Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, har merka seg ein auke i budsjetterte driftsutgifter som i hovudsak skuldast satsing på arbeid med teletryggleik og -beredskap. Fleirtalet vil peike på at det er viktig at arbeidet med plan for fornying og effektivisering av verksemda blir gjennomført innan 2004, slik det er skissert.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Regjeringen mener det er store innsparingsmuligheter ved å omorganisere og fornye offentlig virksomhet. Disse medlemmer viser til at Regjeringen ikke foreslår reduserte bevilgninger til Post- og Teletilsynet. Disse medlemmer finner det rimelig at også statsforvaltningen effektiviseres og setter ned bevilgningen under post 1 med 5 mill. kroner og post 45 med 5 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er et betydelig effektiviseringspotensial i Post- og teletilsynet. Disse medlemmer registrerer at det er utarbeidet en plan for å effektivisere tilsynet innen 2004. Disse medlemmer mener det er grunnlag for å hente inn 10 mill. kroner i effektivisering allerede i 2003. På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer at kap. 1380 reduseres med henholdsvis 5,0 mill. kroner på post 1, og 5,0 mill. kroner på post 45.

Disse medlemmer viser til at ideelle organisasjoner gjør en stor og nødvendig innsats på en rekke områder. Bare Norges Røde Kors Hjelpekors har ca. 225 hjelpekorps bestående av ca. 12 000 autoriserte medlemmer og utførte i år 2001 ca. 450 redningsaksjoner. For å utføre slike redningsaksjoner er de ideelle organisasjonene avhengig av sambandsutstyr.

I tillegg til kostnaden som påløper ved innkjøp av slikt sambandsutstyr, må den enkelte ideelle organisasjon også betale årlig konsesjonsavgift til staten.

Røde Kors Hjelpekors betaler ca. kr 500 000 pr. år i konsesjonsavgift. Organisasjonene som tilhører "Frivillige redningsfaglige forum" betaler totalt ca. 2 mill. kroner i konsesjonsavgift pr. år. Konsesjonsavgiften blir betalt inn til Post- og teletilsynet.

Post- og teletilsynet har opplyst at den type samband som bl.a. Norges Røde Kors benytter, er et såkalt lukket nett som krever tillatelse etter teleloven kapittel fem med tilhørende forskrifter. For denne type utstyr er det forskjellige former for årsgebyr.

Det forhold at avgifter innbetalt av ideelle organisasjoner bare utgjør i overkant av 1 pst. av totale inntekter

til Post- og teletilsynet, gjør at disse innbetalingene bør kunne fjernes uten at Post- og teletilsynet trenger kompensasjon for dette.

Man forutsetter da at Post- og teletilsynet må kunne effektivisere det tilsvarende inntektsbortfallet på ca. 2 mill. kroner.

Ideelle organisasjoner som er avhengige av sambandsutstyr for å kunne gjennomføre redningsaksjoner med sikte på å redde liv og helse, bør få fritak fra å betale konsesjonsavgift etter teleloven. Post- og teletilsynet bør kunne pålegges å effektivisere tilsvarende dette inntektsbortfallet på ca. 2 mill. kroner.

Disse medlemmer mener det vil være riktig å frita de ideelle organisasjonene fra konsesjonsavgift, og vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest fremme forslag om at ideelle organisasjoner som er avhengig av sambandsutstyr for å kunne gjennomføre redningsaksjoner med sikte på å redde liv og helse, får fritak fra å betale årlig konsesjonsavgift etter teleloven. Inntektsbortfallet blir dekket ved at Post- og teletilsynet effektiviserer tilsvarende."

NETTUTBYGGING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at en samlet komite i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002) understreket betydningen av effektiv og virksom konkurranse i post- og telemarkedene. Flertallet mener at dette må gjelde alle typer nett, også mellom ulike stamnett/hovednett.

Flertallet viser til at det på aksessnettsiden, som ofte utgjør den største utbyggingskostnaden, er et stort satsningsbehovet. Flertallet viser videre til at det store antall eksisterende brukereide aksessnett, bl.a. i bedrifter, institusjoner og mer enn 7 000 nett som dekker omlag 40 pst. av befolkningen innen kabel-tv, utgjør en betydelig norsk nettressurs. Ved at brukerne kan velge mellom ulike tilbydere til sine nett, kan konkurranse virkeliggjøres raskere, og uten at det må bygges nye aksessnett i mange boliger, bedrifter osv. Flertallet mener at dette kan bidra til å bringe kostnadene ned raskere enn når stamnett og aksessnett har samme eier, hvor konkurranse må pålegges, eller når enkeltsselskaper får kontroll over alle ledd i nett- og verdikjeden. Dermed kan ny utbygging konsentreres mer om områder der bredbånd mangler.

Flertallet viser til at nettutbyggingen viser stagnasjonstendenser. Statlig satsning på nettutbygging har til nå i betydelig grad vært sektorrettet, gjennom bredbånd til skoler, til biblioteker osv. Flertallet ser det som viktig å videreføre og styrke tiltak for sektorovergripende samkjøring også med andre eksisterende lokale nett innen bolig-, bedrifts-, institusjonssektoren, (cf. departementets nettforskrifter 14.2.2001), som kan øke bruksmuligheter, utvide tjenester og styrke nett-samfunnet lokalt. Nettutbygging i Norge har hele tiden vært et stort løft.

Flertallet viser til at brukerne har bidratt avgjørende til nettutviklingen, ved ulike typer finansiering av føringsveier, aksessnett og utstyr i sine boligområder, bedrifter osv., som har medført at brukerne har berettigede eierrettigheter til dette. Forskrifter og tiltak på nettområdet må stimulere lokal innsats ved å styrke disse brukerrettighetene og mulighetene for allsidig lokalt engasjement i nettutbygging og -utnyttelse.

Flertallet mener at for å utnytte den samlede nettkapasitet, øke sikkerheten og valgmulighetene i nettsystemet sett under ett, er det samferdselspolitisk viktig å sikre at ulike nett kan samkjøre. Flertallet ser det derfor som viktig at departementet og andre berørte myndigheter styrker innsatsen for oppfølging og videreføring av forskrifter som bidrar til en nettstruktur og samkjøring som gjør det enkelt for brukerne å velge mellom ulike tilbydere.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på når det gjelder bredbåndsutbygging og regulatoriske forhold innen telesektoren, så vil Regjeringen i 2003 legge frem en stortingsmelding om bredbånd og en lov om elektronisk kommunikasjon.

8. ANDRE MERKNADER SETT FRAM UNDER BEHANDLINGA I KOMITEEN

8.1 Kapasitet i anleggsbransjen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen mener aktiviteten i anleggsbransjen er stor, med liten ledighet. Flertallet viser videre til at det under høringer har kommet fram at bransjen selv er bekymret for aktivitetsnivået i anleggssektoren, og at antall ledige stiger. Flertallet er bekymret for utviklingen innen anleggssektoren og at kompetansen kan gå tapt ved permittering og oppsigelser. Flertallet mener at en av Regjeringens fremste oppgaver er å sørge for at arbeidsløsheten reduseres. Flertallet ber Regjeringen i forbindelse med revidert budsjett komme tilbake til Stortinget med tiltak for å få redusert antall ledige i anleggsbransjen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at aktiviteten i anleggsmarkedet har vært stigende i 2002 og den ledige kapasiteten er begrenset. Gjennom de strukturtiltakene som Regjeringen har iverksatt, vil kapasitet i anleggssektoren bli frigjort. Omdannelsen av produksjonsavdelingen i Statens vegvesen til aksjeselskap er en viktig reform i så henseende. Gjennomføring av denne reformen kan muliggjøre økt aktivitet innen anleggssektoren, men aktiviteten innen anleggssektoren må hele tiden tilpasses et aktivitetsnivå som ikke

bidrar til å øke presset i norsk økonomi med de negative konsekvenser det har for prisvekst, rentenivå, kronkurs og sysselsetting.

8.2 Om bilimport

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at personbiler produsert for det amerikanske markedet, er vanskelig å få godkjent i Norge. I dag er det forskriftsfestet at dokumentasjon for tekniske krav til bil skal være fra bilfabrikanten eller kompetent uavhengig laboratorium. Dokumentasjon fra hovedimportørene godtas normalt fordi disse anses å uttale seg på fabrikantenes vegne.

Dette har ført til at det er svært vanskelig å innføre biler produsert for det amerikanske markedet gjennom privat import. Bakgrunnen for dette er forskjellige tekniske krav i USA og Europa. Selv om det er forskjell på godkjeningsreglene for slike tekniske krav, er de ofte forholdsvis små. I flere europeiske land, blant annet Tyskland og Nederland er det nasjonale forskrifter eller dispensasjoner som likestiller amerikanske og europeiske regler.

Flertallet understreker at ved førstegangs-godkjenning av kjøretøy i Norge skal det legges til grunn at biler produsert i USA godkjennes på bakgrunn av de krav som stilles for å registrere bilen i USA, og det ikke skal avkreves annen dokumentasjon enn kjøretøyets registreringsdokumenter som fremlegges for kontroll og avskrift, der dette ikke bryter med Norges internasjonale forpliktelser.

Flertallet legger til grunn at slik harmonisering av regler ikke bryter med EØS avtalen.

Flertallet ber Samferdselsdepartementet sørge for gjennomføring av slike regelendringer raskest mulig.

8.3 Mopedbevis

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at reglene for å kjøre varemoped er forslått forandret. I dag er det flere ungdommer som bruker slike varemopeder til å frakte varer for bedrifter. Med de nye reglene vil dette ikke være mulig. I dag er reglene slik at en 16 åring kan kjøre varemoped uten vektgrense. Fra 1. januar 2003 er det foreslått at vektgrensen settes til 150 kg vekt, dette fører til at alle lukkede varemopeder forsvinner fra markedet. Disse medlemmer mener at vektgrensen er for lav, og at den bør settes til 300 kg. På denne måten kan ungdom over 16 år med mopedkjørerbevis kunne kjøre denne type mopeder også i fremtiden.

På denne bakgrunn ber disse medlemmer Regjeringen legge til rette for at ungdom med mopedbevis fremdeles kan kjøre slike varemopeder med vekt opp til 300 kg.

9. FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag fra Arbeiderpartiet:

Forslag 1

Rammeområde 18 (Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2003 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	759 050 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 300 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i>	211 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	53 525 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	27 400 000	
	70	Tilskudd Redningselskapet	56 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	7 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	87 100 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	16 700 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	104 800 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	4 500 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	401 100 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	250 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	12 500 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	120 000 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	23 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 502 200 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	4 683 400 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	121 800 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	35	Vegutbygging i Bjørvika	20 000 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 091 300 000	
1321		Etablering av selskap for vegproduksjon		
	71	Tilskudd til restrukturering.....	442 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten.....	183 200 000	
	71	Refusjon av dieselavgift ekspressbusser	30 000 000	
	72	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	60 000 000	
	73	Tilskudd til lengre reiser, <i>overslagsbevilgning</i>	42 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 001 600 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	90 700 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 346 100 000	
1351		Overføringer til NSB AS		
	70	Betaling for persontransporttjenester	1 386 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter.....	21 200 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter.....	3 000 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	3 700 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 400 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret ...	48 100 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester.....	305 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter.....	147 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	20 100 000	
		Totale utgifter		<u>20 753 775 000</u>
Inntekter				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter.....	493 580 000	
	2	Andre inntekter.....	7 342 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 110 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 900 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter.....	84 600 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.....	17 000 000	
	2	Diverse gebyrer	284 100 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
4321	70	Avslutning av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen Overdragelse av eiendeler til selskapet	300 000 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	40 000 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	177 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	162 000 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen.....	90 700 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380	1	Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380) Diverse avgifter og gebyrer	167 700 000	
5619	80	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS Renter	463 000 000	
		Totale inntekter		2 322 232 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 1062 post 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4062 postene 1 og 2
2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner til:
 - a) dekning av salgskostninger forbundet med salget

b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062	45	Kystverket Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062	60	Kystverket Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

VII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 205 mill. kroner.

VIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, likevel slik at

samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

IX

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminner utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer.....	650 mill. kroner

XII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan inngå avtale om forskuttering av 50 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofotbanen mot tilbakebetaling, uten renter, i 2004.

ner utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

XIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for fremtidige budsjettermi-

XIV

Opprettelse av aksjeselskap

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

XV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380	45	Post- og teletilsynet Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XVI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

XVII

Omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesens produksjonsvirksomhet omdannes til aksjeselskap med virkning fra 1. januar 2003.
- Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning vedrørende overdragelse av eiendeler i forbindelse med omdanningen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til aksjeselskap. Endelig bevilgning skal fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
- Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning til egenkapital.

Forslag fra Fremskrittspartiet:*Forslag 2***Rammeområde 18 (Samferdsel)**

I

På statsbudsjettet for 2003 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	616 000 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 300 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i>	200 000 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	40 000 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	15 000 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	60 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	7 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	83 000 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv	19 100 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv	5 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	20 000 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	1 500 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	401 100 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	250 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	12 500 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	108 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter.....	18 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72.....</i>	6 086 175 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72.....</i>	6 568 400 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30.....</i>	200 000 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres.....</i>	121 800 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30.....</i>	1 091 300 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten.....	183 200 000	
	71	Tilskudd til ekspressbusser, <i>kan overføres.....</i>	30 000 000	
	73	Tilskudd til lengre reiser, <i>overslagsbevilgning.....</i>	42 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 400 000 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres.....</i>	90 700 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	946 100 000	
1351		Overføringer til NSB AS		
	70	Betaling for persontransporttjenester.....	736 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter.....	19 200 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter.....	3 000 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres.....</i>	3 700 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres.....</i>	1 400 000	
	71	Tilskudd til samfunnsplågte oppgaver vedr. Totalforsvaret...	48 100 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester.....	205 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter.....	147 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres.....</i>	20 100 000	
		Totale utgifter		<u>20 853 775 000</u>
Inntekter				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter.....	493 580 000	
	2	Andre inntekter.....	7 342 000	
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner.....	3 110 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet.....	1 900 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter.....	84 600 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.....	17 000 000	
	2	Diverse gebyrer	284 100 000	
4321		Avslutning av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen		
	70	Overdragelse av eiendeler til selskapet	300 000 000	
4350		Jernbaneløst (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	140 000 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv	177 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	162 000 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen.....	90 700 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	167 700 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	463 000 000	
		Totale inntekter		2 422 232 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan:

- overskride bevilgningen under kap. 1062 post 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4062 postene 1 og 2
- nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner til:
 - dekning av salgsomkostninger forbundet med salget

b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062	45	Kystverket Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062	60	Kystverket Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

VII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 205 mill. kroner.

VIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, likevel slik at

samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

IX

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelsen	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer.....	650 mill. kroner

XII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan inngå avtale om forskuttering av 50 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofotbanen mot tilbakebetaling, uten renter, i 2004.

ner utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

XIV

Opprettelse av aksjeselskap

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

XIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for fremtidige budsjettermi-

XV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelsen	Samlet ramme
1380	45	Post- og teletilsynet Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XVI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

XVII

Omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesens produksjonsvirksomhet omdannes til aksjeselskap med virkning fra 1. januar 2003.
- Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning vedrørende overdragelse av eiendeler i forbindelse med omdanningen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til aksjeselskap. Endelig bevilgning skal fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
- Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning til egenkapital.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 3***Rammeområde 18 (Samferdsel)**

I

På statsbudsjettet for 2003 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	741 050 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	13 300 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i>	211 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	53 525 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	27 400 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	56 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	7 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	92 100 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	16 700 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	104 800 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	14 500 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	401 100 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	250 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	12 500 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	120 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter.....	23 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 472 200 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	3 941 800 000	
	31	Tilskudd til rassikring.....	251 600 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	121 800 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika	20 000 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 101 300 000	
1321		Etablering av selskap for vegproduksjon		
	71	Tilskudd til restrukturering.....	442 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten.....	183 200 000	
	71	Tilskudd ekspressbusser	20 000 000	
	72	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	180 000 000	
	73	Tilskudd til lengre reiser, <i>overslagsbevilgning</i>	42 000 000	
	74	Særskilt tilskudd til Oslo Sporveier	60 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 001 600 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	90 700 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 639 100 000	
1351		Overføringer til NSB AS		
	70	Betaling for persontransporttjenester	1 406 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter.....	21 200 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter.....	3 000 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	3 700 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 400 000	
	71	Tilskudd til samfunnsplågte oppgaver vedr. Totalforsvaret ..	48 100 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester.....	305 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter.....	152 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 100 000	
		Totale utgifter		<u>20 743 775 000</u>
Inntekter				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter.....	493 580 000	
	2	Andre inntekter.....	7 342 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 110 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 900 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter.....	84 600 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.....	17 000 000	
	2	Diverse gebyrer	284 100 000	
4321		Avslutning av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen		
	70	Overdragelse av eiendeler til selskapet	300 000 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	30 000 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.....	177 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift.....	162 000 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen.....	90 700 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	167 700 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	463 000 000	
		Totale inntekter		2 312 232 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 1062 post 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4062 postene 1 og 2
2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner til:
 - a) dekning av salgsomkostninger forbundet med salget

b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062	45	Kystverket Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062	60	Kystverket Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

VII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 205 mill. kroner.

VIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, likevel slik at

samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

IX

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminner utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer.....	650 mill. kroner

XII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan inngå avtale om forskuttering av 50 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofofbanen mot tilbakebetaling, uten renter, i 2004.

XIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for fremtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

XIV

Opprettelse av aksjeselskap

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

XV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XVI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

XVII

Omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesens produksjonsvirksomhet omdannes til aksjeselskap med virkning fra 1. januar 2003.
- Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning vedrørende overdragelse av eiendeler i forbindelse med omdanningen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til aksjeselskap. Endelig bevilgning skal fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
- Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning til egenkapital.

Rammeuavhengige forslag**Forslag fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:***Forslag 4*

Stortinget ber om at det vert lagt opp til ei statleg finansieringsordning for store fylkesvegprosjekt til og med budsjettet for 2005.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 5*

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake i Revidert nasjonalbudsjett for 2003 med en plan for rask innføring av fjernstyring av Nordlandsbanen nord for Grong.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet:*Forslag 6*

1. E18, parsellen Sekkelsten-Krosby, kan åpnes for utbygging ved at Østfold bompengeselskap får anledning til å oppta lån for å forskottere utbyggingen.
2. Statens andel blir som forutsatt.
3. Utbyggingen skal ikke gå på bekostning av andre vegprosjekt.

Forslag fra Arbeiderpartiet:*Forslag 7*

1. Godsterminalen og Jærbanen skal byggjast ut som eit felles OPS-prosjekt.
2. Kostnadane til planleggingsarbeidet av dette prosjektet skal dekkast innanfor løyvingane på 20 mill. kroner som er sett av til planlegging av Jærbanen.

Forslag fra Fremskrittspartiet:*Forslag 8*

Alle anbudskontrakter i kollektivtransporten legges ut som nettokontrakter.

Forslag 9

Ny stamvegtrasé rv 7 skal følge rv 7 hele vegen Hønefoss-Bergen.

Forslag 10

Stortinget ber Regjeringen snarest fremme forslag om at ideelle organisasjoner som er avhengig av sambandsutstyr for å kunne gjennomføre redningsaksjoner med sikte på å redde liv og helse, får fritak fra å betale årlig konsesjonsavgift etter teleloven. Inntektsbortfallet blir dekket ved at Post- og teletilsynet effektiviserer tilsvarende.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 11*

Stortinget ber Regjeringen ta opp forhandlinger med flyselskapene om reduksjon av flyprisene med 30 pst. på kortbanenettet f.o.m. 1. januar 2004.

Forslag 12

Rv 7 over Hardangervidda stenges for vintertrafikk.

Forslag 13

Rv 4 Oslo-Mjøsbrua, rv 5 Førde-Florø, rv 9 Kristiansund-Haukeliggrend, rv 13 Jøsendal-Voss, rv 15 Eid-Måløy, rv 35 Hønefoss-Hokksund, rv 36 Seljord-Eidanger, rv 92 Karasjok-Karigasniemi, rv 150 Hovin - Tjernsmyr, Store Ringvei oppgraderes ikke til stamveger.

Forslag 14

Det opprettes en ny post 74 Oslo Sporveier på kap. 1330.

10. TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonane og det som står ovanfor, og rår Stortinget til å gjere slikt

vedtak:

**A. Rammeområde 18
(Samferdsel)**

I

På statsbudsjettet for 2003 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	759 050 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 300 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i>	211 900 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	53 525 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	27 400 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	56 000 000	
1070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	7 000 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	92 100 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 900 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	16 700 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	104 800 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	4 500 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 400 000	
1310		Flytransport		
	70	Godtgjørelse for innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	401 100 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Luftfartsverkets regionale flyplasser	250 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	12 500 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	120 000 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	23 000 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 502 200 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 72</i>	4 728 400 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres</i>	121 800 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika	10 000 000	
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 091 300 000	
1321		Etablering av selskap for vegproduksjon		
	71	Tilskudd til restrukturering	442 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	70	Tilskudd til Hurtigruten	183 200 000	
	71	Refusjon av dieselavgift ekspressbuser	30 000 000	
	72	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	10 000 000	
	73	Tilskudd til lengre reiser, <i>overslagsbevilgning</i>	42 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 001 600 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	90 700 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 346 100 000	
1351		Overføringer til NSB AS		
	70	Betaling for persontransporttjenester	1 386 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	21 200 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	3 000 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i> ...	3 700 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 400 000	
	71	Tilskudd til samfunnsplagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	48 100 000	
1370		Kjøp av posttjenester		
	70	Betaling for ulønnsomme posttjenester	305 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	152 600 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 100 000	
		Totale utgifter		20 753 775 000
Inntekter				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	493 580 000	
	2	Andre inntekter	7 342 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
4070		Elektroniske navigasjonshjelpemidler (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 110 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	1 900 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	84 600 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	17 000 000	
	2	Diverse gebyrer	284 100 000	
4321		Avslutning av produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen		
	70	Overdragelse av eiendeler til selskapet	300 000 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	40 000 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	177 900 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	162 000 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	90 700 000	
	37	Anleggsbidrag	29 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	167 700 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	463 000 000	
		Totale inntekter		2 322 232 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan:

- overskride bevilgningen under kap. 1062 post 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4062 postene 1 og 2
- nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner til:
 - dekning av salgsomkostninger forbundet med salget

b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

IV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062	45	Kystverket Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2003 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062	60	Kystverket Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

VII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger 1 205 mill. kroner.

VIII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, likevel slik at

samlet, løpende refusjonsforpliktelse ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

IX

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

X

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350	23, 25 og 30	Jernbaneverket Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

XII

Forskutteringer

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan inngå avtale om forskuttering av 50 mill. kroner fra LKAB til utbygging av nytt kryssingsspor ved Katterat stasjon på Ofotbanen mot tilbakebetaling, uten renter, i 2004.

XIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan forplikte staten for fremtidige budsjettermi-

ner utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

XIV

Opprettelse av aksjeselskap

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

XV

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XVI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2003 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

XVII

Omdanning av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap

Stortinget samtykker i at:

- Statens vegvesens produksjonsvirksomhet omdannes til aksjeselskap med virkning fra 1. januar 2003.

- Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning vedrørende overdragelse av eiendeler i forbindelse med omdanningen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet til aksjeselskap. Endelig bevilgning skal fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
- Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelig bevilgning til egenkapital.

B. Rammeuavhengige forslag

Det opprettes ny post 31 Tilskudd til rassikring, på statsbudsjettet. Midlene kan nyttes til viktige rassikringstiltak på både fylkesveger og riksveger.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 5. desember 2002

Petter Løvik

leiar og ordf. for kap. 1300 post 70

Anne Berit Andersen

ordf. for kap. 1320 post 35 og 4320

Sigrun Eng

ordf. for kap. 1350 og 4350

Bjørgulv Froyn

ordf. for kap. 1070, 1360 og 4070

Sverre J. Hoddevik

ordf. for kap. kap. 1062 postene 30 og 60

Odd Holten

ordf. for kap. kap. 1300 (unntatt post 70), 1314 og 4300

Brit I. H. Andreassen

ordf. for kap. 1313, 1354, 4313 og 5619

Thore A. Nistad

ordf. for kap. 1320 post 30

Tor-Arne Strøm

ordf. for kap. 1310

Jorunn Ringstad

ordf. for kap. 1311, 1380 og 4380

Oddbjørg Ausdal Starrfelt

ordf. for kap. 1320 postene 23 og 33, 1321, 1322 og 4321

Jan Sahl

ordf. for kap. 1062 post 70 og 1320 post 72

Kenneth Svendsen

ordf. for kap. 1062 post 45, 1315, 1330, 4312 og 4315

Heidi Sørensen

ordf. for kap. 1062 postene 1 og 21, 1301 og 4062

Geir-Ketil Hansen

sekretær og ordf. for kap. 1351 og 4353

Vedlegg

Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskap, datert 29. november 2002

St.prp. nr. 1 (2002-2003) Samferdselsdepartementet Programkategori 21.30 Vegformål

Kap. 1320 Statens vegvesen post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift

På side 71, 2. spalte i St.prp. nr. 1 (2002-2003) fra Samferdselsdepartementet redegjøres det for riksvegferjesambandet Hjellestad-Klokkarvik. Det opplyses at uavhengig av status for ferjesambandet må problemet med risikonivået løses, og at Vegdirektoratet derfor arbeider ut fra at det må skaffes en ny ferje. Årsaken til at en til nå har arbeidet for kontrahering av et nybygg framfor oppgradering av eksisterende ferje, har vært det anslått høye risikonivået.

Nye opplysninger fra HSD Sjø AS viser at det korrekte risikonivået er mye lavere enn opprinnelig antatt. Vegdirektoratet har derfor på nytt vurdert hvilke tiltak som er nødvendige for å redusere risikonivået slik at myndighetskrav tilfredsstilles. Direktoratet har kommet til at krav til risikonivå kan tilfredsstilles ved mindre investeringer i eksisterende ferje, og går nå derfor inn for en slik løsning.

Konsekvensene av dette er at 26-28 mill. kroner kan frigjøres og omdisponeres til oppgradering av eksisterende ferjer, noe det er et svært stort behov for innenfor ferjeflåten. Et uttrykk for det store behovet, er at ferjeselskapene for 2002 har søkt om investeringsmidler for om lag 1 400 mill. kroner, mens den årlige investeringsrammen til nybygg og oppgraderinger av eksisterende fartøy er ca. 300 mill. kroner. Det er for tiden et særlig stort behov knyttet til sikkerhetstiltak som følge av pålegg fra Sjøfartsdirektoratet. For krav med forfall i 2001 er det fortsatt et etterslep på om lag 130 mill. kroner. Det er også andre krav, for eksempel til risiko-

nivå, som vil kreve investeringer i ferjene. Dersom påleggene ikke imøtekommes, vil konsekvensene kunne bli at Sjøfartsdirektoratet nekter seilingstillatelse.

I tillegg til slike rene sikkerhetstiltak vil innsparte midler vurderes brukt til blant annet investering i oppgradering i motoranlegget på MF Ølen (HSD). Denne ferjen vil da kunne egne seg som hovedferje i flere samband, og dermed redusere bruk av ferje nr. 2 i disse sambandene. Oppgradering av motoranlegget vil også kunne gi miljømessige gevinster. Det finnes en rekke tilsvarende eksempler på effektiviseringsmuligheter.

Når det gjelder eksisterende ferje på sambandet Hjellestad - Klokkarvik, M/F Fjordgar, vil det med Vegdirektoratets nye forslag bli lagt opp til å installere utstyr som er kostnadsberegnet til ca. 1 million kroner for å redusere risikonivået slik at myndighetskravet til sikkerhetsnivå innfris. Det vil også bli gjort mindre investeringer ut over de rent sikkerhetsmessige for at M/S Fjordgar skal kunne betjene sambandet på en tilfredsstillende måte i årene framover. Slike investeringer bør gjøres i nært samarbeid og dialog med lokale myndigheter.

Videre vil Sund kommune med en slik løsning spare 6-7 mill. kroner som følge av at behov for ombygging av de mellomliggende kommunale ferjekaiene faller bort.

På bakgrunn av ovennevnte er departementet innstilt på å gi Vegdirektoratet tilbakemelding om at foreløpig byggetilsagn om ny kombinasjonsbåt til Hjellestad-Klokkarvik kan trekkes tilbake, og at krav til sikkerhetsnivå bør tilfredsstilles ved mindre investeringer i eksisterende ferje.

