



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2003–2004)

**Budsjettinnstilling til Stortinget
frå samferdselskomiteen**

St.prp. nr. 1 (2003-2004) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 og 10 (2003-2004)

**Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet
for 2004 vedkomande rammeområde 18, Fiskeridepartementet og
Samferdselsdepartementet**



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2003–2004)

Budsjettinnstilling til Stortinget
frå samferdselskomiteen

St.prp. nr. 1 (2003-2004) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 og 10 (2003-2004)

**Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet
for 2004 vedkomande rammeområde 18, Fiskeridepartementet og
Samferdselsdepartementet**

INNHOOLD

Innleiing	5
1. Samandrag	5
1.1 Oversikt over budsjettforslaga	5
2. Hovudpunkt i St.prp. nr. 1 (2003-2004)	7
2.1 Fiskeridepartementet - Kystforvaltning	7
2.2 Samferdselsdepartementet	8
3. Stortinget sitt vedtak om rammesum	10
4. Komiteen sine hovudprioriteringar for rammeområde 18	10
4.1 Oppsummering av fraksjonane sine løyvingforslag for rammeområde 18	10
5. Generelle merknader frå komiteen	14
5.1 Budsjettavtale mellom Arbeiderpartiet og regjeringspartia	14
5.2 Generelle merknader frå Høgre og Kristeleg Folkeparti	15
5.3 Generelle merknader frå Arbeidarpartiet	16
5.4 Generelle merknader frå Framstegspartiet	18
5.5 Generelle merknader frå Sosialistisk Venstreparti	23
5.6 Generelle merknader frå Senterpartiet	26
6. Fiskeridepartementet - Utdrag frå dei einskilde budsjettkapitla, samt komiteen sine merknader til desse	28
6.1 Kap. 1062 og kap. 4062 Kystverket	28
6.1.1 Samandrag	28
6.1.2 Merknader frå komiteen	28
6.2 Kap. 1070 og 4070 Loran-C	32
6.2.1 Samandrag	32
6.2.2 Merknader frå komiteen	32
7. Samferdselsdepartementet - Utdrag frå dei einskilde budsjettkapitla, samt komiteen sine merknader til desse	32
7.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet	33
7.1.1 Samandrag	33
7.1.2 Merknader frå komiteen	33
7.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling	33
7.2.1 Samandrag	33
7.2.2 Merknader frå komiteen	33
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	35
7.4.1 Samandrag	35
7.4.2 Merknader frå komiteen	35
7.5 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet	36
7.5.1 Samandrag	36
7.5.2 Merknader frå komiteen	36

7.6	Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane	36
7.6.1	Samandrag	36
7.6.2	Merknader frå komiteen	36
7.7	Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	37
7.7.1	Samandrag	37
7.7.2	Merknader frå komiteen	37
7.8	Kap. 1320 og 4320 Statens vegvesen	37
7.8.1	Samandrag	37
7.8.2	Komiteens generelle merknader til vegformål	38
7.8.3	Merknader frå komiteen til post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger mv.	39
7.8.4	Merknader frå komiteen til post 30 Riksveginvesteringar	40
7.8.5	Merknader frå komiteen til post 31 Rassikring	50
7.8.6	Merknader frå komiteen til post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	51
7.8.7	Merknader frå komiteen til post 35 Vegutbygging i Bjørvika	51
7.8.8	Merknader frå komiteen til post 60 Forsøk	51
7.8.9	Merknader frå komiteen til post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift	51
7.8.10	Merknader frå komiteen til kap. 4320 Statens vegvesen	53
7.9	Kap. 1321 og 4321 Mesta AS	53
7.9.1	Samandrag	53
7.9.2	Merknader frå komiteen	53
7.10	Kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS	54
7.10.1	Samandrag	54
7.10.2	Merknader frå komiteen	54
7.11	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	54
7.11.1	Samandrag	54
7.11.2	Merknader frå komiteen	54
7.12	Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket	56
7.12.1	Samandrag	56
7.12.2	Merknader frå komiteen	57
7.13	Kap. 1351 Persontransport med tog	59
7.13.1	Samandrag	59
7.13.2	Merknader frå komiteen	60
7.14	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	61
7.14.1	Samandrag	61
7.14.2	Merknader frå komiteen	61
7.15	Kap. 1360 Samferdselsberedskap	61
7.15.1	Samandrag	61
7.15.2	Merknader frå komiteen	61
7.16	Kap. 1370 Posttjenester	61
7.16.1	Samandrag	61
7.16.2	Merknader frå komiteen	61
7.17	Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet	62
7.17.1	Samandrag	62
7.17.2	Merknader frå komiteen	62
8.	Andre merknader sett fram under behandlinga i komiteen	63
9.	Forslag frå mindretal	64
10.	Tilråding frå komiteen	72



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2003-2004)

Budsjettinnstilling til Stortinget frå samferdselskomiteen

St.prp. nr. 1 (2003-2004) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 og 10 (2003-2004)

Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet for 2004 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,

Hans Gjeisar Kjæstad, 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 innstillinga forslag om løyvingar på statsbudsjettet for 2004 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
90-postar vert behandla av finanskomiteen utanfor rammesystemet**

Kap. Post	Formål:	St.prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 2 og 10
Utgifter i hele kroner:			
<i>Fiskeridepartementet</i>			
1062	Kystverket (jf. kap. 4062)	1 111 530 000	1 154 080 000
1	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45	758 630 000	801 180 000
21	Spesielle driftsutgifter	3 400 000	3 400 000
30	Maritim infrastruktur, kan overføres, kan nyttes under post 24	218 300 000	218 300 000
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 1	43 800 000	43 800 000
46	Trafikkentral Nord-Norge, kan overføres	2 500 000	2 500 000
60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, kan overføres	27 400 000	27 400 000
70	Tilskudd Redningsselskapet	57 500 000	57 500 000
1070	Loran-C (jf. kap. 4070)	33 800 000	33 800 000
1	Driftsutgifter	27 300 000	27 300 000
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres	6 500 000	6 500 000

Kap. Post	Formål:	St.prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 2 og 10
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
1300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	123 600 000	123 600 000
1	Driftsutgifter	94 300 000	94 300 000
70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 000 000	12 000 000
71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	17 300 000	17 300 000
1301	Forskning og utvikling mv.	145 100 000	145 100 000
21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 500 000	15 500 000
50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	112 600 000	112 600 000
70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	6 200 000	6 200 000
71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 800 000	10 800 000
1310	Flytransport	420 500 000	420 500 000
70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	420 500 000	420 500 000
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	277 000 000	277 000 000
70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	264 000 000	264 000 000
71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	13 000 000	13 000 000
1313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	164 200 000	164 200 000
1	Driftsutgifter	121 000 000	121 000 000
22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	43 200 000	43 200 000
1314	Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)	23 300 000	23 300 000
1	Driftsutgifter	23 300 000	23 300 000
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	12 006 900 000	12 006 900 000
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	5 839 700 000	5 839 700 000
30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 31, post 33 og post 72</i>	4 724 000 000	4 293 200 000
31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	204 000 000	161 300 000
33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	54 000 000	45 300 000
35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	30 200 000	30 200 000
60	Forsøk	0	482 200 000
72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 155 000 000	1 155 000 000
1321	Mesta AS	441 500 000	441 500 000
71	Tilskudd til restrukturering	441 500 000	441 500 000
1330	Særskilte transportiltak	357 700 000	357 700 000
60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	110 400 000	110 400 000
70	Tilskudd til Hurtigruten	200 800 000	200 800 000
73	Tilskudd til lengre reiser	46 500 000	46 500 000
1350	Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 804 600 000	4 804 600 000
23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 860 300 000	2 860 300 000
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	72 300 000	72 300 000
30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 872 000 000	1 872 000 000
1351	Persontransport med tog	1 416 000 000	1 416 000 000
70	Kjøp av persontransport med tog	1 416 000 000	1 416 000 000
1354	Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	26 000 000	26 000 000
1	Driftsutgifter	26 000 000	26 000 000
1360	Samferdselsberedskap	63 400 000	63 400 000
1	Driftsutgifter	3 100 000	3 100 000
30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	3 800 000	3 800 000

Kap. Post	Formål:	St.prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 2 og 10
	70 Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 500 000	1 500 000
	71 Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	55 000 000	55 000 000
1370	Posttjenester	316 000 000	316 000 000
	70 Kjøp av posttjenester	316 000 000	316 000 000
1380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	190 400 000	190 400 000
	1 Driftsutgifter	149 700 000	149 700 000
	22 Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	15 200 000	15 200 000
	45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 500 000	25 500 000
	Sum utgifter rammeområde 18	21 921 530 000	21 964 080 000

Inntekter i hele kroner:

Inntekter under departementene

4062	Kystverket (jf. kap. 1062)	510 425 000	510 425 000
	1 Gebyrinntekter	502 825 000	502 825 000
	2 Andre inntekter	7 600 000	7 600 000
4070	Loran-C (jf. kap. 1070)	3 250 000	3 250 000
	7 Refusjoner	3 250 000	3 250 000
4300	Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	2 000 000	2 000 000
	1 Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 000 000	2 000 000
4313	Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	87 600 000	87 600 000
	1 Gebyrinntekter	87 600 000	87 600 000
4320	Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	311 900 000	311 900 000
	1 Salgsinntekter m.m.	17 600 000	17 600 000
	2 Diverse gebyrer	294 300 000	294 300 000
4350	Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	465 800 000	465 800 000
	1 Kjørevegsavgift	41 400 000	41 400 000
	2 Salg av utstyr og tjenester mv.	184 300 000	184 300 000
	6 Videre salg av elektrisitet til togdrift	167 800 000	167 800 000
	7 Betaling for bruk av Gardermobanen	72 300 000	72 300 000
4380	Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	165 200 000	165 200 000
	1 Diverse avgifter og gebyrer	165 200 000	165 200 000

Renter og utbytte mv.

5619	Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	476 500 000	476 500 000
	80 Renter	476 500 000	476 500 000
	Sum inntekter rammeområde 18	2 022 675 000	2 022 675 000
	Netto rammeområde 18	19 898 855 000	19 941 405 000

2. HOVUDPUNKT I ST.PRP. NR. 1 (2003-2004)**2.1 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 1 046,2 mill. 2004-kroner pr. år på Kystverkets område. Forslag til budsjett for 2004 er noe lavere enn en jevn oppfølging av planrammen, og innebærer under programkategori 16.60 en nominell videreføring i forhold til saldert budsjett 2003.

Budsjettforslaget for 2004 innebærer en styrking av sjøsikkerhet og beredskap. Det settes av midler til start-

bevilgning knyttet til trafikkentral for Nord-Norge i Vardø.

Som ledd i arbeidet med å bedre rammebetingelsene for sjøtransport, har Fiskeridepartementet startet arbeidet med en gjennomgang av gebyrstrukturen for alle gebyrer under Kystverkets område.

Det arbeides med å inngå en samarbeidsavtale med Russland for utvikling av et gjensidig varslings- og informasjonssystem for oljetransporten i Barentshavet og langs Norskekysten.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 10 (2003-2004) redegjøres det nærmere for grunnlaget for dimensjonering av slepeberedskapen, samlede tiltak for å ivareta oljevernberedskapen og slepebåtkapasiteten i nordområdene, samt budsjettmessig inndekning av kostnadene til innleie av slepefartøy i 2004, jf. ellers St.prp. nr. 6 (2003-

2004) Om innleie av slepefartøy for Nord-Norge og budsjettmessig inndekning for 2003 og Stortingets behandling av denne, jf. Innst. S. nr. 14 (2003-2004).

2.2 Samferdselsdepartementet

Samarbeidsregjeringen foreslår i St.prp. nr. 1 (2003-2004) et samferdselsbudsjett på om lag 21,1 mrd. kroner. Dette tilsvarer en økning på om lag 1,2 mrd. kroner eller 6,1 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2003, etter at sistnevnte er korrigert for typiske engangsutgifter på til sammen 10,858 mrd. kroner.

Som følge av pålegg fra EFTAs overvåkingsorgan, ESA, legger Regjeringen opp til endringer i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift. I budsjettforslaget er de ulike etater og tilskuddsordninger som påvirkes av denne endringen foreslått kompensert, slik at aktivitetsnivået ikke skal påvirkes av omleggingen.

Viktige oppfølgingsområder

Samferdselsdepartementet gir en omtale av noen viktige oppfølgingsområder i proposisjonens del I, uavhengig av om disse har direkte eller mer indirekte sammenheng med bevilgningsforslag i statsbudsjettet for 2004.

OM SATSING PÅ KOLLEKTIVTRANSPORT I 2004

Foreslått samferdselsbudsjett innebærer en særlig satsing på tiltak med stor nytte for kollektivtransporten. Dette er i samsvar med signalene både i Sem-erklæringen og i St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport.

Regjeringens budsjettforslag innebærer at bevilgningene til kollektivtiltak over Samferdselsdepartementets budsjett øker med 574 mill. kroner til 8,405 mrd. kroner, eller 7,3 pst. målt mot saldert budsjett for 2003. I tillegg kommer de midler til lokal kollektivtransport som kanaliseres over Kommunal- og regionaldepartementets rammetilskudd til fylkeskommunene, herunder særskilte midler til skole- og studentrabatten.

I budsjettforslaget ligger det inne bl.a. 550 mill. kroner til utbygging av sikker togkommunikasjon på jernbanestrekninger som i dag ikke har dette, samt 1,1 mrd. kroner til jernbaneprosjektet nytt dobbeltspor Skøyen-Asker.

Det er videre foreslått bevilget 100 mill. kroner til en belønningsordning for å styrke kollektivtransporten og redusere bilbruken i storbyområdene, som varslet i St.meld. nr. 26 (2001-2002), og ordningen med rabatterte kollektivreiser for skoleelever og studenter over lengre strekninger er også foreslått forbedret.

Som for inneværende år, er det dessuten innenfor Statens vegvesens budsjett foreslått satt av betydelige midler til kollektivfelt, terminaler, holdeplasser og signalprioritering, samt til opprusting av T-banen i Oslo. Det er også lagt til grunn at et betydelig beløp fra bompenger skal benyttes til tiltak med nytte for kollektivtransporten. Den statlige innsatsen på kollektivtiltak i Oslo økes fra 2003 til 2004.

Det opprettes et samordningsorgan for kollektivtransporten i hovedstadsområdet, og det innføres forsøk

med alternativ forvaltningsorganisering i Bergen, Trondheim, Kristiansands-regionen og på Nord-Jæren. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2003-2004) legger Samferdselsdepartementet fram de budsjettmessige konsekvensene og de økonomiske rammene for forsøk i 2004 med alternativ forvaltningsorganisering av transport-systemet.

Fra 1. januar 2004 iverksettes forsøk i by med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet og forsøk i fylkeskommuner med oppgavedifferensiering på samferdselsområdet. Forsøkene samlede virkning på samferdselssektoren framgår av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2003-2004). Tillegget omfatter budsjettvedtak innenfor Samferdselsdepartementets budsjett. Samtlige samferdselsmidler til forsøkene omdisponeres innenfor kap. 1320, jf. ny post 60 Forsøk.

Forsøksområdene tillegges ansvar for å prioritere midler til planlegging av tiltak på øvrig riksvegnett.

Forsøkene er knyttet til prioriteringsansvar for midler som inngår i forsøkene. Det vil derfor ikke bli foretatt en fysisk overføring av midlene fra staten til forsøksområdene.

De første persontogstrekningene kunngjøres for anbud og konkurranse.

I forslaget til statsbudsjett for 2004 foreslår Regjeringen samtidig å innføre 6 pst. merverdiavgift på persontransport med virkning fra 1. mars 2004, som forventes å styrke økonomien i kollektivtransporten betydelig. Dette gjennom at virksomheter som omfattes av det nye merverdiavgiftsopplegget får fullt fradrag for inngående merverdiavgift (24 pst.). Den økonomiske fordelene for aktørene i kollektivtrafikken er anslått til 500 mill. kroner på årsbasis og om lag 330 mill. kroner i 2004. Særlig skinnegående transport vil også nyte godt av Regjeringens forslag om å frita all produksjonsvirksomhet fra el-avgift med virkning fra 1. januar 2004.

OM FLYTTING AV LUFTFARTSTILSYNET SAMT POST- OG TELETILSYNET

Regjeringen har bestemt at Post- og teletilsynet skal flytte til Lillesand, mens Luftfartstilsynet skal flytte til Bodø. I samsvar med Innst. S. nr. 222 (2002-2003) er flyttekostnadene for 2004 budsjettert på en egen post (ny) under respektive tilsyn, post 22 Flyttekostnader, *kan overføres*. Til kompensasjon for flyttekostnader i 2004 er det foreslått bevilget 43,2 mill. kroner til Luftfartstilsynet og 15,2 mill. kroner til Post- og teletilsynet. Totale flyttekostnader for Luftfartstilsynet samt Post- og teletilsynet er beregnet til henholdsvis 116 mill. kroner og 86,5 mill. kroner. Utflyttingen fra Oslo er forutsatt å være slutført i løpet av 2006.

OPPFØLGING AV HANDLINGSPROGRAMMENE TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2002-2005

Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket og det daværende Luftfartsverket (nå Avinor AS) fastsatte høsten 2001 etatsvise handlingsprogrammer for 2002-2005 med bakgrunn i de politiske prioriteringer som ble foretatt på grunnlag av Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001).

Forvaltningsbedriften Luftfartsverket ble omdannet til det heleide statlige aksjeselskapet Avinor AS fra og med 1. januar 2003.

Etter de tre første årene av planperioden er oppfølging av de tre etatenes handlingsprogrammer samlet på 70,5 pst. hva angår de statlige bevilgningene. For Statens vegvesen og Jernbaneverket innebærer dette etterslep i forhold til handlingsprogrammene etter tre år av planperioden på henholdsvis om lag 1,6 mrd. kroner og 1,5 mrd. kroner. Dette etterslepet er i all hovedsak knyttet til investeringene. Jernbaneverkets investeringsbudsjett for 2004 alene har imidlertid fått en betydelig vekst, og ligger nært opp til gjennomsnittlig årlig nivå i handlingsprogrammet. Både for veg og jernbane ligger de årlige bevilgningene så langt i planperioden over nivået i planperioden 1998-2001.

I budsjettforslaget for 2004 både for veg og jernbane, har Samferdselsdepartementet prioritert tiltak som øker transportsikkerheten høyst. Dette er i samsvar med opplegget i Nasjonal transportplan.

OM TRANSPORTSIKKERHET

Samferdselsdepartementet vil legge større vekt på å utarbeide en helhetlig sikkerhetspolitikk, slik at ressursene samlet sett kan utnyttes best mulig. I denne sammenheng vil overføring av kunnskap og erfaring mellom sektorene stå sentralt. Det vil bli utarbeidet felles rutiner for rapportering av ulykkesdata innenfor en standardisert begrepsbruk. I Nasjonal transportplan 2006-2015 vil det tverrsektorielle trafikksikkerhetsarbeidet stå sentralt.

Alle sektorene har en felles utfordring i å forebygge større ulykker. Regjeringen vil derfor utvide Havari-kommisjonen for sivil luftfart og bane til også å gjelde vegtransport i løpet av 2004.

De største utfordringene innen transportsikkerhet er knyttet til vegsektoren. Det forutsettes benyttet om lag 400 mill. kroner til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2004.

Innenfor trafikant- og kjøretøyområdet er det for perioden 2002-2005 planlagt brukt om lag 800 mill. kroner til trafikksikkerhetsarbeid. I gjennomsnitt pr. år i perioden er dette en dobling fra 2001.

Etter hvert forventes det positive effekter av revisjonen av føreropplæringen. I juli 2003 ble det innført et trafikalt grunnkurs for alle som passerer 16 år, og som skal starte føreropplæringen. Det trafikale grunnkurset er det første leddet i en revisjon av føreropplæringen. Trafikkontroller, herunder automatisk trafikkontroll (ATK), og synlig politi på vegene er svært virkningsfulle tiltak. Bruken av ATK vil bli økt framover, og reaksjonene overfor bilførere som setter andres liv på spill i trafikken, vil bli skjerpet. Det forventes positiv effekt av prikkbelastningsordningen som innføres 1. januar 2004.

Virkninger av planlagte tiltak i 2004 innenfor Statens vegvesens ansvarsområde er beregnet til om lag 150 færre drepte eller skadde i vegtrafikken i forhold til 2003.

Det foreslås bevilget 550 mill. kroner over Jernbaneverkets budsjett i 2004 til utbygging av sikker togkommunikasjon på strekninger som i dag ikke har dette. Innenfor Jernbaneverkets programområde sikkerhet er det avsatt 93 mill. kroner til ulike tiltak i 2004.

I 2004 vil Luftfartstilsynet bl.a. arbeide videre med å utvikle et mer risikobasert tilsyn, herunder kriterier for akseptabel risiko innen ulike kategorier luftfart. Avinor AS' styre prioriterer investeringer knyttet til flysikkerhet, samt tiltak knyttet til kontroll av passasjerer og bagasje.

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 2003 er det anslått at om lag 2,3 mrd. kroner vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. For 2004 ventes bidraget fra bompenger å bli om lag 2,5 mrd. kroner. Til sammenligning utgjør forslaget til "ordinære" riksvegmidler over kap. 1320 post 30 om lag 4,7 mrd. kroner. I 2004 vil dermed bompenger utgjøre om lag 35 pst. av de samlede riksveginvesteringene, dvs. summen av bompenger og statlige bevilgninger.

STYRING AV STORE INVESTERINGSPROSJEKTER

I budsjettframlegget for 2004 omtales prosjekter som har vært til eksternt kvalitetssikring med en styringsramme og en kostnadsramme. Styringsrammen omfatter den kostnaden som Samferdselsdepartementet legger til grunn at etaten skal realisere prosjektet innenfor, dvs. den rammen som etaten har til disposisjon for å gjennomføre oppgaven. Kostnadsrammen omfatter styringsrammen med tillegg av avsetning for usikkerhet. Kostnadsrammen gir uttrykk for det øvre finansielle taket for prosjektet.

KJØP AV SAMFERDSELSTJENESTER

Statlig kjøp av samferdselstjenester benyttes i de fleste tilfeller for å yte et tjenestetilbud som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomt, men som det er samfunnmessig ønskelig å opprettholde.

I statsbudsjettet for 2004 er det til sammen foreslått statlig kjøp av tjenester for om lag 3,8 mrd. kroner, en økning på 155,7 mill. kroner eller 4,3 pst. målt mot saldert budsjett 2003. Nesten 70 pst. av totalbeløpet er satt av til ordningene med kjøp av persontransporttjenester med tog (fra NSB) og ferjetjenester.

OM BRUK AV ANBUD I SAMFERDSELSSEKTOREN

Departementet vil effektivisere Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet ved økt konkurranseutsetting. Det vil bli vurdert å skille ut hele eller deler av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet.

Statens vegvesen planlegger satt ut anbud på fem nye riksvegerferjestrekninger høsten 2003/våren 2004. Planlagt prøveprosjekt med utsetting av anbud for persontrafikk med tog på Gjøvikbanen og Vossabanen er under forberedelse i Samferdselsdepartementet.

Særskilte omtaler**ORGANISASJONS- OG STRUKTURENDRINGER**

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det skal være full konkurranse om Jernbaneverkets produksjonsoppgaver der dette ikke går på bekostning av sikkerheten. Formålet er å skille klarere mellom forvaltning og produksjon og oppnå større effektivitet.

FORSKNING OG UTVIKLING

Samferdselssektoren står overfor en rekke store utfordringer som krever en forbedring av kunnskapsbasen. Utfordringene knytter seg i hovedsak til sikkerhet, miljø, effektivisering og teknologiutvikling, samt internasjonalisering, styring og planlegging. Som et virkemiddel for å sikre framtidig verdiskaping, bidrar Samferdselsdepartementet med midler til å fremme forskning og utvikling som styrker konkurranse- og innovasjonsevnen til utøvere i samferdselssektoren. Departementet har hovedansvaret for utvikling av sektorens kunnskapsbase, noe som innebærer ansvar for FoU-tiltak til nytte for befolkning, brukere og utøvere.

SAMFERDSEL OG MILJØ

Regjeringen legger stor vekt på å begrense miljøulempene ved 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. Økte andeler kollektivtransport i forhold til privatbil i byområdene er et viktig mål for Samferdselsdepartementets miljøstrategi.

3. STORTINGET SITT VEDTAK OM RAMMESUM

Ved vedtak i Stortinget 27. november 2003 er netto utgiftsramme for rammeområde 18 fastsett til kr 20 036 405 000, jf. Budsjett-innst. S. I (2003-2004). Ramma er meddelt komiteen i brev frå Stortingets presidentskap datert 27. november 2003. Dei løyvingforslaga som er sette fram i innstillinga byggjer på denne ramma, jf. Stortingets forretningsorden § 19.

4. KOMITEEN SINE HOVUDPRIORITERINGAR FOR RAMMEOMRÅDE 18**4.1 Oppsummering av fraksjonane sine løyvingforslag for rammeområde 18**

I etterfølgjande tabell 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.

Arbeidarpartiet og Senterpartiet har ikkje justert sine primærstandpunkt etter Stortinget sitt løyvingvedtak under rammeområde 18, og er difor ikkje inkludert i tabellen. Det kan visast til kapittel 5.1 der primærstandpunkta til Arbeidarpartiet kjem fram og til kapittel 5.6 der primærstandpunkta til Senterpartiet kjem fram.

Komiteen viser til at komiteen sine medlemmer frå Arbeidarpartiet i samsvar med framforhandla avtale med regjeringspartia, jf. kapittel 5.1, vil støtte forslaget frå Høgre og Kristeleg Folkeparti. Dette forslaget blir difor tilråding under kapittel 10 i innstillinga.

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. 2 og 10			
			H, KrF	FrP	SV	
Utgifter rammeområde 18 (i hele tusen kroner)						
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)	1 154 080	1 154 080	974 680	1 249 080
				(0)	(-179 400)	(+95 000)
	1	Driftsutgifter	801 180	801 180	651 180	841 180
				(0)	(-150 000)	(+40 000)
	21	Spesielle driftsutgifter	3 400	3 400	3 400	3 400
				(0)	(0)	(0)
	30	Maritim infrastruktur	218 300	218 300	218 300	263 300
				(0)	(0)	(+45 000)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	43 800	43 800	28 800	43 800
				(0)	(-15 000)	(0)
	46	Trafikksentral Nord-Norge	2 500	2 500	2 500	12 500
				(0)	(0)	(+10 000)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	27 400	27 400	13 000	27 400
				(0)	(-14 400)	(0)
	70	Tilskudd Redningselskapet	57 500	57 500	57 500	57 500
				(0)	(0)	(0)
1070		Loran-C (jf. kap. 4070)	33 800	33 800	33 800	33 800
				(0)	(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	27 300	27 300	27 300	27 300
				(0)	(0)	(0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	6 500	6 500	6 500	6 500
				(0)	(0)	(0)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	H, KrF	FrP	SV
			med Tillegg nr. 2 og 10			
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	123 600	123 600	111 200	103 600
				(0)	(-12 400)	(-20 000)
	1	Driftsutgifter	94 300	94 300	82 300	74 300
				(0)	(-12 000)	(-20 000)
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 000	12 000	12 000	12 000
				(0)	(0)	(0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	17 300	17 300	16 900	17 300
				(0)	(-400)	(0)
1301		Forskning og utvikling mv.	145 100	136 100	35 800	155 100
				(-9 000)	(-109 300)	(+10 000)
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 500	15 500	5 000	15 500
				(0)	(-10 500)	(0)
	50	Samferdselsforskning	112 600	97 600	20 000	112 600
				(-15 000)	(-92 600)	(0)
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.	6 200	12 200	0	16 200
				(+6 000)	(-6 200)	(+10 000)
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede	10 800	10 800	10 800	10 800
				(0)	(0)	(0)
1310		Flytransport	420 500	420 500	420 500	420 500
				(0)	(0)	(0)
	70	Kjøp av innenlandske flyruter	420 500	420 500	420 500	420 500
				(0)	(0)	(0)
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	277 000	277 000	377 000	277 000
				(0)	(+100 000)	(0)
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	264 000	264 000	364 000	264 000
				(0)	(+100 000)	(0)
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	13 000	13 000	13 000	13 000
				(0)	(0)	(0)
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)	164 200	164 200	151 200	164 200
				(0)	(-13 000)	(0)
	1	Driftsutgifter	121 000	121 000	108 000	121 000
				(0)	(-13 000)	(0)
	22	Flyttekostnader	43 200	43 200	43 200	43 200
				(0)	(0)	(0)
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)	23 300	23 300	18 000	23 300
				(0)	(-5 300)	(0)
	1	Driftsutgifter	23 300	23 300	18 000	23 300
				(0)	(-5 300)	(0)
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	12 006 900	12 225 900	15 113 400	11 696 900
				(+219 000)	(+3 106 500)	(-310 000)
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	5 839 700	5 834 700	6 639 700	5 834 700
				(-5 000)	(+800 000)	(-5 000)
	30	Riksveginvesteringer	4 293 200	4 467 200	6 985 500	3 858 200
				(+174 000)	(+2 692 300)	(-435 000)
	31	Rassikring	161 300	181 300	204 000	241 300
				(+20 000)	(+42 700)	(+80 000)
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	45 300	45 300	54 000	45 300
				(0)	(+8 700)	(0)
	35	Vegutbygging i Bjørvika	30 200	30 200	30 200	30 200
				(0)	(0)	(0)
	60	Forsøk	482 200	512 200	0	482 200
				(+30 000)	(-482 200)	(0)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 155 000	1 155 000	1 200 000	1 205 000
				(0)	(+45 000)	(+50 000)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 2 og 10	H, KrF	FrP	SV
1321		Mesta AS	441 500	356 500	0	356 500
	71	Tilskudd til restrukturering	441 500	(-85 000)	(-441 500)	(-85 000)
				356 500	0	356 500
				(-85 000)	(-441 500)	(-85 000)
1330		Særskilte transporttiltak	357 700	332 700	279 200	522 700
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	110 400	(-25 000)	(-100 000)	(+165 000)
	70	Tilskudd til Hurtigruten	200 800	200 800	192 300	200 800
				(0)	(-8 500)	(0)
	71	Refusjon av dieselvavgift ekspressbusser	0	0	30 000	0
				(0)	(+30 000)	(0)
	73	Tilskudd til lengre reiser	46 500	46 500	46 500	46 500
				(0)	(0)	(0)
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 804 600	4 799 600	3 444 300	5 034 600
	23	Drift og vedlikehold	2 860 300	(-5 000)	(-1 360 300)	(+230 000)
				2 860 300	1 900 000	2 904 300
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen	72 300	(0)	(-960 300)	(+44 000)
				72 300	72 300	72 300
	30	Investeringer i linjen	1 872 000	(0)	(0)	(0)
				1 867 000	1 472 000	2 058 000
				(-5 000)	(-400 000)	(+186 000)
1351		Persontransport med tog	1 416 000	1 416 000	736 000	1 416 000
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 416 000	(0)	(-680 000)	(0)
				1 416 000	736 000	1 416 000
				(0)	(-680 000)	(0)
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	26 000	26 000	19 200	26 000
	1	Driftsutgifter	26 000	(0)	(-6 800)	(0)
				26 000	19 200	26 000
				(0)	(-6 800)	(0)
1360		Samferdselsberedskap	63 400	63 400	63 400	63 400
	1	Driftsutgifter	3 100	(0)	(0)	(0)
				3 100	3 100	3 100
				(0)	(0)	(0)
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv.	3 800	(0)	(0)	(0)
				3 800	3 800	3 800
				(0)	(0)	(0)
	70	Beredskapslagring	1 500	(0)	(0)	(0)
				1 500	1 500	1 500
				(0)	(0)	(0)
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	55 000	(0)	(0)	(0)
				55 000	55 000	55 000
				(0)	(0)	(0)
1370		Posttjenester	316 000	316 000	216 000	316 000
	70	Kjøp av posttjenester	316 000	(0)	(-100 000)	(0)
				316 000	216 000	316 000
				(0)	(-100 000)	(0)
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	190 400	190 400	165 400	190 400
	1	Driftsutgifter	149 700	(0)	(-25 000)	(0)
				149 700	134 700	149 700
				(0)	(-15 000)	(0)
	22	Flyttekostnader	15 200	(0)	(0)	(0)
				15 200	15 200	15 200
				(0)	(0)	(0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	25 500	(0)	(-10 000)	(0)
				25 500	15 500	25 500
				(0)	(-10 000)	(0)
		Sum utgifter rammeområde 18	21 964 080	22 059 080	22 159 080	22 049 080
				(+95 000)	(+195 000)	(+85 000)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 2 og 10	H, KrF	FrP	SV
Inntekter rammeområde 18 (i hele tusen kroner)						
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)	510 425	510 425	510 425	510 425
				(0)	(0)	(0)
	1	Gebyrinntekter	502 825	502 825	502 825	502 825
				(0)	(0)	(0)
	2	Andre inntekter	7 600	7 600	7 600	7 600
				(0)	(0)	(0)
4070		Loran-C (jf. kap. 1070)	3 250	3 250	3 250	3 250
				(0)	(0)	(0)
	7	Refusjoner	3 250	3 250	3 250	3 250
				(0)	(0)	(0)
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	2 000	2 000	2 000	2 000
				(0)	(0)	(0)
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 000	2 000	2 000	2 000
				(0)	(0)	(0)
4313		Luffartstilsynet (jf. kap. 1313)	87 600	87 600	87 600	87 600
				(0)	(0)	(0)
	1	Gebyrinntekter	87 600	87 600	87 600	87 600
				(0)	(0)	(0)
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	311 900	311 900	311 900	311 900
				(0)	(0)	(0)
	1	Salgsinntekter m.m.	17 600	17 600	17 600	17 600
				(0)	(0)	(0)
	2	Diverse gebyrer	294 300	294 300	294 300	294 300
				(0)	(0)	(0)
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	465 800	465 800	565 800	455 800
				(0)	(+100 000)	(-10 000)
	1	Kjørevegsavgift	41 400	41 400	141 400	31 400
				(0)	(+100 000)	(-10 000)
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	184 300	184 300	184 300	184 300
				(0)	(0)	(0)
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	167 800	167 800	167 800	167 800
				(0)	(0)	(0)
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	72 300	72 300	72 300	72 300
				(0)	(0)	(0)
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	165 200	165 200	165 200	165 200
				(0)	(0)	(0)
	1	Diverse avgifter og gebyrer	165 200	165 200	165 200	165 200
				(0)	(0)	(0)
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	476 500	476 500	476 500	476 500
				(0)	(0)	(0)
	80	Renter	476 500	476 500	476 500	476 500
				(0)	(0)	(0)
Sum inntekter rammeområde 18			2 022 675	2 022 675	2 122 675	2 012 675
				(0)	(+100 000)	(-10 000)
Sum netto rammeområde 18			19 941 405	20 036 405	20 036 405	20 036 405
				(+95 000)	(+95 000)	(+95 000)

5. GENERELLE MERKNADER FRÅ KOMITEEN

5.1 Budsjettavtale mellom Arbeiderpartiet og regjeringspartia

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil vise til forliket i Budsjett-innst. S. I (2003-2004) mellom Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre.

Flertallet viser til at forliket medførte en netto økning av rammeområde 18 med 95 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag til bevilgninger i St.prp. nr. 1 (2003-2004) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 og 10 (2003-2004).

Flertallet viser videre til avtale mellom avtalepartene om omdisponeringer ellers innen vedtatt bevilgningsvedtak under rammeområde 18, og foreslår følgende postering av omdisponeringene:

Kap. 1301 post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.	6 mill. kroner
Kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer	174 mill. kroner
Kap. 1320 post 31 Rassikring	20 mill. kroner
Kap. 1320 post 60 Forsøk	30 mill. kroner
Kap. 1350 post 30 Investeringer i linjen	20 mill. kroner
SUM	250 mill. kroner

Flertallet er enige om følgende fordeling av disse midlene, 250 mill. kroner, på prosjekter og tiltak:

Fylke	Sum pr. fylke	Fordelt på prosjekter/tiltak
Østfold:	15 mill.	15 mill. E18 Sekkelsten - Krosby
Hedmark/Akershus:	15 mill.	10 mill. Rv 2 Kløfta - Nybakk (forutsatt godkjenning av bompengeproposisjon)
		5 mill. Planlegging E6, Minnesund - Kolomoen
Oppland:	10 mill.	10 mill. E16 i Oppland, midlene må brukes slik at de ikke skaper bindinger i 2005
Akershus:	15 mill.	5 mill. Planlegging Fornebubanen/ framkommelighetstiltak for buss
		10 mill. Planlegging Lysaker stasjon
Oslo	20 mill.	20 mill. Framkommelighetstiltak for kollektivtrafikk
Buskerud	15 mill.	15 mill. Rv 7, Hønefoss - Gol, utbedringer, midlene må brukes slik at de ikke skaper bindinger i 2005
Vestfold	10 mill.	10 mill. Rv 304/319, gang- og sykkelveger
Telemark	10 mill.	10 mill. Dekkefornyning av riksveger
Aust-Agder	8 mill.	8 mill. Rv 42 Blakstad bru
Vest-Agder	10 mill.	10 mill. Rv 43 Aunevik - Bukkesteinen
Rogaland	20 mill.	10 mill. E134 Liasletta - Ersland
		10 mill. Planlegging Gandal godsterminal og dobbeltsporet
Hordaland	20 mill.	6 mill. Prosjekt for gassbuss
		14 mill. E16 Stanghelle-Dale, strossing av tunneler
Sogn og Fjordane	10 mill.	8 mill. Rassikring, rv 615 Skasvora og mindre fjellrensking på rv 55,
		2 mill. Fatlaberget
Møre og Romsdal	15 mill.	15 mill. E39, Betna
Sør-Trøndelag	15 mill.	7 mill. E6 Løklia - Vindalsliene
		8 mill. Framkommelighetstiltak for buss, midlene må brukes til infrastruktur for kollektivtransport i samsvar med fylkeskommunens prioriteringer
Nord-Trøndelag	10 mill.	5 mill. E6 Kulvert Røra
		5 mill. Rv 17 (gitt forutsetningene i St.prp. nr. 1)
Nordland	15 mill.	15 mill. Rv 828 Søvik - Flostad
Troms	10 mill.	10 mill. Rv 866 Gjøvarden, rassikring
Finnmark	7 mill.	7 mill. Rv 888 Nordkynvegen

Rv 808

Flertallet ønsker raskest mulig ferdigstilling av prosjektene på rv 828 Søvik - Flostad og rv 808 Finneidfjord - Hemnesberget. Bevilges oppstartsmidler til rv 808 Finneidfjord - Hemnesberget i 2004, vil det føre

til store bindinger som fører til urasjonell framdrift for både rv 828 Søvik - Flostad og rv 808 Finneidfjord - Hemnesberget.

Flertallet vil derfor prioritere midlene for 2004 til rv 828 Søvik - Flostad slik at denne blir ferdigstilt og

slik at det blir oppstart rv 808 Finneidfjord - Hemnesberget i 2005, med sikte på rasjonell framdrift og full ferdigstilling.

GODSTERMINAL GANDAL - DOBBELTSPOR NORD-JÆREN

Flertallet ber Regjeringa senest i forbindelse med 2005-budsjettet komme tilbake til Stortinget med forslag til oppstartstidspunkt for bygging av ny godsterminal på Ganddal. Godsterminalen bør bygges ut før byggingen av dobbeltsporet Sandnes - Stavanger.

KJØREVEGSAVGIFTEN

Flertallet forutsetter at Samferdselsdepartementet i NTP vil ha en gjennomgang av konkurranse- og rammevilkårene i transportsektoren, herunder spørsmål knyttet til betaling for bruk av infrastruktur og avgiftspolitikk overfor transportsektoren. Her vil det være naturlig å diskutere kjørevegsavgiften for bruk av jernbaneinfrastruktur, og spørsmålet om eventuelle endringer i denne.

KALKULASJONSRENTA

Flertallet forutsetter at Samferdselsdepartementet legger opp til en grundig gjennomgang av spørsmål knyttet til kalkulasjonsrente og andre analyseverktøy for samferdselssektoren i NTP.

GASSFERJE

Flertallet er kjent med at Samferdselsdepartementet arbeider med å legge til rette for bygging av gassferjer til ferjesamband i riksvegferjenettet med de positive miljøeffekter det vil gi. Departementet må gjøre det nødvendige forarbeidet for at bygging av gassferjer skal kunne skje innenfor gjeldende regelverk. Dette gjelder bl.a. spørsmålet om bruk av garantier og om ev. bygging av gassferjer kan skje som FoU-prosjekt.

Flertallet forutsetter at kontrahering av nye gassferjer vil finne sted i 2004.

JONDALSTUNNELEN

Flertallet vil vise til Samferdselsdepartementets svar på samferdselskomiteens spørsmål 30 til St.prp. nr. 1 (2003-2004) hvor det heter:

"Når det gjelder Jondalstunnelen, gikk fylkestinget i Hordaland ved behandlingen av handlingsprogrammet for fylkesfordelt ramme i perioden 2002-2005 inn for at overgangsordningen med 40 pst. statlig tilskudd benyttes til prosjektet. Fylkestinget prioriterte imidlertid ikke statlig tilskudd til prosjektet innenfor fylkesfordelt ramme for perioden 2002-2005. I St.prp. nr. 1 (2002-2003), side 105, ble det vist til at det ikke under noen omstendighet ville være mulig å framskaffe planavklaring tidnok til å kunne starte prosjektet så tidlig som i 2003. Før anleggsarbeidene kan startes opp må det dessuten foreligge en avklart finansieringsplan som sikrer rasjonell anleggsdrift. Departementet vil komme tilbake til Stortinget når det foreligger nærmere avklaringer av kostnader og finansiering. I Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002-2003) forutsatte komiteens flertall at det blir lagt opp til en avklaring av finansieringsløsning for Jondalprosjektet og at planarbeidet blir gjennomført

slik at prosjektet kan starte opp så raskt som mulig. Lokalt arbeides det for at avklaringer kan skje tidlig i 2004."

Flertallet tar dette til etterretning.

5.2 Generelle merknader frå Høgre og Kristeleg Folkeparti

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at Regjeringen sitt budsjett inneholdt en sterk satsing på samferdsel i 2004. Budsjettforslaget fra Samarbeidsregjeringen innebar et samferdselsbudsjett på 21,1 mrd. kroner, noe som var en økning på 1,2 mrd. kroner eller 6,1 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2003. I forliket i Budsjett-innst. S. I (2003-2004) mellom Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre var forlikspartene enige om å øke bevilgningene til samferdselsformål ytterligere. Disse medlemmer vil understreke at hovedlinjene i Regjeringens forslag til samferdselsbudsjett er videreført.

Disse medlemmer vil vise til at Regjeringen gjennom sitt budsjettforslag prioriterer vekst i flere transportgrener. Dette vil bedre framkommeligheten og trafiksikkerheten innen transportsektoren, samtidig som det vil bidra til å bedre miljøet. Økte samferdselsbevilgninger er også et viktig bidrag for å styrke verdiskapningen og sysselsettingen i hele landet. Regjeringens samferdselsbudsjett er etter disse medlemmers oppfatning et budsjett for arbeidsplasser, velferd og fornyelse.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringens satsing på kollektivtransport er betydelig og vil innebære et sterkt løft for mer miljøvennlig samferdsel. Regjeringen styrker kollektivtransporten med til sammen om lag 1 mrd. kroner i økte bevilgninger og reduserte avgifter i 2004. Bevilgningene til kollektivtiltak øker med 574 mill. kroner i Regjeringens budsjettforslag. I tillegg innebærer forslaget om å innføre 6 pst. moms for persontransporttjenester en vesentlig gevinst for transportselskapene, anslått til om lag 500 mill. kroner på årsbasis og 330 mill. kroner for 2004. Forslaget om å frita produksjonsvirksomhet fra el-avgift vil gi ytterligere reduserte kostnader for tog, t-bane og trikk med om lag 70 mill. kroner pr. år. Disse medlemmer viser videre til at Regjeringen i budsjettforslaget bevilger mer penger til tograbatt for studenter og at det legges til grunn at NSB neste år opprettholder drift av nattog på alle dagens nattogstrekninger.

Disse medlemmer er tilfreds med at Regjeringens budsjettforslag innebærer et historisk høyt investeringsbudsjett for jernbanen. Innsatsen vil i hovedsak gå til utbyggingen av det viktige dobbeltsporet mellom Asker og Sandvika, som vil øke kapasiteten på jernbanenettet, samt full videreføring i utbyggingen av GMSR-nettet. Denne utbyggingen vil være et viktig bidrag for å øke sikkerheten innen jernbanesektoren.

Disse medlemmer vil også vise til at bevilgningene til vegsektoren økes med nesten 600 mill. kroner i Regjeringens forslag til budsjett til 12,7 mrd. kroner. Disse bevilgningene kommer særlig vegvedlikeholdet

til gode og bidrar til å opprettholde vegkapitalen. Med det bevilgningsnivået Regjeringen legger opp til innen rassikring, vil en ligge foran måltallene i handlingsplanen for rassikring. Regjeringen har i sitt forslag til vegbudsjett spesielt prioritert kollektivtrafikktiltak, trafikkikkerhet og tiltak for å oppfylle grenseverdiforskriften for støy.

Disse medlemmer er fornøyde med at Regjeringens budsjettforslag bidrar til at 11 nye anleggsprosjekter på stamvegnettet kan startes opp i 2004.

Disse medlemmer er dessuten godt tilfredse med at omstillingene innen Statens vegvesen nå gir positive effekter. Gjennom bruk av anbud innen både utbygging, drift og vedlikehold av vegsektoren får vi mer ut av pengene som brukes til ferjedrift.

Disse medlemmer peker videre på at 5 - 10 nye ferjestrekninger skal settes ut på anbud i 2004, for å få mer ut av pengene som brukes til ferjedrift.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen også øker bevilgningene til post- og luftfartsformål.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen i sitt budsjettforslag viser stor vilje til satsing på forskning og mer miljøvennlig teknologi i samferdselssektoren.

Disse medlemmer har merket seg Regjeringens engasjement for en tryggere samferdselssektor, og ser fram til at dagens havarikommisjon for luftfart og jernbane fra slutten av 2004 også vil få ansvar for å granske alvorlige vegtrafikkulykker.

Disse medlemmer har merket seg Regjeringens arbeid for å styrke sikkerhet og beredskap langs kysten i Nord-Norge. Etablering av slepebåtkapasitet i dette området vil være et viktig bidrag for å redusere risikoen for ulykker og utslipp fra oljetransporten som skjer langs denne svært sårbare kyststrekningen.

5.3 Generelle merknader frå Arbeidarpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet merker seg at Regjeringen sitt forslag til budsjett for samferdsel for 2004 på langt nær følger opp bevilgningsbehovet i Nasjonal transportplan (NTP). Dette fører til utsettelse av mange prosjekt, noe som skaper stor frustrasjon. Disse medlemmer vil peke på etterslepet som foreligger på investeringer i forhold til NTP. Disse medlemmer har forståelse for at investeringsnivået må tilpasses den økonomiske situasjonen år for år, men ser på avviket mellom plan og realisering som foruroligende stor.

Fordeling av økt innsats

Disse medlemmer vil ut fra sitt alternative forslag til budsjett fordele 920 mill. kroner til samferdselstiltak slik:

Kap.	Formål	
1062	Kap. 1062 Kystverket post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg	+50 mill. kroner
1320	Kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., til vedlikehold på riksvegnettet	+90 mill. kroner
1320	Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, til gang- og sykkelveger langs riksvegnettet	+26 mill. kroner

Disse medlemmer vil ut fra dette peke på at NTP i større grad har blitt en prioriteringsplan enn en framdriftsplan.

Disse medlemmer vil i sitt prinsipale forslag til alternativt budsjett foreslå å øke bevilgningene til samferdselsformål med 920 mill. kroner. Dette er en betydelig økning i forhold til Regjeringens forslag til budsjett for 2004, og en direkte oppfølging av løftene i NTP.

Disse medlemmer mener gode samferdselsløsninger er en betingelse for å bedre næringslivets vilkår noe som henger nøye sammen med bosetting. Bedre tilretteleggelse for framkommelighet er et krav fra næringslivet, og må til for å heve norsk konkurransevne i forhold til utflaggingstruede bedrifter som er avhengig av sektoren. Disse medlemmer foreslår å øke bevilgningene med 920 mill. kroner fordelt på jernbane og veg, samt satsing på fiskerihavner. Økningen vil gå til planlagte prosjekter over hele landet. Dette betyr at prosjektene vil kunne iverksettes fra dag én, noe som vil gi ønsket direkte sysselsettingseffekt.

Disse medlemmer legger vekt på sysselsettingseffekten og vil i tillegg innrette økte bevilgninger slik at de i størst mulig grad kommer næringslivet til gode gjennom bedret infrastruktur. Disse medlemmer legger i tillegg vekt på at kollektivtrafikken i storbyene må styrkes. Voksende innbyggertall i byområdene fører til ekstra miljø- og køproblemer i transportsektoren. Disse medlemmer styrker derfor bevilgningene til kollektivtiltak i storbyer spesielt, og andre kollektivtiltak generelt.

Disse medlemmer peker på at Regjeringens satsing på kollektivtrafikktiltak reelt sett ikke er god nok. Regjeringens eneste forslag til påplussing, til GSM-R på jernbane, kan ikke kalles en direkte satsing på kollektivtrafikktiltak. Et slikt tiltak øker sikkerheten langs banen, men skaper ikke mer kollektivtrafikk. Disse medlemmer peker på at det trengs et løft for kollektivtiltak, og vil derfor i sitt forslag til alternativt budsjett øke bevilgningene til tiltak som reelt sett styrker kollektivtrafikken.

Satsing på kollektivtransport, inkludert økt vedlikehold, sikkerhet og investeringer i jernbanenettet, er svært miljøvennlig, et moment disse medlemmer legger stor vekt på. Det er for disse medlemmer et mål at mest mulig av person- og godstransporten skal flyttes fra veg til bane. Dette øker framkommeligheten for de resterende som benytter veg.

Kap.	Formål	
1320	Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, til investeringer i stamveger	+140 mill. kroner
1320	Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer, til investeringer i øvrig riksvegnett	+155 mill. kroner
1320	Statens vegvesen post 31 Rassikring, til rassikring på riksvegnettet	+65 mill. kroner
1330	Særskilte transporttiltak post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport (til kollektivtrafikktiltak i storbyer)	+84 mill. kroner
1350	Jernbaneverket post 23 Drift og vedlikehold, til rassikring og vedlikehold av jernbane	+250 mill. kroner
1350	Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen	+50 mill. kroner
4350	Jernbaneverket post 1 Kjørevegsavgift, til reduksjon av kjørevegsavgiften	+10 mill. kroner

FISKERIHAVNER

Disse medlemmer vil vise til sitt forslag i alternativt budsjett, der det er foreslått å øke bevilgningene under kap. 1062 Kystverket post 60 Fiskerihavneanlegg med 50 mill. kroner, og fordelt slik:

Bukholmen havn, Herøy kommune, Nordland	6 mill. kroner
Samsund havn, Vestvågøy kom- mune, Nordland	10 mill. kroner
Nordmela havn, Andøy kommune, Nordland	4 mill. kroner
Gryllefjord havn, Torsken kommune, Troms	10 mill. kroner
Havøysund havn, Måsøy kommune, Finnmark	20 mill. kroner

VEDLIKEHOLD PÅ RIKSVEGNETTET

Disse medlemmer vil vise til sitt forslag i alternativt budsjett om å øke bevilgningene under kap. 1320 post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold m.m. til vedlikehold på riksvegnettet med 90 mill. kroner, og fordelt slik:

Østfold: rv 21, rv 22, rv 120, rv 122	20 mill. kroner
Buskerud: rv 281 Sagenedalen - Steinbrekk	10 mill. kroner
rv 7 Hønefoss - Gol	20 mill. kroner
Telemark: rv 38 Drangedal - Vrådal, rv 41 Aust- Agder grense - Brunkeberg, rv 355 til Fyresdal	40 mill. kroner

GANG- OG SYKKELVEGER

Disse medlemmer vil vise til sitt forslag i alternativt budsjett om å øke bevilgningene under kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer med 26 mill. kroner til gang- og sykkelveger langs riksvegnettet, og med slik fordeling:

Vestfold: rv 304 Åsrum - Sandefjordveien	7 mill. kroner
rv 319 Svelvik - Berger skole	9 mill. kroner
Nord-Trøndelag	10 mill. kroner

STAMVEGER

Disse medlemmer vil vise til sitt forslag i alternativt budsjett om å øke bevilgningene under kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer med 140 mill. kroner, til investeringer i stamveger, og fordelt slik:

Østfold, E18 Sekkelsten - Krosby ..	20 mill. kroner
Akershus, kollektivfelt E6 Asker - Holmen	10 mill. kroner
Hedmark: rv 2 Kløfta - Nybakk	20 mill. kroner
E6 Minnesund - Kolomoen, planleggingsmidler	5 mill. kroner
Oppland, E16 Fønhus - Bagn	20 mill. kroner
Vestfold, E18 Gulli - Holmene, til midtdelere	10 mill. kroner
Rogaland, E134 Liasletta - Erslund	20 mill. kroner
Hordaland, E16 Stanghelle - Dale ..	10 mill. kroner
Sør-Trøndelag, E6 Løklia - Vindalsliene	20 mill. kroner
Nord-Trøndelag, E6 Langstein, kurveutbedringer	5 mill. kroner

ØVRIG RIKSVEGNETT

Disse medlemmer vil vise til sitt forslag i alternativt budsjett om å øke bevilgningene under kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer med 155 mill. kroner, til investeringer i øvrige riksvegnett, og fordelt slik:

Oppland: rv 15 Søreim - Sundbrua .	15 mill. kroner
Hedmark: Gamle E6 Brumunddal, statlig bidrag	10 mill. kroner
Aust-Agder: Blakstad bru, til fullfinansiering	15 mill. kroner
rv 42 Lislevand	6 mill. kroner
Riksveg Stormo - Svinevika	4 mill. kroner
Vest-Agder: rv 43 Aunevik - Bukkestein	25 mill. kroner
Møre og Romsdal: rv 70 Øydegard - Meisingset, til punktutbedring	30 mill. kroner
Nord-Trøndelag: rv 17 Asp - Dyrstad	15 mill. kroner
Nordland: rv 808 Finneidfjord - Hemnesberget	25 mill. kroner
rv 828 Flostad - Søvik	10 mill. kroner
Finnmark: rv 888 Nordkynvegen ...	10 mill. kroner

RASSIKRING

Disse medlemmer vil vise til sitt forslag i alternativt budsjett om å øke bevilgningene under kap. 1320 Statens vegvesen post 31 Rassikring med 65 mill. kroner til rassikring på riksvegnettet, og med slik fordeling:

Hordaland: rv 13 Stana - Skjelvik ..	10 mill. kroner
Sogn og Fjordane:	
rv 13 Vetlefjorden	10 mill. kroner
rv 53 Årdalstangen	3 mill. kroner
rv 55 Stedjeberget	10 mill. kroner
rv 55 Fatlaberget	2 mill. kroner
Møre og Romsdal: Fv 191	
Eikesdalsvegen	15 mill. kroner
Troms: Gjøvarden	10 mill. kroner
Generell sekkepost rassikring	5 mill. kroner

KOLLEKTIVTRAFIKKTILTAK

Disse medlemmer vil vise til sitt forslag i alternativt budsjett om å øke bevilgningene under kap. 1330 Særskilte transporttiltak post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport med 84 mill. kroner, og med slik fordeling:

Kollektivtrafikktiltak storbyer (50 mill. kroner):

Oslo	20 mill. kroner
Rogaland	10 mill. kroner
Hordaland	10 mill. kroner
Sør-Trøndelag	10 mill. kroner

Andre kollektivtrafikktiltak (34 mill. kroner):

Oslo: Til forsering av tunnelbane	
Storo - Carl Berners plass	25 mill. kroner
Hordaland: Bergen, til gassbussprosjekt	6 mill. kroner
Akershus: Til videre planlegging av bane til Fornebu	3 mill. kroner

JERNBANEFORMÅL

Disse medlemmer vil vise til sitt forslag i alternativt budsjett om å øke bevilgningene under kap. 1350 Jernbaneverket post 23 Drift og vedlikehold med 250 mill. kroner til rassikring og vedlikehold på jernbane, og post 30 Investeringer i linjen med 50 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til Regjeringens forslag til budsjett der det er foreslått en reduksjon på 141,3 mill. kroner til drift og vedlikehold av jernbanen. Disse medlemmer er svært kritiske til konsekvensene av en slik foreslått reduksjon. Redusert framdrift i fornyelsesarbeid samt løpende vedlikehold har som svar på spørsmål til departementet blitt nevnt som følge av foreslått reduksjon.

Disse medlemmer peker på viktigheten av å satse på jernbane som viktig infrastruktur, og foreslår derfor å øke bevilgningene tilsvarende Regjeringens forslag til kutt. I tillegg foreslår disse medlemmer å øke bevilgningen til investeringer på jernbanen med 50 mill. kroner, og fordelt slik:

Lysaker stasjon, forsering	20 mill. kroner
Dobbeltspor Asker-Sandvika	10 mill. kroner
Godsterminal Ganddal/Jærbanen ...	20 mill. kroner

KJØREVEGSAVGIFT

Disse medlemmer vil vise til sitt forslag i alternativt budsjett om å redusere inntektene under kap. 4350 post 1 Kjørvegsavgift, med 10 mill. kroner, for å redusere kjørevegsavgiften.

Disse medlemmer viser til at en reduksjon i avgiften på 10 mill. kroner vil være et tiltak i tråd med ønsket om å legge bedre til rette for næringslivets framkommelighet.

Disse medlemmer er av den oppfatning at kjørevegsavgiften kan gi grunnlag for konkurransevidning mellom vognlast på tog og lastebil. Kjørvegsavgiften gir heller ingen stimulering for å få godsoperatører til å gå over fra veg til bane.

Disse medlemmer er kjent med Regjeringens arbeid for å få andre enn CargoNet AS til å bruke jernbanenettet for godstransport. Disse medlemmer mener at om dette skal bli en realitet, må kjørevegsavgiften på sikt bort.

Disse medlemmer ønsker å være aktive i å tilrettelegge for gods over fra veg til bane, og foreslår derfor å redusere inntektene med 10 mill. kroner i sitt forslag til alternativt budsjett.

Disse medlemmer viser for øvrig til framforhandlet avtale mellom Arbeiderpartiet og regjeringspartiene, se kapittel 5.1 i innstillingen.

MOMSREFORM FOR PERSONTRANSPORT

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Avinor og Jernbaneverket ikke er underlagt Regjeringens forslag til momsreform på persontransport. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen vurdere å innlemme Avinor og Jernbaneverket i regimet, samt på egnet måte komme tilbake til Stortinget med saken.

5.4 Generelle merknader frå Framstegspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at i samferdselspolitikken vil Fremskrittspartiet arbeide for miljø, sikkerhet, transportøkonomi og framkommelighet. Transport av varer og passasjerer skal skje i fri konkurranse og med full markedsstyring. Disse medlemmer mener at en konkurranse mellom jernbanetransport, sjøtransport, lufttransport og vegtransport må skje uten at noen av aktørene må betale en avgift for å finansiere andre transportformer. Det betyr at Fremskrittspartiet ikke vil bruke avgifter som er pålagt bilistene for å finansiere drift og vedlikehold av jernbane eller andre typer transportformer. En slik kryssubsidiering fører til at transportørene velger en transportløsning som koster samfunnet større beløp enn hvis en fri konkurranse mellom transportformene fikk virke.

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 kost-

nadseffektiv bruk av offentlige ressurser innenfor samferdsel, og i tillegg føre til en mer rettferdig fordeling av kostnadene mellom de ulike transportformene.

Disse medlemmer legger til grunn i sine vurderinger av prosjekter at de skal være lønnsomme. Det betyr at de har høy kost/nytteeffekt. I praksis betyr det at en veg hvor det går mye biler pr. døgn (ÅDT), vil bli prioritert foran bygging av veger med lav ÅDT. Ved beregning av nytte/kost legges det også til grunn en kalkulasjonsrente. I Norge er denne renten særdeles høy, og varierer mellom kollektivreiser som har 5 pst., til luftfart hvor renten er 10 pst. Hvis renten er høy for et prosjekt, er det mindre lønnsomt å investere i et slikt prosjekt, og jo lavere renten er, desto mer lønnsomt er det. Det hevdes fra Samarbeidsregjeringen at denne

renten er satt ut fra en faglig vurdering, noe disse medlemmer finner lite troverdig. Dette har sin bakgrunn i at renten er satt i henhold til de mål Samarbeidsregjeringen har satt i Sem-erklæringen, og vil gjøre det lønnsomt å satse på kollektivtransport. Det er verd å merke seg at mens renten varierer fra 5 til 10 pst. i Norge, er den 4 pst. i Sverige og 6 pst. i Danmark. Dette fører blant annet til at byggingen av Svinesundsbroen som er utfartsåren til Europa for Norge, er ulønnsom for Norge å bygge, mens den er lønnsom for Sverige. Dette er et klart eksempel på at kalkulasjonsrenten i Norge er feil, og må senkes. Spesielt viktig er dette for vegprosjekter hvor den norske renten på 8 pst. er dobbelt så høy som i Sverige med sine 4 pst.

Oversikt over diskonteringsrentene i Norge og en del andre land. Alle renter er realrenter

Danmark	Sverige	Norge	Finland	UK	Nederland	Tyskland	Frankrike
6 pst.	4 pst.	5-10 pst.	5 pst.	3,5 pst.	4 pst.	3 pst.	8 pst.

Det er også viktig at all produksjon av transporttjenester og samferdselsrelatert vare- og tjenesteproduksjon skilles fra offentlig myndighetsutøvelse, og overlates til private aktører.

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 mener 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 derfor ses i helhet, der bil-, bane-, båt- og lufttransport utfyller hverandre.

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

Disse medlemmer er bekymret for utviklingen med samferdselens stadig reduserte andeler av nasjonalbudsjettet. Fra 1986 hvor andelen av nasjonalbudsjettet var 8,2 pst., har det vært en jevn nedgang til det siste oppdaterte år som er 2002 hvor andelen er redusert til 3,5 pst. av nasjonalbudsjettet. Disse medlemmer legger til grunn i sitt forslag til statsbudsjett at denne trenden snus, og at det i framtiden satses på utbygging av vegnettet.

Konkurranse er et sunt virkemiddel for å få et best mulig produkt ut av minst mulig penger, både fordi det

gir alle aktørene i markedet de samme mulighetene til å delta, og at det sparer skattebetalingene for unødvendige utgifter. 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. I de områder hvor det ikke er mulig å drive kollektivtransport med overskudd, og hvor det offentlige av spesielle grunner ønsker å opprettholde et tilbud, skal tilbudet basere seg på konkurranse mellom transportselskapene basert på anbud.

Luftfart

Disse medlemmer vil peke på at selv om det er kostbart å fly i Norge, har inntreden av det nye norske flyselskapet AS Norwegian Air Shuttle vist at konkurranse på det innenlandske markedet virker. Prisene er kraftig redusert og rutetilbudet forbedres stadig. Også på det internasjonale markedet har opprettelsen av flere lavprisselskaper tvunget prisene ned. Selv om konkurransen har blitt bedre, vil Fremskrittspartiet fortsette å fjerne konkurransehindrede regler, og legge til rette for mer konkurranse og lavere kostnader slik at flyprisene kan reduseres. Fremskrittspartiets gjennomslag for å omgjøre Luftfartsverket til Avinor AS vil føre til reduksjon i flyavgiftene, noe som igjen vil gi lavere flypriser til forbrukerne.

Disse medlemmer ønsker å opprettholde et godt flytilbud rundt om i landet, men dette tilbudet må basere seg på konkurranse og til enhver tid være tilpasset det reelle behov for flytransport. Disse medlemmer mener at hvis ulønnsomme flyplasser skal opprettholdes, må dette gjøres ved bevilgninger over statsbudsjettet og ikke gjennom et system hvor andre flypassasjerer må betale en ekstra flyplassavgift slik systemet har vært fram til i dag.

Jernbane

Disse medlemmer vil peke på at jernbane er lite egnet som en effektiv transportform i et land som Norge hvor det er liten befolkningstetthet. Når det gjelder transport av personer, bør det legges opp til fri konkurranse mellom de forskjellige transportformer uten noen form for kryssubsidiering. Ut fra dette vil det derfor være ønskelig å i langt større utstrekning satse på bygging og vedlikehold av vegnettet, framfor investeringer i jernbanenettet og kjøp av tjenester fra NSB. I flere områder har etablering av ekspressbussruter vist seg å være en suksess, og de reisende går over fra å reise med tog til busstransport. Bakgrunnen for dette er selvfølgelig at de nye bussene er mer komfortable, i tillegg til at buss er langt mer fleksibelt enn tog. For disse medlemmer er det ulogisk å satse på togtransport der kundene velger å reise med buss. Spesielt når busselskapene betaler store beløp i avgift til staten for å bruke vegnettet, og likevel går med overskudd.

NSB på sin side mottar derimot store beløp i subsidier uten å betale for bruk av linjenettet. I 2003 ble det brukt 1 386 mill. kroner av skattebetalernes penger til å kjøpe tjenester fra NSB AS. I tillegg ble det brukt 4 438 mill. kroner av skattebetalernes penger for å investere i og drive jernbanelinjene. Dette til tross for at billettprisen for en bussreise normalt er langt lavere enn samme reisen med tog.

Disse medlemmer vil derfor nøye følge hvilke transportmidler kundene velger, og vurdere nedleggelse av jernbanestrekninger for å investere mer på veg i de aktuelle områdene.

Når det gjelder godstransport på bane, subsidieres dette indirekte ved at transportørene slipper å betale avgifter som andre transportformer må betale, samtidig som de i stor utstrekning slipper å betale for bruk av jernbanelinjene.

Varer som sendes med jernbane blir fraktet til og fra jernbanevognene med lastebil, noe som fordyrer transporten betydelig. Når en så vet at transportstrekningene med tog er forholdsvis korte, fører dette til at vegtransport kommer billigere ut. Selv om godstransport over store avstander med dagens subsidiering kan komme rimeligere ut for kunden, må en ha med seg subsidielementet som ligger i kostnadene med investering og drift av jernbanelinjen. Hvis de midler som i dag brukes til investeringer og drift av jernbanelinjen ble brukt til investeringer i vegene, ville dette gitt store besparelser for skattebetalerne, samtidig som konkurranseevnen ville bli betydelig styrket for næringslivet.

Sjøtransport

Disse medlemmer vil peke på at for næringsliv og befolkningen vil en konkurransedyktig sjøtransport være av avgjørende betydning for framtidig bosetting og næringsliv rundt om i landet. Norge er et langstrakt land med mange og lange fjorder. Båt som transportmiddel er derfor en viktig del av norsk samferdsel. 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.

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 mener at sikker transport på havet er av avgjørende betydning. Derfor er det viktig at arbeidet med utbygging, merking og utdyping av farleder bør skje på en mer effektiv måte. På kort sikt er utbedringsbehovet av farleder på 300-400 mill. kroner. Disse medlemmer ønsker derfor å satse på en raske utbedring enn Regjeringen, og legger til grunn at økt bruk av konkurranse vil frigjøre midler slik at utbedring av farleder kan framskyndes.

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. Disse medlemmer ønsker derfor at det blir full konkurranse om ferjedrift, og at besparelsene med dette kommer kundene til gode gjennom lavere billettpriser. Disse medlemmer har registrert at flere eksportører og trafikkselskaper rundt om i landet klager på at det er for få ferjeavganger, noe som fører til ekstra kostnader for næringslivet. Dette fører igjen til at de taper i konkurransen med andre. Derfor foreslår disse medlemmer at det bevilges mer penger til ferjedrift slik at anløpsfrekvensen kan øke. Dette vil spesielt styrke næringslivet i distrikts-Norge.

Veg

Disse medlemmer viser til at bevilgningen til veginvesteringer etter det framlagte budsjettforslag ligger ca. 1,5 mrd. kroner etter vedtatt Nasjonal transportplan. Når en i tillegg legger til grunn Sem-erklæringen om økte vegbevilgninger på 600 mill. kroner pr. år, vil etterslepet i samferdselssektoren ligge på ca. 4 mrd. kroner. Dette er ikke akseptabelt.

Disse medlemmer vil derfor satse på vegvedlikehold og øke denne bevilgningen med 800 mill. kroner. Videre foreslås det å øke bevilgningene til veginvesteringer med 3,314 mrd. kroner.

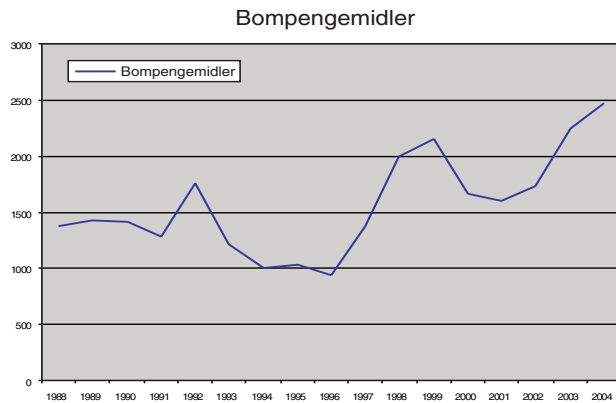
Selv om disse medlemmer er imot bompengerelevning, vil det være naturlig at de midler som er innbetalt gjennom bompengestasjoner brukes til veginvesteringer og ikke til kollektivløsninger, og at disse midlene brukes i de områdene hvor de er innkrevd.

I mange områder er ferjetransport helt avgjørende for et eksportrettet næringsliv. Få avganger fører til at mange av disse bedriftene har problemer med å få produktene ut i markedet til rett tid og til rett pris. På denne bakgrunn legger disse medlemmer inn 45 mill. kroner slik at det kan etableres flere avganger.

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

medlemmer 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.

Disse medlemmer er bekymret over at en stadig større del av investeringsmidlene innen vegsektoren bompengefinansieres. I 1994 utgjorde bompenger 18,6 pst. av de samlede investeringene i riksvegnettet, mens det for 2004 er foreslått fra Regjeringen at andelen skal økes til 33,1 pst.



(Kilde: Finansdepartementet)

Den stadig økende bruk av bompenger, som i realiteten er en ekstra avgift for bilisten, går disse medlemmer på det sterkeste imot.

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. 1-11	FrP
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)	1 154 080	974 680
	1	Driftsutgifter	801 180	(-179 400) 651 180
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	43 800	(-150 000) 28 800
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	27 400	(-14 400) 13 000
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	123 600	(-13 000) 110 600
	1	Driftsutgifter	94 300	(-12 000) 82 300
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	17 300	(-1 000) 16 300
1301		Forskning og utvikling mv.	145 100	(-109 300) 35 800
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 500	(-10 500) 5 000
	50	Samferdselsforskning	112 600	(-92 600) 20 000
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.	6 200	(-6 200) 0
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	164 200	(-13 000) 151 200
	1	Driftsutgifter	121 000	(-13 000) 108 000

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.

Konsekvensene av en slik politikk er at det nå er flere ansatte i anleggsbransjen som enten "går på tomgang" eller er ledige. I høringer med samferdselskomiteen opplyste Byggenæringens landsforening at det gikk ca. 7 000 anleggsarbeidere ledig. Disse medlemmer ønsker å sette disse i arbeid slik at landet kan bygges videre. Dersom samferdselsbudsjettet ikke får økte midler, er disse medlemmer redd for at en relativt stor andel av anleggsnæringens arbeidskraft og kompetanse går tapt. Disse medlemmer vil videre peke på at anleggsnæringen i stor grad er en distriktsnæring, og når det er ledig kapasitet, 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.

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1-11	FrP
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)	23 300	18 000
	1	Driftsutgifter	23 300	(-5 300)
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	12 006 900	16 265 700
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	5 839 700	(+4 258 800)
	30	Riksveginvesteringer	4 293 200	6 639 700
	31	Rassikring	161 300	(+800 000)
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	45 300	8 168 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika	30 200	(+3 874 800)
	60	Forsøk	482 200	204 000
	72	Kjøp av riksvegerferjetjenester	1 155 000	(+42 700)
1321		Mesta AS	441 500	54 000
	71	Tilskudd til restrukturering	441 500	(+8 700)
1330		Særskilte transporttiltak	357 700	0
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	110 400	(-441 500)
	70	Tilskudd til Hurtigruten	200 800	0
	71	Refusjon av dieselavgift ekspressbusser	0	(-441 500)
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 804 600	279 200
	23	Drift og vedlikehold	2 860 300	(-78 500)
	30	Investeringer i linjen	1 872 000	10 400
1351		Persontransport med tog	1 416 000	(-100 000)
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 416 000	192 300
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	26 000	(-8 500)
	1	Driftsutgifter	26 000	30 000
1370		Posttjenester	316 000	(+30 000)
	70	Kjøp av posttjenester	316 000	(-1 360 300)
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	190 400	1 900 000
	1	Driftsutgifter	149 700	(-960 300)
	45	Større utstyranskaffelser og vedlikehold	25 500	1 472 000
		Sum utgifter rammeområde 18	21 964 080	(-400 000)
				736 000
				(-680 000)
				19 200
				(-6 800)
				19 200
				(-6 800)
				216 000
				(-100 000)
				216 000
				(-100 000)
				165 400
				(-25 000)
				134 700
				(-15 000)
				15 500
				(-10 000)
				23 210 780
				(+1 246 700)

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1-11	FrP
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	465 800	565 800 (+100 000)
	1	Kjørevegsavgift	41 400	141 400 (+100 000)
		Sum inntekter rammeområde 18	2 022 675	2 122 675 (+100 000)
		Sum netto rammeområde 18	19 941 405	21 088 105 (+1 146 700)

5.5 Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener Norge trenger en offensiv samferdselspolitikk som bidrar til å skape god mobilitet og et godt miljø over hele landet. Hvilke transportformer som er best egnet til å skape miljø og mobilitet vil variere fra landsdel til landsdel. Som hovedregel vil det være mest miljøvennlig og skape den beste mobiliteten om det satses på kollektivtrafikk i storbyer og tettbygde strøk, mens for store deler av distrikts-Norge vil transport på veg og sjø gi best mobilitet, men også være den mest miljøvennlige løsningen.

Disse medlemmer vil understreke at forslaget til budsjett fra Sosialistisk Venstreparti har tre politiske satsingsområder:

1. Kollektivtransport, sykkel, jernbane og miljø
2. Økt samferdselsinnsatsing i distriktene, maritim infrastruktur og veg
3. Styrket oljevernberedskap langs kysten

Kollektivtransport, sykkel, jernbane og miljø

Disse medlemmer vil øke den samlede innsatsen på disse områdene med 941 mill. kroner. Skal vi klare å skape en bærekraftig utvikling for framtida, er vi avhengig å skape bærekraftige transportformer.

Disse medlemmer mener 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.

Dagens transportmønster og transportutvikling er ikke miljøvennlig. Samferdselssektoren bidrar totalt med 24 pst. av utslippene av farlige klimagasser i Norge. Utslippene fra sektoren og fra vegtrafikken har i perioden 1990-2000 hatt en årlig vekst på 1,7 pst.

Vegtrafikken er den største kilden til luftforurensning i byer og tettsteder. Fra 1999 til 2002 har biltrafikken økt med nesten 7 pst., og tungtrafikken med 6 pst.

Disse medlemmer vil derfor understreke at behovet for satsing på kollektivtransporten er stor. På landsbasis økte personbiltrafikken i 2002 med 3 pst., mens kollektivtransporten samlet sett hadde en nedgang på 4,2 pst. Dette er en dramatisk utvikling som må snus før det blir en vedvarende trend. Årsakene til denne utviklingen er manglende kollektivsatsing som har ført til prisøkninger og rutekutt i alle storbyene.

Disse medlemmer viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternativbudsjett har valgt å øke bevilgningen til insentivordningen for kollektivtransporten i de store byene med 200 mill. kroner, dette vil gjøre ordningen tre ganger større enn det Regjeringen foreslår. En økning på 200 mill. kroner vil føre til mer kollektivtransport og mindre biltrafikk i byene.

Disse medlemmer vil likevel presisere at Regjeringen øker satsingen på kollektivtransporten i sitt forslag til statsbudsjett. Denne økningen er imidlertid ikke nok til å snu den negative utviklingen, og heller ikke nok til at folk skal merke et bedre og billigere tilbud. Disse medlemmer vil understreke at Regjeringens forslag til momsreform, som innebærer at kollektivtransporten ilegges en momssats på 6 pst., vil komme mest positivt ut for de fylker som selv prioriterer kollektivtransporten høyt. Disse medlemmer mener det er riktig å prioritere de fylkene som selv vil satse kollektivt.

Disse medlemmer viser til at Sosialistisk Venstreparti vil øke jernbaneinvesteringene kraftig. Investeringer i jernbanen vil ifølge Finansdepartementet gi ca. en arbeidsplass per million investerte krone, pluss en indirekte sysselsatt. Det er ledig kapasitet i anleggsbransjen, og økte oppdrag i jernbanesektoren bidrar til å gi flere arbeid. Sosialistisk Venstrepartis økning i jernbanebudsjettet kan gi over 1000 nye jobber.

Disse medlemmer viser til at investeringer i infrastruktur på jernbanen er god samfunnsøkonomi. I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan for 2006-15, summeres forslagene til jernbaneinvesteringer til å ha en positiv samfunnsmessig nytteverdi på ca. 6,6 mrd. kroner. Dette er investeringer som samfunnet taper penger på å utsette, men som med Regjeringens manglende vilje til å satse på jernbanen blir skjøvet ut i tid. Til sammenlikning summeres veginvesteringene i den samme planen seg til en negativ nytteverdi på 2,2 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil peke på at sykkel er det mest miljøvennlige og helsefremmende framkomstmidlet. Det er god forebyggende miljø- og helsepolitikk i å legge forholdene bedre til rette for dette.

Disse medlemmer vil understreke at hydrogen som energikilde og energibærer vil kunne spille en stor rolle for å redusere og eventuelt fjerne utslippene av klimagasser og forurensning fra samferdselssektoren. Disse medlemmer ønsker å øke hydrogensatsingen i Norge.

Disse medlemmer vil fordele midlene til kollektivtransport, sykkel, jernbane og miljø på følgende måte:

Jernbane-, sykkel-, kollektiv- og miljøsatsinger i Sosialistisk Venstreparti sitt budsjett:

Prosjekter	Alt. budsjett	Innenfor ramma
Fjernstyring av Nordlandsbanen (Nordland)	40 mill. kr	20 mill. kr
Sikkerhet i Lieråsen tunnel (Buskerud)	16 mill. kr	16 mill. kr
Lysaker stasjon (Akershus)	35 mill. kr	20 mill. kr
Dobbelspor Lysaker - Sandvika (Akershus)	10 mill. kr	10 mill. kr
Ski stasjon (Akershus)	25 mill. kr	10 mill. kr
Dobbelspor Oslo - Ski (Akershus/Oslo)	30 mill. kr	10 mill. kr
Dobbelspor Sandnes - Stavanger (Rogaland)	75 mill. kr	40 mill. kr
Ganddal godsterminal (Rogaland)	20 mill. kr	20 mill. kr
Barkåker - Tønsberg (Vestfoldbanen)	20 mill. kr	20 mill. kr
Eidangertunnelen (Telemark)	20 mill. kr	10 mill. kr
Arnatunnelen (Hordaland)	20 mill. kr	0
Gevingåsen tunnel (Sør- og Nord-Trøndelag)	20 mill. kr	0
Kongsvingerbanen (kryssingsspor) (Hedmark)	30 mill. kr	0
Stasjons- og knutepunkttiltak	40 mill. kr	0
Sikkerhetstiltak	64 mill. kr	0
Drift og vedlikehold på jernbanen	144,6 mill. kr	44 mill. kr
Særskilte tilskudd til kollektivtransporten (insentivordning)	200 mill. kr	165 mill. kr
Tilskudd til ekspressbusser	30 mill. kr	0
Økt tilskudd til gang- og sykkelveger	70 mill. kr	50 mill. kr
Planlegging av baneløsning til Fornebu	5 mill. kr	5 mill. kr
Fjerning av kjørevegsavgiften	41,4 mill. kr	10 mill. kr
Hydrogensatsing	15 mill. kr	10 mill. kr
SUM	971 mill. kr	460 mill. kr

Økt samferdselssatsing i distriktene, maritim infrastruktur og veg

Disse medlemmer viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative budsjett vil øke bevilgningene til disse formålene med 465 mill. kroner, og at Sosialistisk Venstreparti innenfor vedtatt ramme vil øke bevilgningene med 280 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til samferdselssektorens spesielle betydning for å skape bedre vilkår for verdiskapning, sysselsetting og bosetting i Norge. Dagens bosettingsmønster er i stor grad basert på utnyttelse av de lokale ressurser, som fisk, energi, utmark og skog- og jordbruk, men også friluftaktiviteter og turisme. En desentralisert bosetning 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 rammebettingelse. 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 holdes oppe og at lokalsamfunn over hele landet kan utvikles.

Disse medlemmer mener det er viktig å redusere avstandsurempene 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 vil fordele innsatsen på dette området på følgende måte:

Distriktssatsinger i Sosialistisk Venstreparti sitt budsjett:

Rassikringprosjekter	Alt. budsjett	Innenfor ramma
rv 503 Gloppedalen (Rogaland)	10 mill. kr	10 mill. kr
rv 7 Storurdfonna (Hordaland)	15 mill. kr	15 mill. kr
rv 7 Fossagjeltunnelen (Hordaland)	3 mill. kr	
E16 Brendebakkjen (Hordaland)	2 mill. kr	
rv 615 Skasvora (Sogn og Fjordane)	10 mill. kr	10 mill. kr
Diverse mindre tiltak (Sogn og Fjordane)	10 mill. kr	

Distriktssatsinger i Sosialistisk Venstreparti sitt budsjett:

Rassikringprosjekter	Alt. budsjett	Innenfor ramma
Fv Eikesdalsvegen (Møre og Romsdal)	20 mill. kr	20 mill. kr
rv 78 Vefsnfjorden (Nordland)	8 mill. kr	8 mill. kr
E6 Femtevasslia (Nordland)	4 mill. kr	4 mill. kr
rv 827 Brattlia (Nordland)	3 mill. kr	
rv 866 Gjøvarden (Troms)	15 mill. kr	13 mill. kr
SUM:	100 mill. kr	80 mill. kr
Maritim infrastruktur	Alt. budsjett	Innenfor ramma
Restarbeider i Vadsø (Finnmark)	5,2 mill. kr	0
Moloreparasjon i Vadsø (Finnmark)	12,2 mill. kr	12,2 mill. kr
Oppstart ny innseiling til Melbu havn (Nordland)	24 mill. kr	15 mill. kr
Moloreparasjon Listahavn II (Vest-Agder)	15 mill. kr	0
Åkrehamn, utdyping og mudring (Rogaland)	5,4 mill. kr	0
Stø molo/skjerming (Nordland)	3,2 mill. kr	0
Oppstart utdyping Havøysund (Finnmark)	25 mill. kr	17,8 mill. kr
SUM:	90 mill. kr	45 mill. kr
Riksvegmidler, fylkesfordelt ramme	Alt. budsjett	Innenfor ramma
Møre og Romsdal:	20 mill. kr	20 mill. kr
Tilskudd trafikksikkerhetstiltak		
Diverse tiltak		
Nordland:	34 mill. kr	25 mill. kr
oppstart rv 808 Finneidfjord - Hemnes		
rv 828 Fostad - Søvik		
Hedmark:	20 mill. kr.	20 mill. kr
Nybergsund bru		
Gang- og sykkelveg		
Vest-Agder:	20 mill. kr.	10 mill. kr
rv 43 Aunevik - Bukkestein		
Rassikring		
Telemark:	20 mill. kr.	15 mill. kr
Vegvedlikehold		
Troms:	15 mill. kr.	0
rv 864 Internveg Berg		
Vegvedlikehold		
Nord-Trøndelag:	20 mill. kr.	5 mill. kr
Diverse tiltak		
Sør-Trøndelag:	10 mill. kr.	0
Gang- og sykkelveg		
Hordaland:	15 mill. kr.	0
Gang- og sykkelveger		
Kollektivtiltak		
Sogn og Fjordane:	10 mill. kr.	0
Vegvedlikehold		
Buskerud:	10 mill. kr	0
Vegvedlikehold		
Kjøp av riksvegferjetjenester	80 mill. kr	50 mill. kr
SUM:	274 mill. kr	145 mill. kr
SUM alle distriktssatsinger:	464 mill. kr	270 mill. kr

Styrket oljevernberedskap langs kysten

Disse medlemmer viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative budsjett og i sitt forslag innenfor vedtatt ramme vil øke bevilgningene til oljevern og slepebåtkapasitet med 40 mill. kroner.

Disse medlemmer vil understreke at Barentshavet er Europas største sammenhengende grunne havområde, og blant de aller mest produktive større hav-

områdene i verden. Primærproduksjonen er ekstrem høy langs iskanten om våren. Dette gir grunnlaget for Barentshavet naturverdier og biologiske mangfold.

Disse medlemmer vil understreke Norges internasjonale ansvar for å verne om miljøressursene i Barentshavet.

Disse medlemmer vil peke på at Barentshavet har noen av verdens aller største og viktigste fiskerier.

Noen av verdens viktigste gyteområder for kommersielle fiskesorter er konsentrert langs kysten av Nord-Norge og Murmansk. Kyststrømmen langs kysten av Nord-Norge fører med seg høyere konsentrasjoner av egg og larver av torsk, hyse, sei, lodde og sild enn det som er kjent fra andre steder.

Disse medlemmer vil understreke betydningen av å forvalte Barentshavet på en slik måte at det også i framtiden vil være et av verdens viktigste matfat.

Disse medlemmer vil understreke Barentshavets sin betydning for sjøfuglene. Kysten av Finnmark, Bjørnøya og vestkysten av Novaja Zemblja er blant områdene i verden med aller høyest tetthet av sjøfugl. Barentshavet er det viktigste området for de europeiske bestandene av polarlomvi, alkekonge og lunde. Røst og Gjesverstappan er blant verdens viktigste fuglefjell for alkefugler, som lunde og lomvi.

Disse medlemmer vil også understreke at eksisterende kunnskapsnivå om sjøfuglene i Barentshavet er begrenset og til dels utdatert. Ny forskning er nødvendig for å kunne følge utviklingen av sjøfuglenes bruk av Barentshavet, ikke minst etter temperaturøkningen de siste 15 årene.

Disse medlemmer vil peke på at Barentshavet er det arktiske havområdet som har de mest artsrike bunn-dyrsamfunnene vi kjenner. Verdens største dyp-havskorallrev, Røstrevet, ble oppdaget så sent som i 2002. Disse medlemmer er tilfreds med at Regjeringen har vernet korallrevet.

Disse medlemmer vil understreke at Barentshavet har Europas dårligst kartlagte havbunn med hensyn til biologiske ressurser. Mindre enn 10 prosent av havbunnen er kartlagt. Det er et stort behov for kartlegging av miljøressurser før det fattes nye strategiske beslutninger om forvaltning av Barentshavet.

Disse medlemmer vil også peke på at Grønlandshvalen i Barentshavet er en av verdens aller mest truede hvalbestander. Antakeligvis er det kun et titalls individer igjen, til tross for at bestanden har vært fredet i over 150 år.

Disse medlemmer vil understreke at summen av disse miljøverdiene gjør Barentshavet unikt. Barentshavet må forvaltes på en slik måte at miljøressursene vernes om, også for kommende generasjoner.

Disse medlemmer mener Norge må gjøre alt hva som står i vår makt for å begrense miljøtrusselen frakt av olje i disse svært spesielle og rike havområdene representerer.

5.6 Generelle merknader frå Senterpartiet

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til at Senterpartiet i Budsjett-innst. S. I (2003-2004) foreslår at rammeområde 18 blir løyvd med kroner 20 941 405 000. Dette er ei auke i høve til St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 og 10 (2003-2004) med 1 000 000 000 kroner.

Denne medlemmen viser til at ei auka satsing på samferdsel er avgjerande for å kunne ta heile landet i bruk, for å oppretthalde den verdiskaping som skjer i distrikta, og for å oppretthalde livskvaliteten til ein-skildmenneska. Det må satsast sterkare både på kollek-

tivtrafikk og på betre infrastruktur. I ei tid med stor arbeidsløye, er det forsvarleg å auke bruken av oljepengar til tiltak som gir arbeid til ledige. Det er òg vesentleg å styrke arbeidet for å sikre utsette ulykkesstreknigar på vegnettet og å oppretthalde frekvens og tryggleik på riksvegferjene.

Regional utvikling og transportpolitikk

Gode kommunikasjonar er avgjerande for at folk kan leve og bu i heile landet og ha høve til å finne arbeide der dei vel å bu. Folk må ha eit tilbod om nødvendige tenester som høyrer til i eit moderne samfunn, og dei må kunne ha høve til å delta i det sosiale livet.

Store delar av landet har spreitt busetnad. Samtidig veit vi at mykje av naturressursane og verdiskapinga nettopp finst i desse områda. Mellom anna er store delar av den eksportretta industrien å finne 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 ei positiv utvikling.

Denne medlemmen meiner at ein må finne ein balanse mellom å styrkje kommunikasjonane der veksten er stor, og prioritere midlar til område der folketallet går ned.

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 fortrenge jast av effektivitets- og profittomsyn.

Regionale flyplassar

Denne medlemmen meiner det er vesentleg å oppretthalde eit godt flytilbod i heile landet og oppretthalde det regionale flyplassnettet. Dei regionale flyplassane har ein viktig funksjon i oppretthalding av næringsliv og busetnad, og kan ikkje forventas å gå med økonomisk overskot. For å oppretthalde det tilbod som eksisterar i dag og sikre ei vidare drift av alle flyplassane, vil Senterpartiet gå inn for å auke posten for kjøp av flyplasstenester.

Auka satsing på samferdsel

Denne medlemmen viser til at Regjeringa i sitt framlegg til statsbudsjett vil føre til auka etterslep på veginvesteringane. Målt mot Nasjonal transportplan er det no eit etterslep på 1,6 mrd. kroner i veginvesteringar.

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 medlemen foreslår å auke løyvingane til investeringar på sekundære riksvegar med 390 mill. kroner, og løyvingane til drift og vedlikehald med 100 mill. kroner. Det er eit sterkt behov for å få gjort noko med vegstandarden, og mange prosjekt står klare til å bli realiserte. For å utløyse det store verdiskapingspotensialet i distrikta, vil utbygging av det sekundære riksvegnettet vere avgjerande.

Senterpartiet meiner det skal leggjast avgjerande vekt på fylkeskommunane si prioritering av riksvegprosjekt. Denne medlemen vil difor ikkje fordele dei auka løyvingane på enkeltprosjekt, men vise til fylka sine prioriteringar. Styrking av tilskot til sekundært riksvegnett er særleg vektlagt då dette har vore lite tilgodesett i dei siste budsjetta. Denne medlemen vil likevel ikkje låse dei enkelte fylke til berre det sekundære riksvegnettet, men vil gi fylka høve til å prioritere også stamvegnett der dei finn det mest tenleg. Innanfor dei knappe rammene til samferdselsformål finn ikkje denne medlemen at det er riktig å bruke midlar til Bjørvikaprojektet. 30,2 mill. kroner som er avsett i budsjettet, blir frigjort til andre formål.

Denne medlemen meiner det er viktig å styrke den særskilde satsinga på rassikring og aukar denne

posten med 200 mill. kroner. Rassikring er viktig for tryggleiken til dei som ferdast langs vegen.

Denne medlemen 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 medlemen vil halde fram arbeidet med sikte på å bygge Stad skipstunnel, og set av 10 mill. kroner til vidare planlegging.

Denne medlemen foreslår å auke løyvinga til drift av riksvegferjer med 180 mill. kroner for å oppretthalde dagens nivå for tryggleik og auke frekvens på ferjene. 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. Det er òg viktig å legge opp til at ein kan få i gong fleire nattferjer, slik at viktige samband kan vere opne heile døgnet.

Denne medlemen viser til at Statens vegvesen har fremma forslag om endring av takssystemet på ferje. Ei endring av takstane som kan føre til ein auke i 30 pst. i ferjeutgifter til næringstransport, vil ha store konsekvensar for dei deler av landet som vert råka av omlegginga.

Denne medlemen sine endringar i høve til St.prp. nr. 1 (2003-2004) med tillegg går fram av etterfølgjande tabell.

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 2 og 10	Sp
Utgifter (i hele tusen kroner)				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)	1 111 530	1 161 530
	30	Maritim infrastruktur	218 300	268 300 (+50 000)
1311		Tilskudd til regionale flyplassar	277 000	357 000
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	264 000	344 000 (+80 000)
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	12 006 900	12 906 900
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar	5 839 700	5 939 700 (+100 000)
	30	Riksveginvesteringer	4 724 000	5 114 000 (+390 000)
	31	Rassikring	204 000	404 000 (+200 000)
	35	Vegutbygging i Bjørvika	30 200	0 (-30 200)
	72	Tilskudd til riksvegferjedrift	1 155 000	1 335 000 (+180 000)
1330		Særskilte transporttiltak	357 700	387 700
	71	Refusjon av dieselavgift	0	30 000 (+30 000)

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

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

6.1 Kap. 1062 og kap. 4062 Kystverket

6.1.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 10 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004 (St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 10/saldert budsjett 2003)
1062	1 111 175	1 111 530	1 154 080	3,9
4062	500 922	510 425		1,9

Innen kystforvaltningen vil Fiskeridepartementet i 2004 prioritere tiltak som styrker sikkerheten til sjøs og som bedrer rammebetingelsene for sjøtransport.

BUDSJETTFORSLAG 2004: KAP. 1062

Hovedutfordringene for Kystverket er:

- Hente ut synergieffekter etter integrering av Statens beredskap mot akutt forurensning i Kystverket.
- Iverksette tiltak i lostjenesten og trafikkentralvirksomheten for å sikre kostnads- og inntektskontroll, slik at tjenestene tilfredsstiller kravet om å være selvfinansierende.
- Konkurransetsetting av Kystverket Produksjon.
- Videreutvikle Kystverket som en havneetat.
- Trafikkontroll og overvåking av skipsfarten, med spesiell vekt på Nord-Norge.
- Styrke slepebåtkapasiteten i Nord-Norge.
- Optimalt vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner.
- Forenkle administrative rutiner og saksbehandlingsprosesser.

Post 1 Driftsutgifter foreslås i St.prp. nr. 1 (2003-2004) bevilget med 758,63 mill. kroner for 2004. Dette er en reduksjon på 0,420 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2003. Posten omfatter drift av navigasjonsinstallasjoner, losing, trafikkovervåking og kontroll, transportplanlegging, kystforvaltning og Kystverkets administrasjon, samt drift og utvikling av statens beredskap mot akutt forurensning.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 10 (2003-2004) foreslås post 1 økt med 42,55 mill. kroner i 2004, jf. kostnadene for 2004 knyttet til innleie og drift av slepefartøy.

Post 21 Spesielle driftsutgifter foreslås bevilget med 3,4 mill. kroner for 2004. 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 omfatter investeringer i havner, farleder, fyr og merker. Posten foreslås bevilget med 218,3 mill. kroner for 2004. Dette er en

økning på 6,4 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2003.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold blir foreslått bevilget med 48,3 mill. kroner for 2003. Dette er en reduksjon på 9,725 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2003.

Under post 46 Trafikkentral for Nord-Norge foreslås bevilget 2,5 mill. kroner som startbevilgning til etablering av trafikkentral i Vardø. Det fremmes videre en bestillingsfullmakt på 15 mill. kroner knyttet til posten.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg blir foreslått bevilget med 27,4 mill. kroner for 2004, som tilsvarer samme nominelle beløp som saldert budsjett 2003. Det fremmes også tilsagnsfullmakt på 20 mill. kroner for 2004.

Post 70 Tilskudd til Redningsselskapet blir foreslått bevilget med 57,5 mill. kroner for 2004, en økning på 1,5 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2003.

BUDSJETTFORSLAG 2004: KAP. 4062

Post 1 Gebyrinntekter foreslås bevilget med 502,825 mill. kroner for 2004. Dette er en økning på 9,245 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2003.

Post 2 Andre inntekter foreslås bevilget med 7,600 mill. kroner for 2004.

6.1.2 Merknader frå komiteen

KAP. 1062

Post 1 Driftsutgifter

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringen foreslår bevilget 801,18 mill. kroner. Med unntak av økningene til utvikling av statens beredskap mot akutt forurensning representerer forslaget til bevilgning en liten reduksjon.

Flertallet viser til at det er av stor betydning at planleggingskapasiteten i Kystverket er god nok til å sikre det faglige grunnlaget for samferdselspolitiske beslutninger, og muliggjøre integrerte løsninger med andre transportformer og det samferdselspolitiske målet om å få mer godstransport over fra veg til sjøtransport.

Flertallet viser til at oppgavene langs kysten er omfattende. Trafikkovervåking, losing, kontroll, samt

drift av navigasjonsinstallasjoner er omfattende oppgaver som er av avgjørende betydning for å sikre en effektiv, miljøvennlig og nødvendig samferdsel på sjøen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til forslag til bevilgning under post 1 Driftsutgifter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil foreslå at post 1 Driftsutgifter reduseres med 150 mill. kroner i forhold til forslaget i St.prp. nr. 1 (2003-2004).

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår å øke bevilgningen til post 1 med 40 mill. kroner.

Slepebåtkapasitet, beredskap mv.

Komiteen viser til at departementet redegjør for at det vil bli innleid et slepefartøy med tilstrekkelig slepekapasitet for å dekke de østlige deler av Finnmark, og at Forsvaret har påtatt seg å ha 2 fartøy med slepekapasitet på strekningen Vest-Finnmark-Vesterålen. Regjeringen redegjør i proposisjonen for de beregninger som er lagt til grunn for at tre slepebåter fra Vesterålen til Øst-Finnmark er tilstrekkelige.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil peke på at det ikke fra Regjeringens side er lagt fram risikoberegninger som anskueliggjør den potensielle fare for oljeulykker langs kysten. Flertallet har derfor ikke på nåværende tidspunkt kunnskap nok til å slå fast at slepebåtkapasiteten eller de øvrige deler av oljevernberedskapen langs kysten er tilfredsstillende.

Flertallet har merket seg at departementet i proposisjonen redegjør for en rekke tiltak for å bedre sikkerheten og beredskapen langs kysten.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg at den foreslåtte slepebåtkapasiteten er i samsvar med anbefalinger fra Veritas og mener at oljevernberedskapen og slepebåtkapasiteten langs kysten er tilfredsstillende. I proposisjonen redegjøres for øvrig for tiltak for å styrke sikkerheten og beredskapen langs kysten.

Disse medlemmer vil vise til at det skal etableres ny(e) seilingsled(er) mellom Vardø og Nordkapp, og at en bør avvente ytterligere endringer av seilingsledene før en har høstet erfaringer med denne omleggingen.

Seilingsleder - territorialfarvann

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil peke på at fastsetting av påbudte seilingsleder utenfor territorialfarvannet må sanksjoneres via

IMO. Det er ikke godtgjort at leder mye lenger ut er den beste løsningen.

Flertallet vil for øvrig vise til den varslede stortingsmeldingen om oljevernberedskapen langs kysten der sikkerhet og beredskap vil bli gjennomgått.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg de beregninger av responstid som er utført av Veritas, og vil peke på at departementet har lagt seg på et minimumsnivå i valg av antall slepebåter. Disse medlemmer vil også vise til at en forutsetning i Veritas sine beregninger av antallet slepebåter som er nødvendig, er at trafikken langs kysten går om lag 12 nautiske mil fra land. Regjeringen tar sikte på at de påbudte seilingsledene skal tre i kraft 1. januar 2004. Disse medlemmer forutsetter at de påbudte seilingsledene blir lagt i tråd med disse forutsetningene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet ber om at en i den bebudede meldingen om oljevernberedskap langs kysten også gjør en vurdering av hvor langt fra kysten det er mest hensiktsmessig at trafikken går.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil komme nærmere tilbake til tiltak for å bedre sikkerheten og beredskapen langs kysten i forbindelse med behandlingen av den bebudede stortingsmeldingen om oljevernberedskapen langs kysten. Ett forhold vil disse medlemmer likevel kommentere nå. Departementet skriver i brev til komiteen som svar på spørsmål 3 følgende:

"Fiskeridepartementet vil vurdere seilingsleder utenfor territorialfarvannet som regime for regulering av skipstrafikk i Barentshavet som representerer særlig miljørisiko."

Disse medlemmer vil understreke at det vil bedre sikkerheten langs kysten vesentlig hvis seilingsledene legges lenger ut enn 12 nautiske mil. Disse medlemmer viser til komiteens besøk hos den kanadiske kystvakta som redegjorde for at oljetrafikken fra Alaska gikk 150 nautiske mil utenfor kysten. Disse medlemmer vil ikke konkludere med hvor langt fra kysten det er mest hensiktsmessig at trafikken går, men slå fast at det er vesentlig lenger ut enn 12 nautiske mil.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

- "1. Arbeidet med å lage påbudte seilingsleder utenfor territorialfarvannet igangsettes snarest.
2. Stortinget ber Regjeringen redegjøre for status i dette arbeidet i forbindelse med den bebudede stortingsmeldingen om oljevern."

Budsjettstruktur

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil vise til at den eksisterende budsjettstruktur ble innført for to år siden.

En viktig begrunnelse for innføring av denne budsjettstrukturen var at dette ville gi Kystverket større fleksibilitet i økonomiforvaltningen og slik legge til rette for en effektiv ressursutnyttelse. En tilbakeføring til den forrige budsjettstrukturen vil redusere denne fleksibiliteten og effektivitetsgevinster.

Flertallet vil vise til at det i proposisjonen er informative tabeller, hvor fordelingen av bevilgningene på Kystverkets ulike områder framkommer.

Flertallet ønsker derfor ingen endring av Kystverkets budsjettstruktur.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på at budsjettstrukturen gjør det vanskelig for komiteen å danne seg et bilde av virksomheten.

Disse medlemmer vil derfor be departementet vurdere budsjettstrukturen i Kystverket.

Disse medlemmer viser til at utviklingen av statens beredskap mot akutt forurensning er en ny oppgave for Kystverket. Den skiller seg også på flere punkter fra andre oppgaver Kystverket har. Slik midlene til dette formålet bevilges i dag, er det vanskelig for komiteen å danne seg et klart bilde av utviklingen på området. Disse medlemmer vil derfor be departementet vurdere om midlene til beredskap mot akutt forurensning i framtiden skal bevilges over egen post.

Kystverkets produksjonsavdeling

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil vise til at i Sem-erklæringen forutsettes det at Kystverkets produksjonsavdeling skal konkurransesettes i sin helhet.

Disse medlemmer ber om at en slik konkurranseutsetting i forkant må forelegges Stortinget på egnet måte. Disse medlemmer mener en slik omdanning både må ivareta de totale samfunnsinteresser, økonomiske forhold, selskapsform og hensynet til brukerne og de ansatte.

Kystkultur - fyrmuseum

Komiteen viser til tidlegare merknader, seinast i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002-2003), der det vart lagt føringar for organiseringa og det vidare arbeidet med å etablere eit nasjonalt fyrmuseum. Komiteen viser vidare til brev til samferdselskomiteen datert 26. november 2003 der fiskeriministeren som svar på spørsmål seier følgjande om dette:

"Som det er opplyst i St.prp. nr. 1 (2003-2004) har Kystverket greidd ut kostnadane ved å etablere eit etatsmuseum for Kystverket, med utgangspunkt i eit nettverk som er sett saman av Lindesnes fyr, Tungenes fyr, samlinga i Dalsfjorden og Lofotmuseet. For budsjettåret 2004 har Regjeringa funne det naudsynt å prioritere arbeidet med sjøtryggleik framfor å etablere eitt etatsmuseum nett no.

Fiskeridepartementet vil difor etablere ei arbeidsgruppe som skal arbeide vidare med etablering av eit etatsmuseum for Kystverket. Arbeidsgruppa vil vurdere dei forslaga som er lagt fram med omsyn på modellar, med særleg vekt på nettverkløysinga. Den

rolla som lokale og regionale aktørar kan spela i arbeidet med å etablere eit nasjonalt fyrmuseum/etatsmuseum for Kystverket vil bli vurdert. Arbeidsgruppa vil vidare vurdere mulighetene for å etablere ein meir formell struktur mellom dei einsskilte partane".

Komiteen er samd med fiskeriministeren i at fyrmuseet skal organiserast som eit etatsmuseum for Kystverket. Komiteen viser vidare til merknader i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002-2003) der komiteen "mener at den foreslåtte nettverksmodellen skal legges til grunn for det vidare arbeidet".

Komiteen ber om at arbeidsgruppa som skal etablerast, arbeider raskt slik at ein får nærare klarlagt framtidig struktur og organisering og tilhøve til andre samarbeidande partar, og at det også for 2004 blir sett av ressursar til arbeidet med fyrmuseet innanfor dei foreslåtte rammene til kystkultur.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning under post 21.

Komiteen har merket seg at posten bevilges med 3,4 mill. kroner og at det legges opp til et romertallsvedtak som gir departementet mulighet til å utgiftsføre ytterligere 15 mill. kroner. Komiteen forutsetter at hvis en akutt forurensningssituasjon oppstår, trer det i kraft andre fullmakter som gjør at alle tilgjengelige ressurser settes inn for å begrense omfanget av en eventuell ulykke.

Post 30 Maritim infrastruktur

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, slutter seg til forslag til bevilgning.

Flertallet vil vise til at bevilgningene til marin infrastruktur blir videreført på samme reelle nivå som i 2003.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil hevde at det er et betydelig potensial for effektivisering i Kystverket. Disse medlemmer vil hevde at effektiviseringspotensialet er langt høyere enn det som er oppnådd til nå. Disse medlemmer legger videre til grunn at det i langt større utstrekning blir brukt konkurranse som virkemiddel når oppdrag skal utføres og at dette vil føre til store besparelser.

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 framskyndes.

Disse medlemmer viser til at det i over 40 år har vært arbeidet med å få realisert Brønnøyledden 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 Brønnøyledden. En full oppmerking er kostnadsberegnet til ca. 6 mill. kroner, mens en minimumsoppmer-

king 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 innenfor vedtatte budsjett.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative budsjett øker bevilgningene til maritim

infrastruktur og fiskerihavner med 90 mill. kroner. Innenfor rammen av budsjettforliket mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet foreslår Sosialistisk Venstreparti å øke rammen med 45 mill. og bevilges med 263,3 mill. kroner. Investeringene skal gå til bedring av farleder, molobygging og utbygging av fiskerihavner.

Disse medlemmer ønsker å fordele midlene som vist i tabellen nedenfor:

Maritim infrastruktur	SVs alternative budsjett	SVs budsjett innenfor ramma
Restarbeider i Vadsø (Finnmark)	5,2 mill. kroner	0
Moloreparasjon i Vadsø (Finnmark)	12,2 mill. kroner	12,2 mill. kroner
Oppstart ny innseiling til Melbu havn (Nordland)	24,0 mill. kroner	15,0 mill. kroner
Moloreparasjon Listahavn II (Vest-Agder)	15,0 mill. kroner	0
Åkrehamn, utdyping og mudring (Rogaland)	5,4 mill. kroner	0
Stø molo/skjerming (Nordland)	3,2 mill. kroner	0
Oppstart utdyping Havøysund (Finnmark)	25,0 mill. kroner	17,8 mill. kroner
SUM	90 mill. kroner	45 mill. kroner

Disse medlemmer vil understreke at effektive og trygge fiskerihavner er en viktig forutsetning for verdiskapningen i fiskerinæringen, og dermed også for bosettingen langs kysten. Kystverket har anslått investeringsbehovet for utbedring av farleder å være mellom 300-400 mill. kroner på kort sikt.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til at det er viktig å sikre god ferdsel og tryggleik langs kysten. Ei styrking av tilskot til hamner og farleier er viktig for oppretthalding av næringsliv og ferdsel knytt til kyststrok.

Denne medlemmen vil peike på at midlar løyva til marin infrastruktur òg bør kunne nyttast til fiskerihavner, post 60. Denne medlemmen vil difor auke posten til marin infrastruktur med 50 mill. kroner, der 10 mill. kroner vert avsett til vidareføring av prosjektarbeidet med Stad skipstunnel. Denne medlemmen vil peike på at Stad skipstunnel er eit unikt prosjekt for å betre tryggleiken på ein av dei mest vêrharde kyststrekningar langs norskekysten.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til forslag til bevilgning under post 45.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil foreslå at post 45 Større utstyrsanskaffelser reduseres med 15 mill. kroner i forhold til forslaget i St.prp. nr. 1 (2003-2004).

Post 46 Trafikksentral Nord-Norge

Komiteen vil understreke betydningen trafikksentralen vil ha for sikkerheten til sjøs i nordområdene.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til forslag til bevilgning.

Flertallet viser at Regjeringen foreslår 2,5 mill. kroner som startbevilgning til etablering av trafikksentral i Nord-Norge og videre forslag om bestillingsfullmakt på 15 mill. kroner knyttet til posten, jf. eget forslag til romertallsvedtak.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti ønsker å forsere arbeidet med byggingen av trafikksentralen i Vardø, og viser til behandlingen av St.meld. nr. 25 (2002-2003), jf. Innst. S. nr. 46 (2003-2004), Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand.

Disse medlemmer foreslår å øke post 46 med 10 mill. kroner og bevilges med 12,5 mill. kroner.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet, slutter seg til forslag til bevilgning.

Flertallet vil vise at bevilgningene for Tilskudd til fiskerihavner blir videreført på tilnærmet samme nivå som i 2003. Dette er bevilgninger som også forutsetter økonomiske bidrag fra lokale myndigheter og gjør at effekten av de statlige bevilgningene over denne posten blir store.

Medlemmene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt prinsipale budsjett, der desse medlemmene foreslår auka løyvingar til nye fiskerihavner på 50 mill. kroner i høve til forslaget i St.prp. nr. 1 (2003-2004). Dette ville gi Fiskeridepartementet anledning til å innvilge oppstart av nye fiskerihavner, bl.a. i Havøysund og Gryllefjord.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil foreslå at post 60 Tilskudd til fiskerihavner reduseres med 14,4 mill. kroner i forhold til forslaget i St.prp. nr. 1 (2003-2004).

Medlem i komiteen frå Senterpartiet viser til merknad til post 30 Marin infrastruktur der ein går inn for at løyvingar til post 30 òg kan nyttast til post 60 Tilskott til fiskerihamneanlegg.

Post 70 Tilskudd Redningsselskapet

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteen har merket seg at post 70, tilskudd til Redningsselskapet, er oppført med en økning fra 2003 på 1,5 mill. kroner til 57,5 mill. kroner. Komiteen vil understreke Redningsselskapets betydning for sikkerhets langs kysten, både ved at NSSR har redningsskøyter i beredskap langs norskekysten og ved informasjons- og forebyggingsarbeidet Redningsselskapet står bak.

KAP. 4062

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

6.2 Kap. 1070 og 4070 Loran-C

6.2.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1070	34 200	33 800	-1,2
4070	3 110	3 250	4,5

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

Fra 1. januar 1995 overtok Det nordvest-europeiske Loran-C-samarbeidet (NELS) driftsansvaret for det som nå er et sivilt Loran-C-system. Regjeringen ønsker å si opp NELS-avtalen i 2004, med virkning fra utløpet av 2005. Regjeringen vil i budsjettet for 2005 komme med en vurdering og forslag til forvaltningen av samfunnet Jan Mayen.

Forslag til bevilgning på kap. 1070 for 2004 gir en reduksjon på 0,4 mill. kroner på kapitlet i forhold til saldert budsjett 2003.

6.2.2 Merknader frå komiteen

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteen har ved flere anledninger bedt om å bli løpende orientert om utviklingen av samarbeidet innen NELS og dermed en avklaring av Loran-C-systemets framtid. Denne orienteringen blir gitt i framlagte St.prp. nr. 1 (2003-2004). Komiteen merker seg den økende fokuseringen på de ulike systemenes sårbarhet og dermed et økende krav til back-upsystemer. Komiteen viser i den sammenhengen til den såkalte Volpe-rapporten. Denne rapporten viser til den økte risikoen mht. så vel sikkerhet som økonomiske virk-

ninger innen transport. Av den grunn vektlegger rapporten det generelle behovet for back-up.

Komiteen er med bakgrunn i departementets redegjørelse innforstått med at det i forbindelse med utvikling og etablering av Galileo-systemet jakes etter et tilleggssystem og at Loran-C er nevnt som en av flere kandidater til et slikt system.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene Senterpartiet, konstaterer at Loran-C i dag i liten grad benyttes av maritime aktører. Regjeringen har av den grunn varslet at Norge vil trekke seg ut av NELS-avtalen i 2004, med virkning fra utløpet av 2005.

Flertallet tar dette til etterretning.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil understreke betydningen av at Norge aktivt arbeider for å beholde og utvikle en sentral posisjon i arbeidet med Galileoprogrammets utviklingsfase i samarbeid med den europeiske romorganisasjonen ESA, der Norge er fullt medlem. Norge bør også arbeide aktivt for å komme med i EUs Galileoprojekt. Denne deltakelsen vil være et viktig ledd i en strategisk industrisatsing, så vel som for å sikre samme ytelse i norske områder som i resten av Europa. Flertallet peker på at bruken av satellittnavigasjon er raskt økende, og at satellittnavigasjon synes å berøre både industripolitikk, utenriks- og sikkerhetspolitikk og vil stille økende krav til koordinering nasjonalt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at utviklingen av det nye Galileoprogrammet fremdeles er inne i en usikker fase hvor kostnadene for de enkelte deltagerland ikke er avklart. Disse medlemmer ber om at Stortinget på et tidlig stadium får seg forelagt en sak hvor eventuell deltakelse i prosjektet, og kostnader ved dette, blir klargjort.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet vil med bakgrunn i departementet si utgreiing fortsatt uttrykke ei varsemnd i avviklinga av Loran-C/Eurofix før ERNP og Galileo har klarlagt sitt forhold til systemsamspillet som ligg i Loran-C/Eurofix. Denne medlemmen er innforstått med at dagens Loran-C vert brukt av få, men legg vekt på at Loran-C er ein av fleire kandidatar til eit eventuelt tilleggssystem til Galileo.

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

I tabellane under dei einskilde budsjettkapitla i St.prp. nr. 1 (2003-2004) er budsjettendringar sett i høve til saldert budsjett 2003. I tabellar side 38 og 39 i proposisjonen er det vidare gitt ei totaloversikt over budsjettendringar i høve til saldert budsjett, jf. St.prp. nr. 65, Innst. S. nr. 260 (2002-2003) og St.prp. nr. 75, Innst. S. nr. 260 (2002-2003).

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 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap. budsjett 2003	Saldert	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1300	679 700*	123 600	-81,8
4300	1 900	2 000	7,7

* Inkl. 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.

Samlet budsjettforslag for administrasjon m.m. innebærer en kraftig nedgang målt mot saldert budsjett 2003, som skyldes at det i sistnevnte ligger inne en engangsutgift på 558 mill. kroner i samband med at Samferdselsdepartementet overtok eierskapet til Flytoget AS fra NSB AS. Departementets driftsbudsjett, inkl. tilskudd til Trygg Trafikk og Syklistenes Landsforening, er reelt foreslått holdt på om lag samme nivå som i saldert budsjett 2003.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. foreslås bevilget med 17,3 mill. kroner. Trygg Trafikk foreslås tildelt 16,9 mill. kroner, hvilket innebærer en økning på 0,6 mill. kroner sammenlignet med saldert budsjett for 2003. Tilskuddet til Syklistenes Landsforening foreslås videreført med 0,4 mill. kroner for 2004.

7.1.2 Merknader frå komiteen

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, slutter seg til forslag til bevilgning.

Flertallet har merket seg den kraftige nedgangen målt mot saldert budsjett 2003, noe som skyldes at det i sistnevnte ligger inne en engangsutgift på 558 mill. kroner i forbindelse med at Samferdselsdepartementet overtok eierskapet til Flytoget AS fra NSB AS.

Flertallet viser til at Samferdselsdepartementets driftsbudsjett, inkl. tilskudd til Trygg Trafikk og Syklistenes Landsforening, er foreslått på om lag samme nivå som i saldert budsjett 2003.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er grunnlag for omfattende effektivisering innen driften av departementet. Det er også disse medlemmers syn at aktivitetsnivået kan reduseres. Disse medlemmer viser også til at budsjettene over tid har økt mer enn normal prisstigning uten at dette har hatt en normal forklaring.

På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer at post 1 Driftsutgifter reduseres med 12 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår å redusere post 1 med 20 mill. kroner og bevilges med 74,3 mill. kroner.

POST 71 TILSKUDD TIL TRAFIKKSIKKERHETSFORMÅL MV.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til det viktige arbeidet som Trygg Trafikk gjør og viderefører samme bevilgning som for 2003. Disse medlemmer vil avvikle tilskuddet på 0,4 mill. kroner til Syklistenes Landsforening.

Disse medlemmer foreslår at Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. reduseres med 0,4 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative forslag til statsbudsjett foreslår å øke bevilgningen til Trygg Trafikk med 5 mill. kroner. Disse medlemmer vil understreke betydningen av målrettet og systematisk forebyggende arbeid for å redusere trafikkkulykkene på norske veger.

7.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling

7.2.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1301	134 700	145 100	7,7

Departementets forskningskapittel er foreslått økt med 7,7 pst. målt mot saldert budsjett 2003, som et ledd i Regjeringens satsing på forskning og utvikling.

Under post 21 Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. foreslås det bevilget 15,0 mill. kroner for 2004. Saldert budsjett 2003 var 15,5 mill. kroner.

Under post 50 Samferdselsforskning foreslås bevilget 112,6 mill. kroner for 2004, en økning på 7,8 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2003. Bevilgningen fordeles mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 41 mill. kroner og 71,6 mill. kroner.

Post 70 Tilskudd til rasjonell og miljømessig transport mv. foreslås bevilget med 6,2 mill. kroner for 2004, en økning på 1,7 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2003.

Post 71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede foreslås bevilget med 10,8 mill. kroner for 2004, en økning med 0,4 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2003.

7.2.2 Merknader frå komiteen

POST 21 UTREDNINGER VEDRØRENDE MILJØ, TRAFIKKSIKKERHET MV.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til forslag til bevilgning under post 21.

Flertallet er tilfreds med at det bevilges 15,5 mill. kroner til utredninger vedrørende miljø og trafikksikkerhet. Flertallet vil understreke at utvikling av ny kunnskap for å bedre beslutningsgrunnlaget er essensielt for eksempel for å nå samferdselspolitiske mål om en bedre kollektivtransport og bedret trafikksikkerhet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil hevde at den beste politikken for å bevare

miljøet, og øke trafikksikkerheten, er en politikk der det satses på vegbygging og reduserte avgifter på biler.

Disse medlemmer vil vise til at satsing på vegbygging i både Vestfold og Akershus har ført til en betydelig reduksjon i antallet hardt skadde og drepte i trafikken. Vegstrekninger som på grunn av ulykkestallene har vært omtalt som dødsveger, er i dag de sikreste vegene i landet. Dette har skjedd selv om fartsgrensene på disse vegene er økt fra 70 km/t til 100 km/t. Dette viser at den beste måte å øke trafikksikkerheten på er å bygge nye veger. Disse medlemmer mener derfor at økte bevilgninger til veger er viktigere enn utredninger og viser til sine forslag under kap. 1320 i dette dokument.

Disse medlemmer foreslår at post 21 Utredninger vedrørende trafikksikkerhet, miljø mv. reduseres med 10,5 mill. kroner.

POST 50 SAMFERDSELSFORSKNING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, foreslår at kap. 1301 post 50 bevilges med 97,6 mill. kroner, en reduksjon på 15,0 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2003-2004).

Flertallet viser i denne forbindelse til det justerte budsjettforslaget fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre og endringer i post 50 som Arbeiderpartiet har varslet støtte til, jf. kapittel 5.1 i innstillingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt prinsipale budsjett, der disse medlemmer foreslår å bevilge 112,6 mill. kroner til post 50 i samsvar med forslaget i St.prp. nr. 1 (2003-2004).

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at forskningsprogrammene PULS og RISIT vil kunne bidra til innovasjon og en bedre risikoforståelse i samferdselssektoren.

Flertallet betrakter også IKT-forskning som svært verdifullt, og vil understreke 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 prioritering av sentrale tematiske områder.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det i større utstrekning bør støttes forskningsprosjekter som er satt i gang av frivillige organisasjoner. Dette vil kunne gi gode forskningsresultater til en lavere kostnad. I forbindelse med mange ulykker ligger bruk av rusmidler. Når det gjelder å sette grenser for pillebruk og narkotiske stoffer, er man ikke kommet så langt som for alkohol. Motorførernes Avholdsforbund har satt i gang prosjektet "Piller & Trafikk" som er et forskningsprosjekt som vil se på hva medikamenter i blodet gjør med våre kjøreferdigheter. Disse medlemmer vil be Regjeringen støtte dette prosjektet.

Disse medlemmer foreslår at post 50 Samferdselsforskning reduseres med 92,6 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti er tilfreds med at Regjeringen i St.prp. nr. 1 (2003-2004) legger opp til en økning på 7,8 mill. kroner til samferdselsforskning. Et godt kunnskapsgrunnlag er nødvendig for å kunne treffe gode samferdselspolitiske beslutninger, som kan legge til rette for en mer effektiv utnyttelse av ressursene i samferdselssektoren.

Disse medlemmer viser til at det innenfor området rassikring er behov for en sterkere forskningsinnsats enn den som finner sted i dag. Disse medlemmer viser til behandlingen og partiets merknader i forbindelse med Dokument nr. 8:87 (2002-2003), Innst. S. nr. 40 (2003-2004).

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen ta initiativ til økt forskningsinnsats når det gjelder de samfunnsøkonomiske konsekvensene av rassikring i Norge."

Disse medlemmer slutter seg til forslaget i St.prp. nr. 1 (2003-2004) om å bevilge 112,6 mill. kroner til post 50.

Medlemmen i komiteen fra Senterpartiet sluttar seg til forslaget i St.prp. nr. 1 (2003-2004) om å løyve 112,6 mill. kroner til post 50.

POST 70 TILSKUDD TIL RASJONELL OG MILJØVENNLIG TRANSPORT

Komiteen er tilfreds med at Regjeringen i juni 2003 nedsatte et nasjonalt hydrogenutvalg som skal foreslå mål og tiltak for å utvikle hydrogen som energibærer og virkemiddel for innenlands verdiskaping og bedre miljø. Komiteen er også tilfreds med at Regjeringen vil ta skritt for å få prøvd ut nullutslippsteknologi i praksis i Norge.

Komiteen vil understreke at hydrogen som energikilde og energibærer vil kunne spille en stor rolle for å redusere og eventuelt fjerne utslippene av klimagasser og forurensning fra samferdselssektoren.

Komiteen vil peke på at hydrogen brukt i forbrenningsmotorer har et stort potensial fordi man med små endringer kan bruke allerede masseproduserte motorer. Hydrogendrevne biler med forbrenningsmotor vil ikke føre til utslipp av klimagasser, og vil ha svært lave utslipp av NO_x.

Komiteen vil vise til at Island og California har fyllestasjoner for hydrogen i drift. På Island er fyllestasjonen satt opp av Norsk Hydro. Busstdrift på hydrogen med forbrenningsmotorer kan være et utprøvningsprosjekt i Norge som kan gi store miljøgevinster.

Komiteen viser til at dagens bilavgifter gir flere avgiftsfritak for elbiler, men fritakene inkluderer ikke biler med hydrogen som drivstoff.

Komiteen viser til finansinnstillingen der det heter:

"Komiteen viser til at dagens bilavgifter gir flere avgiftsfritak for elbiler, men fritaket inkluderer ikke

hydrogenbiler med forbrenningsmotor. Komiteen ber Regjeringen vurdere å utvide avgiftstaket til å gjelde alle motorvogner som bare bruker elektrisitet og/eller hydrogen til framdrift."

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen der post 70 foreslås økt med 6 mill. kroner og bevilget med 12,2 mill. kroner. Økningen på 6 mill. kroner forutsettes nytt til prosjekt for gassbuss i Bergen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at en raskere utskifting av bilparken vil føre til at større deler av bilparken vil være utstyrt med motorer som er utviklet med den best mulige motorteknologi. For å nå et slikt mål må det særnorske avgiftsnivået på personbiler reduseres drastisk. Disse medlemmer viser til forslag og merknader i Budsjett-innst. S. nr. 1 (2003-2004).

Disse medlemmer foreslår at post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv. reduseres med 6,2 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår å øke post 70 med 10 mill. kroner og bevilges med 16,2 mill. kroner.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet sluttar seg til forslaget i St.prp. nr. 1 (2003-2004) om løyving på 6,2 mill. kroner under post 70.

POST 71 TILSKUDD TIL ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER FOR FUNKSJONSHEMMEDE

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning under post 71.

7.3 Kap. 1310 Flytransport

7.3.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1310	401 100	420 500	4,8

Til kjøp av flyruter er det budsjettert med 420,5 mill. kroner, som reelt vil gi om lag samme aktivitetsnivå som i saldert budsjett 2003. Dette basert på dagens anbudskontrakter.

7.3.2 Merknader frå komiteen

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteen viser til behandlingen av St.prp. nr. 61 (2001-2002), jf. Innst. S. nr. 269 (2001-2002), der det ble pekt på viktigheten av å opprettholde et godt regionalt flyplassnett, og å opprettholde ordningen med offentlig kjøp av ulønnsomme ruter. Komiteen vil komme tilbake til dette i forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan våren 2004.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil understreke betydningen av statens kjøp av tjenester på kortbanenettet. Mange lokalsamfunn er avhengig av kortbanerutene for syketransport og ambulansetjeneste, men også som utgangspunkt for ny og eksisterende næringsutvikling.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener at flyprisene på kortbanenettet er for høye, og at avtalene med flyselskapene skal reforhandles med sikte på en prisreduksjon på inntil 30 pst.

7.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

7.4.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1311	262 500	277 000	5,5

Det er budsjettert med 277 mill. kroner i tilskudd til regionale flyplasser, herav 264 mill. kroner til Avinors regionale flyplasser. Også foreslått tilskudd til regionale flyplasser tilsvarer reelt om lag samme aktivitetsnivå som i saldert budsjett 2003.

7.4.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har merka seg at det avsette tilskotet til Avinors regionale flyplassar for 2004 er ein-sidig fastsett av Samferdselsdepartementet, men at departementet vil kome tilbake til Stortinget med vurdering av departementet si framtidige styring av Avinor.

Komiteen er samd i at kjøp av tenester på ikkje lønnsame statlege regionale flyplassar er avgjerande for å oppretthalde det tilbodet ein har i dag. Komiteen vil leggje vekt på at endringar innan infrastrukturen ikkje vert gjort no, men vert teke opp til handsaming i samband med Nasjonal transportplan slik eit fleirtal i Stortinget har gjort vedtak om.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet meiner det m.a. er viktig å få på plass eit forhandlingsopplegg for statleg kjøp av regionale lufthamntenester som kan nyttast frå og med 2005.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet og Senterpartiet, sluttar seg til forslag til løyving under kap. 1311.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at rammen for kjøp av flyplasstjenester er fastsatt til 264 mill. kroner, mens Avinor AS har beregnet behovet for statlig kjøp til 370 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at det er satt i gang en utredning med formål å utføre en bred gjennomgang av departementets framtidig styring av Avinor AS, herunder utvikling av en modell for

kjøp av lufthavntjenester, og at departementet vil komme tilbake til Stortinget med disse spørsmålene.

Disse medlemmer viser også til at samferdselsministeren i sitt svar til komiteen understreker at Avinor AS verken har fullmakt til å nedlegge flyplasser eller til midlertidig stenging av flyplasser.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Avinor AS har beregnet behovet for drift av de regionale lufthavner til 370 mill. kroner for 2004. Departementet har ensidig satt beløpet til 264 mill. kroner. Det ble i møte mellom samferdselskomiteen og Avinor AS opplyst av departementet at dette beløpet var satt slik av finanspolitiske grunner. Avinor AS varslet i samme møte at dette ville kunne føre til tidvis stengning av flyplasser. Disse medlemmer vil vise til at Stortinget tidligere har vedtatt, gjennom godkjenning av anbud, hvilke flyplasser som skal betjenes.

På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer å øke bevilgningene under post 70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser med 100 mill. kroner til 364 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti har forutsatt at det i budsjettforslaget er lagt til grunn at det ikke vil skje nedlegging av flyplasser eller midlertidig stenging av flyplasser i 2004.

Medlemmen i komiteen fra Senterpartiet vil vise til Senterpartiet sitt alternative budsjett der ein går inn for å auke post 70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser med 80 mill. kroner for å oppretthalde det tilbudet som eksisterer i dag og sikre vidare drift av alle flyplassar.

MOMSREFORM PÅ PERSONTRANSPORT

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Avinor ikke er underlagt Regjeringens forslag til momsreform på persontransport. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen vurdere å innlemme Avinor i regimet, samt på egnet måte komme tilbake til Stortinget med saken.

7.5 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet

7.5.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1313	120 000	164 200	36,8
4313	84 600	87 600	3,5

Det er foreslått avsatt 164,2 mill. kroner til Luftfartstilsynet, en økning på 36,8 pst. målt mot saldert budsjett 2003. Økningen skyldes at det er avsatt 43,2 mill. kroner til flyttekostnader i samband med at tilsynet er besluttet flyttet til Bodø, jf. post 22.

Den budsjetterte gebyrinntekten under kap. 4313 er beregnet til 87,6 mill. kroner i 2004, som er en økning på 3,5 pst. i forhold til saldert budsjett 2003.

7.5.2 Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til forslag til bevilgning.

Flertallet vil vise til at Stortinget har vedtatt at Luftfartstilsynet skal flyttes til Bodø, jf. St.meld. nr. 17, Innst. S. nr. 222 (2002-2003). En viktig forutsetning i vedtaket var at flyttekostnadene ikke skulle belastes brukerne gjennom økte gebyrer, men dekkes over statsbudsjettet. Flertallet er tilfreds med at dette blir fulgt opp i 2004-budsjettet.

Flertallet har merket seg at antallet årsverk på 145 videreføres også i 2004 og at tilsynets utgiftsnivå vil være tilnærmet det samme som i 2003.

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 145 årsverk i 2002, noe som ble videreført for 2003. Disse medlemmer mener denne oppbyggingen har gått for raskt, og uten tilstrekkelig krav til effektivitet og produktivitet.

Disse medlemmer mener det er grunnlag for å effektivisere organisasjonen, blant annet gjennom produktivetskrav. 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 13 mill. kroner.

7.6 Kap. 1314 Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane

7.6.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1314	23 000	23 300	1,3

Forslaget til budsjett for Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane innebærer et om lag uendret budsjett målt mot saldert budsjett 2003.

7.6.2 Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til forslag til bevilgning.

Flertallet viser at budsjettet for Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane innebærer om lag uendret budsjett målt mot saldert budsjett 2003. Etter at kommisjonen fra 1. juli 2002 også fikk ansvaret for å undersøke alvorlige ulykker og hendelser innen jernbanesektoren, oppstod behov for utvidelse av etatens lokaler og de økonomiske rammene ble økt. Flertallet har merket seg at en ytterligere utvidelse av kommisjonens ansvarsområde til også å gjelde alvorlige vegtrafikkulykker, er under forberedelse og trolig vil finne sted mot slutten av budsjettåret. Det er viktig at kommisjonen har de nødvendige ressurser for at arbei-

det rettet mot vegtrafikkulykker kan prioriteres. Det er således viktig at departementet følger opp budsjettutviklingen i kommisjonen etter at organisasjonen får etablert seg med utvidet ansvarsområde.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane ble styrket betydelig ved budsjettbehandlingen for 2002, noe som er videreført i 2003. 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 2004. I tillegg vil disse medlemmer hevde at effektiviseringspotensialet ikke er tatt ut i tilstrekkelig grad, og fremmer derfor forslag om å redusere post 1 Driftsutgifter med 5,3 mill. kroner.

7.7 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

7.7.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
5619	463 000	476 500	2,9

Oslo Lufthavn AS er fra og med 2003 innvilget tre års avdragsfrihet på selskapets statslån, mens rentene på lånet løper. Med bakgrunn i vilkår i låneavtalen, er det lagt til grunn at renter av statens lån til Oslo Lufthavn AS vil utgjøre 476,5 mill. kroner.

7.7.2 Merknader frå komiteen

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning.

7.8 Kap. 1320 og 4320 Statens vegvesen

7.8.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1320	11 453 700	12 006 900	4,6
4320	301 100	311 900	3,6

Til vegformål er det samlet foreslått over kap. 1320 Statens vegvesen, kap. 1321 Mesta AS og kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS et budsjett på om lag 12,7 mrd. kroner. Dette tilsvarer en økning på nesten 600 mill. kroner eller 5 pst. fra saldert budsjett 2003, korrigert for at det i sistnevnte ligger inne en engangsutgift på 1,9 mrd. kroner i samband med etableringen av Mesta AS.

Til kap. 1320 Statens vegvesen er det foreslått et budsjett på 12 006,9 mill. kroner, en økning på 553,2 mill. kroner eller 4,8 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2003. I forslaget er det lagt vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter samt å følge opp statens forpliktelser i inngåtte bompengavtaler. Det er gitt særlig prioritet til trafikkikkerhet og kollektivtra-

fikkiltak. Videre er rassikring og tiltak for å oppfylle grenseverdiforskriften for støy prioritert.

Etter de tre første årene av planperioden 2002-2005 er oppfølgingen under kap. 1320 på 71,7 pst. for de statlige bevilgningene. Etterslepet er om lag 1,6 mrd. kroner i forhold til handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan. Det alt vesentlige er knyttet til investeringene.

Kap. 4320 Statens vegvesen foreslås bevilget med 311,01 mill. kroner for 2004. Dette er en økning på 10,8 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2003.

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

Det vert for 2004 foreslått ei løyving på 839,7 mill. kroner på post 23. Dette utgjør ei nominell auke på 337,5 mill. kroner (6,1 pst.) i høve til saldert budsjett for 2003. Sum løyving for 2003 og forslag 2004 på post 23 utgjør 76,0 pst. av handlingsprogram 2002-2005.

POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER

Det foreslås i St.prp. nr. 1 (2003-2004) bevilget 4 724 mill. kroner til riksveginvesteringer under post 30. Inkludert post 31 Rassikring, som ikke var en egen post i saldert budsjett 2003, innebærer dette en økning på 199,6 mill. kroner eller 4,3 pst. I handlingsprogrammet for 2002-2005 er planrammen for post 30 inkl. post 31. Bevilgningen for 2002 og 2003 og forslag 2004 for post 30 og post 31 til sammen, utgjør 68 pst. av planrammen.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2003-2004) foreslås post 30 redusert med 430,8 mill. kroner, jf. omdisponering til (ny) post 60 Forsøk.

For 2004 forutsettes om lag 2 477 mill. kroner stilt til rådighet fra bompengeselskapene. Annen finansiering i 2002-2004 utgjør 75 pst. av det som er lagt til grunn for perioden 2002-2005, altså i tråd med vedtatte planer.

Med budsjettforslaget for 2004 vil bindingene til fullføring av igangsatte prosjekter bli redusert fra 9,6 mrd. kroner pr. 1. januar 2004 til 8,1 mrd. kroner pr. 1. januar 2005, hvorav om lag 6 mrd. kroner skal dekkes ved statlige midler. Inkludert refusjoner vil de totale bindingene pr. 1. januar 2005 utgjøre om lag 8,8 mrd. kroner. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker og oppfølging av kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven.

Det forutsettes i St.prp. nr. 1 (2003-2004) benyttet om lag 400 mill. kroner til særskilte trafikkikkerhetstiltak i 2004, hvorav om lag 360 mill. kroner i statlige midler. Sammen med bevilgningene i 2002 og 2003 gir dette en oppfølgingsgrad på 75 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

Det forutsettes i St.prp. nr. 1 (2003-2004) benyttet om lag 290 mill. kroner til bygging av gang- og sykkelveger i 2004, hvorav om lag 180 mill. kroner i statlige midler. Sammen med bevilgningene i 2002 og 2003 gir dette en oppfølgingsgrad på 58 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

Det er avsatt om lag 610 mill. kroner til særskilte tiltak for kollektivtransporten innenfor Statens vegvesens

virkeområde i 2004, jf. St.prp. nr. 1 (2003-2004). Av dette er om lag 250 mill. kroner statlige midler og om lag 360 mill. kroner bompenger. De avsatte statlige midlene for 2004 vil sammen med bevilgningen for 2002 og 2003 gi en oppfølgingsgrad på 81,5 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002-2005. I tillegg til de avsatte 610 mill. kroner, kommer midler til planlegging av tiltak for kollektivtransporten.

Vegdirektoratet har bl.a. som oppfølging av St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport, utarbeidet en handlingsplan for hvordan kollektivtransporten skal utvikles som fagområde i Statens vegvesen.

Det forutsettes i St.prp. nr. 1 (2003-2004) benyttet om lag 360 mill. kroner til særskilte miljø- og service-tiltak i 2004, hvorav om lag 280 mill. kroner i statlige midler. Sammen med bevilgningene i 2002 og 2003 gir dette en oppfølgingsgrad på 73 pst. i forhold til handlingsprogramperioden 2002-2005.

Det foreslås avsatt om lag 70 mill. kroner til opprusting av eksisterende tunneler i 2004. Sammen med bevilgningene i 2002 og 2003 innebærer budsjettforslaget en oppfølgingsgrad på 77 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

Totalt forutsettes det i St.prp. nr. 1 (2003-2004) benyttet 306 mill. kroner til prosjekter og tiltak med rassikringsgevinster i 2004 over post 30, hvorav 246 mill. kroner i statlige midler, jf. post 31 Rassikring.

Det foreslås satt av 60 mill. kroner til nasjonale turistveger i 2004.

POST 31 RASSIKRING

Det foreslås i St.prp. nr. 1 (2003-2004) bevilget 204 mill. kroner for 2004. I tillegg er det under post 30 forutsatt benyttet 306 mill. kroner til prosjekter og tiltak med rassikringsgevinster i 2004, hvorav 246 mill. kroner i statlige midler. Den samlede rassikringsinnsatsen for 2004 utgjør dermed 510 mill. kroner, hvorav 450 mill. kroner i statlige midler. Sammen med bevilgningene i 2002 og 2003 gir dette en oppfølgingsgrad på 67 pst. for post 30 og post 31 samlet i forhold til handlingsprogrammet for 2002-2005.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2003-2004) foreslås post 31 redusert med 42,7 mill. kroner, jf. omdisponering til (ny) post 60 Forsøk.

POST 33 KOMPENSASJON FOR AUKA ARBEIDSGIVARAVGIFT

Det foreslås i St.prp. nr. 1 (2003-2004) bevilget 54 mill. kroner over post 33 i 2004. Sammen med bevilgningene i årene 2000-2003, gir dette en oppfølgingsgrad i forhold til perioden 2000-2005 på 69 pst. etter 5 år.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2003-2004) foreslås post 33 redusert med 8,7 mill. kroner, jf. omdisponering til (ny) post 60 Forsøk.

POST 35 VEGUTBYGGING I BJØRVIKA

Det foreslås en bevilgning på 30,2 mill. kroner på post 35 Vegutbygging i Bjørvika.

POST 60 FORSØK

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2003-2004) foreslås (ny) post 60 Forsøk bevilget med 482,2 mill. kroner, jf. omdisponering fra postene 30, 31 og 33.

POST 72 TILSKUDD TIL RIKSVEGFERJEDRIFT

Ferjetilbudet i 2004 forutsettes i hovedsak å forbli uendret.

I 2004 foreslås det bevilget 1 155 mill. kroner til riksvegferjedriften. Dette innebærer en økning på 5,8 pst. i forhold til saldert budsjett 2003. I bevilgningsforslaget er det tatt høyde for innføring av 6 pst. merverdiavgift på kjøretøy- og persontakstene fra 1. mars 2004. Kjøretøytakstene er allerede omfattet av merverdiavgiftsordningen, men med nullsats.

I brev fra Samferdselsdepartementet av 17. november 2003 opplyses det at takstene vil bli uendret fram til 1. mars 2004. Takstene vil i gjennomsnitt økes med 5,7 pst. fra 1. mars 2004.

Statens vegvesen planlegger utlysning av fem ferjesamband på anbud høsten 2003/våren 2004. Det er videre planlagt en årlig opptrapping med nesten full konkurranseutsetting i løpet av 7-10 år.

For 2004 foreslås det at det kan gis tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging til tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nytt og gammelt ansvar ikke overstiger 1 136 mill. kroner, jf. forslag til romertallsvedtak. Ferjer anskaffet i konkurranseutsatte samband får ikke tilsagn om statsgarantier.

7.8.2 *Komiteens generelle merknader til vegformål*

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til sine generelle merknader under kapittel 5 og ellers merknader under poster under kap. 1320.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er tilfreds med at Regjeringen foreslår å øke bevilgningene til vegsektoren med over 550 mill. kroner, fra 11,45 mrd. kroner i 2003 til 12 mrd. kroner i 2004. Bevilgningene og økningen gir viktig bidrag til verdiskapning, sysselsetting og bosetting gjennom bedret framkommelighet og økt trafikk-sikkerhet.

Like viktig som å øke bevilgningene til vegger og annen samferdsel er det å få mer veg ut av de pengene som bevilges. Det er man i ferd med å oppnå ved at Regjeringen har fått gjennomslag for en rekke struktur- og effektivitetstiltak innen vegsektoren. Det innebærer blant annet full konkurranseeksponering av Vegvesenets produksjonsavdeling, og denne er omdannet til Mesta AS. De første resultatene er lovende og tyder på at det er store effektivitetsgevinster å hente ut. Disse gevinstene vil bli kanalisert tilbake til vegsektoren og gi mer veg for pengene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bevilningene til veginvesteringer etter det framlagte budsjettforslag ligger ca. 1,6 mrd. kroner etter vedtatt Nasjonal transportplan. Når en i tillegg legger til grunn Sem-erklæringen om økte vegbevilgninger på 600 mill. kroner pr. år, vil etterslepet ligge på ca. 2 mrd. kroner. I tillegg har etterslepet på vegvedlikehold bygd seg opp over flere år, og er nå beregnet til ca. 11 mrd. kroner. Dette er ikke akseptabelt.

Disse medlemmer vil derfor satse på vegvedlikehold med å øke denne bevilgningen med 800 mill. kroner, videre vil disse medlemmer foreslå å øke bevilgningene til veginvesteringer med 3,314 mrd. kroner.

Disse medlemmer forventer videre at alle midler som er innbetalt gjennom bompengestasjoner brukes til veginvesteringer og ikke til kollektivløsninger. Disse medlemmer forventer videre at disse midlene brukes i de områdene hvor de er innkrevd.

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. 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, det 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 tilfellet. Norge ligger langt etter de fleste europeiske land. Bevilningene til vegformål har gjennom flere år gått reelt ned, samtidig har trafikkveksten vært sterk, og ulykkesfrekvensen negativ. For disse medlemmer er det en klar sammenheng mellom økt trafikk og flere ulykker på den ene siden, og mindre penger til vegformål på den andre siden. Disse medlemmer ønsker derfor å forser utbyggingen av vegnettet i Norge samt forbedre vedlikeholdet. Dette vil føre til færre ulykker og et mer lønnsomt næringsliv. Spesielt vil dette virke positivt for næringsliv og befolkning i distrikts-Norge. Disse medlemmer er bekymret over at en stadig større del av investeringsmidlene innen vegsektoren bompengefinansieres. Den stadig økende bruk av bompenger, som i realiteten er en ekstra avgift for bilisten, går disse medlemmer på det 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 "går på tomgang" eller er ledige. Dersom samferdselsbudsjettet ikke får økte midler, vil en relativt stor andel av anleggsnæringens arbeidskraft og kompetanse gå tapt.

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

7.8.3 Merknader frå komiteen til post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksvegar mv.

Komiteen er bekymra for vedlikeholdsetterslepet på våre riksvegar, og vil kome tilbake til det i samband med rulleringa av Nasjonal transportplan.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, foreslår at kap. 1320 post 23 bevilges med 5 834,7 mill. kroner, en reduksjon på 5 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2003-2004) med Tillegg nr. 1-11.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser i denne forbindelse til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet, jf. kapittel 5.1 i innstillingen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er tilfreds med at bevilgningen til drift og vedlikehold øker med over 330 mill. kroner sammenliknet med budsjettet for 2003. Det innebærer en økning på over 6 pst. Dette er et viktig bidrag for å motvirke forfallet av vegkapitalen. Den kraftige økningen i satsingen på drift og vedlikehold gjør at vi 3/4 ute i planperioden har en måloppnåelse på 76 pst. i forhold til handlingsprogrammets måltall for drift og vedlikehold.

Disse medlemmer er fornøyd med en slik måloppnåelse.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet er sers uroa over det etterslepet som er på vedlikehold på våre vegar, både stamvegar og øvrige riksvegar,

og gjer difor i sitt alternative budsjett framlegg om å løyva 90 mill. kroner ekstra til føremålet fordelt på prosjekt.

Desse medlemene viser til oversikt over prosjekta under kapittel 5.3 i innstillinga.

Desse medlemene viser elles til det justerte opplegget frå regjeringspartia og endringar av dette som følgje av avtalen om subsidiær støtte frå Arbeidarpartiet. I tråd med dette foreslår desse medlemene at kap. 1320 post 23 vert løyvd med 5 834,7 mill. kroner innafor vedtatt ramme.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår at post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. økes med 800 mill. kroner og bevilges med 6 639,7 mill. kroner.

Medlem i komiteen frå Senterpartiet foreslår at post 23 blir auka med 100 mill. kroner til 5 939,7 mill. kroner.

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

Komiteen ber om at Regjeringa seinast i statsbudsjettet for 2005 legg fram ei vurdering av kostnadene ved at rv 50 eventuelt kan få høve til kolonnekjøring og nattope i dei periodane stenging av rv 7 over Hardangervidda måtte vere nødvendig.

Dersom andre enn staten ønskjer å finansiere dette vinteren 2003-2004, ber komiteen om at det blir sett positivt på ein slik søknad gitt at tryggleiken er skikkelig ivareteken.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Senterpartiet meiner konsekvensane av stenging av rv 7 kan vere dramatiske for næringslivet i denne viktige reiselivsregionen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til Norges internasjonale ansvar for å verne om leveområdene til villreinen, og at hensynet til villreinstammen må veie tyngst på Hardangervidda.

7.8.4 Merknader frå komiteen til post 30 Riksveginvesteringar

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeidarpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, foreslår at kap. 1320 post 30 bevilges med 4 467,2 mill. kroner, en økning på 174 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2003-2004) med Tillegg nr. 1-11.

Flertallet viser i denne forbindelse til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Arbeidarpartiet, jf. kapittel 5.1 i innstillingen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til den økte satsingen på riksveginvesteringer som Regjeringens budsjettforslag og budsjettavtalen medfører. Det hadde vært ønskelig med enda høyere bevilgninger til riksveger. Når det ikke har vært mulig, skyldes det at Regjeringen har vært nødt til å prioritere andre viktige rammebetingelser for husholdningene, næringslivet og kommunene. Denne politikken gir nå resultater. Kronekursene har falt og er nede på et nivå som er til å leve med for norsk næringsliv, og rentenivået er rekordlavt. Dette er det viktig å ha med seg når en konstaterer udekkede behov innen veginvesteringene.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet vil peike på at riksveginvesteringane no ligg ca. 1,6 mrd. kroner etter det som var lova i Nasjonal transportplan. Dette skaper stor misnøye ute i landet. Desse medlemene gjer difor i sitt alternative budsjett framlegg om å løyva 321 mill. kroner meir til veginvesteringar, derav 140 mill. kroner til stamvegar, 155 mill. kroner til øvrige riksvegar og 26 mill. kroner til gang- og sykkelstiar.

Desse medlemene syner til oversikt over prosjekta under kapittel 6.3 i innstillinga.

Desse medlemene viser elles til det justerte opplegget frå regjeringspartia og endringar av dette som følgje av avtalen om subsidiær støtte frå Arbeidarpartiet. I tråd med dette foreslår desse medlemene at kap. 1320 post 30 vert løyvd med 4 467,2 mill. kroner innafor vedtatt ramme.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår i sitt prinsipale budsjett at post 30 Riksveginvesteringer økes med 3,314 mill. kroner, fordelt slik:

Fylkesfordelt	1 200 mill. kroner
Stamveger	2 114 mill. kroner
Totalt riksvegnettet (investeringer)	3 314 mill. kroner

Disse medlemmer foreslår å øke post 30 med 2 692,3 mrd. kroner innenfor vedtatt ramme og bevilges med 6 985,5 mill. kroner.

Disse medlemmer viser ellers til sitt prinsipale budsjettforslag der det foreslås endringer til bevilgning i forhold til Regjeringens forslag til investeringer i stamvegnettet for 2004 med 2,114 mill. kroner. Endringene går fram av tabellen nedenfor:

Fremskrittspartiets prinsipale forslag, tilleggssforslag for stamruter

Rute	Strekning	Gul bok 2003 (mill.kr.)	FrP tillegg 2003 (mill.kr.)	Gul bok 2004 (mill.kr.)	FrP tillegg 2004 (mill.kr.)
1	E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	220	180	415	200
2	E6 Oslo - Trondheim	205	250	186	250

Rute Strekning	Gul bok 2003 (mill.kr.)	FrP tillegg 2003 (mill.kr.)	Gul bok 2004 (mill.kr.)	FrP tillegg 2004 (mill.kr.)
3 E6 Trondheim - Fauske m/tilknytning	275	50	260	74
4 E6 Fauske - Nordkjosbotn m/tilknytninger	57,2	60	208	60
5 E6 Nordkjosbotn- Kirkenes m/tilknytninger	75,4	50	115	50
6 E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo	35	70	15	110
7 E18 Oslo - Kristiansand	288	200	490	200
8 E39 Kristiansand - Bergen	128	110	221	110
9 E39 Bergen-Ålesund (Vågsbotn-Spjelkavik)	206	50	30	110
10 E39 Ålesund -Trondheim (Kjelbotn-Klett)		40		40
11 E134 Drammen - Haugesund	66	50	80	85
12 E16 Sandvika - Bergen	146	190	105	230
13 E15 Otta - Hjelle		20		40
14 E136 Dombås - Ålesund		40	10	60
15 Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta		40		60
16 Rv 3 Kolåmoen - Ulsberg		40		40
17 Rv 35 Hønefoss - Jessheim	245	20	42	50
18 Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum	12	20	32	20
19 Rv 4 Oslo - E6 v/Mjøsbruk		50		50
20 Rv 5 Førde - Florø		30		30
21 Rv 7 Hønefoss - Bergen		40		40
22 Rv 9 Kristiansand - Haukeligrend		30		30
23 Rv 13 Jøsendal - Voss		20		20
24 Rv 15 Eid - Måløy		20		20
25 Rv 35 Hønefoss - Hokksund		50		50
26 Rv 36 Seljord - Eidanger		30		30
27 Rv 70 Kristiansund - Oppdal		30		30
28 Rv 92 Karasjok - Karigasniemi		20		20
29 Rv 150 Hovin - Tjernsmyr, Store Ringveg		0		5
Sum	1958,6	1800	2209	2114

Disse medlemmer viser ellers til sitt prinsipale budsjettforslag der det foreslås endringer i bevilgningen i forhold til Regjeringens forslag til investeringer

til øvrig riksvegnett for 2004 på 1,200 mill. kroner. Endringene går fram av tabellen nedenfor:

Fremskrittspartiets prinsipale forslag, tilleggforslag for det øvrige riksvegnett

Fylkesfordelt øvrige riksveger (mill.kr.)	Gul bok 2003 (mill.kr.)	FrP tillegg 2003 (mill.kr.)	Gul bok 2004 (mill.kr.)	FrP tillegg 2004 (mill.kr.)
Østfold	79	70	86,5	90
Akershus	223	100	201,4	100
Oslo	243	50	286,4	50
Hedmark	70,1	70	68,1	90
Oppland	64,2	80	73,7	90
Buskerud	145	70	167,6	90
Vestfold	81	30	75,3	30
Telemark	131	80	150	100
Aust-Agder	56	40	59,3	40
Vest-Agder	72	50	69,6	50
Rogaland	144,5	40	94,2	50
Hordaland	228	25	237,7	25

Fylkesfordelt øvrige riksveger (mill.kr.)	Gul bok 2003 (mill.kr.)	FrP tillegg 2003 (mill.kr.)	Gul bok 2004 (mill.kr.)	FrP tillegg 2004 (mill.kr.)
Sogn og Fjordane	102	45	128,7	55
Møre og Romsdal	131	40	177,9	60
Sør-Trøndelag	122	40	97,2	60
Nord-Trøndelag	73	40	48,5	60
Nordland	117	40	139	50
Troms	101	40	88,6	60
Finnmark	69	50	68,3	50
Sum	2251,8	1000	2318	1200

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår innenfor tildelt ramme å reduseres kap. 1320 post 30 med 435 mill. kroner og å bevilge posten med 3 858,2 mill kroner.

Disse medlemmer viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett hvor bevilgningene til riksveginvesteringer over fylkesfordelt ramme økes med 199 mill. kroner. Innenfor den vedtatte budsjettammen som følge av budsjettforliket mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet, vil disse medlemmer øke rammen til riksveginvesteringer over fylkesfordelt ramme med 100 mill. kroner.

Disse medlemmer mener det er viktig å redusere avstandsurempene 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 bevilgningen til fylkesvis fordelte riksveginvesteringer økes slik det er beskrevet, og at de fylker som i Regjeringens budsjettforslag kommer dårligst ut i forholdt til oppfylingsgraden i Nasjonal transportplan prioriteres, som vist i tabellen nedenfor.

Riksvegmidler, fylkesfordelt ramme	SVs alternative budsjett (mill. kroner)	SVs forslag innenfor ramma (mill. kroner)
<i>Møre og Romsdal:</i>	20	20
Tilskudd trafiksikkerhetstiltak		
Diverse tiltak		
<i>Nordland:</i>	34	25
rv 808 Finneidfjord - Hemnes		
rv 828 Fostad-Søvik		
<i>Hedmark:</i>	20	20
Nybergsund bru		
Gang- og sykkelveger		
<i>Vest-Agder:</i>	20	10
rv 43 Aunevik-Bukkestein		
Rassikring		
<i>Telemark:</i>	30	15
Vegvedlikehold		
<i>Akershus:</i>	5	5
Baneløsning til Fornebu		
<i>Troms:</i>	15	0
rv 864 Internveg Berg		
Vegvedlikehold		
<i>Nord-Trøndelag:</i>	20	5
Diverse tiltak		
<i>Sør-Trøndelag:</i>	10	0
Gang- og sykkelveger		
<i>Hordaland:</i>	15	0
Gang- og sykkelveger		
Kollektivtiltak		
<i>Sogn og Fjordane:</i>	10	0
Vegvedlikehold		
<i>Buskerud:</i>	10	0
Vegvedlikehold		
SUM	199	100

Disse medlemmer mener det er umulig å bygge seg ut av de framkommelighetsproblemene som eksisterer på vegnettet rundt Oslo. Disse medlemmer mener at det bare er gjennom en storstilt satsing på jernbane og annen kollektivtransport at god framkommelighet kan sikres også på vegnettet.

Disse medlemmer mener derfor det er riktig å kutte bevilgningene til veger i områder hvor jernbanen og kollektivtransporten har sine absolutte fortrinn. Dette gjelder E6 Assurtjern - Klemetsrud, E6 - Nordre Avlastningsveg i Trondheim og E39 Tjensvollkrysset i Stavanger.

Disse medlemmer viser også til at vegutbygginger kan komme i konflikt med viktige miljøsyn som hensynet til biologisk mangfold og vern av matjord. Disse medlemmer viser til at E6 Melhus vil beslaglegge store mengder matjord og komme i konflikt med det vernede vassdraget Gaula. E39 Moberg - Svevatjønn kommer i konflikt med en viktig lokalitet for låvesvale. Også E136 Horgheimseidet - Sogge bru kommer i konflikt med hensynet til bevaring av det biologiske mangfoldet. Disse medlemmer mener derfor det er riktig å kutte bevilgningene til disse prosjektene.

Disse medlemmer viser til at forslaget til ny avkjøring til Ski sentrum er en dårlig trafikal løsning, og foreslår å kutte bevilgningen med 15 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at av alle gjennomførte bilreiser er hele 46 pst. kortere enn 5 km, mens bare 4-6 pst. av alle personreiser foretas med sykkel. Sammenliknet med våre nordiske naboer er dette lite. I Danmark er andel sykkelreiser 17 pst. og i Sverige er andelen 12 pst.

Disse medlemmer mener det må være et mål at det i alle byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere etableres sammenhengende vegnett for sykkeltrafikk.

Disse medlemmer mener det skal lønne seg økonomisk å sykle til og i jobben. Dette kan oppmuntres til på flere måter:

1. Samme regler for kjøregodtgjørelse for sykkel som for bil fra første meter.
2. Skattefradraget ved bruk av sykkel til og fra jobb må gis bedre vilkår enn i dag. Sosialistisk Venstreparti foreslår at det utredes modeller for kjøregodtgjørelse og skattefradrag som gjør at det lønner seg å sykle til jobben.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede og fremme forslag om endringer i kjøregodtgjørelsen som gjør det økonomisk lønnsomt å sykle til og fra jobb."

Disse medlemmer viser til at Regjeringen i sitt forslag til statsbudsjett vil redusere bevilgningene til sykkelstier med 70 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative forslag til statsbudsjett foreslår å øke bevilgnin-

gene til sykkel med 70 mill. kroner, og at i forslaget til budsjett innenfor vedtatt budsjetttramme økes denne bevilgningen med 50 mill. kroner.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet vil vise til at eit auka etterslep på Nasjonal transportplan fører til mange uløyste oppgåver innan samferdselssektoren i distrikta. Denne medlemmen foreslår å auke løyvingane til investeringar på sekundære riksvegar med 390 mill. kroner. Det er eit sterkt behov for å få gjort noko med vegstandarden, og mange prosjekt står klare til å bli realiserte. For å utløyse det store verdiskapingspotensialet i distrikta, vil utbygging av det sekundære riksvegnettet vere avgjerande.

Denne medlemmen vil ikkje gå i detalj i fordeling av midlar til vegprosjekt, då ein ikkje vil overprøve dei enkelte fylka si prioritering. Styrkinga av tilskot til sekundært riksvegnett er særleg vektlagt då dette har vore lite tilgodesett i dei siste budsjetta.

Denne medlemmen vil likevel ikkje låse dei enkelte fylke til berre det sekundære riksvegnettet, men vil gi fylka høve til å prioritere også stamvegnett der dei finn det mest tenleg.

Senterpartiet sitt forslag til fordeling av auka riksvegøyving:

Fylke	mill. kroner
Finnmark	20
Troms	25
Nordland	30
Nord-Trøndelag	25
Sør-Trøndelag	25
Møre og Romsdal	30
Sogn og Fjordane	30
Hordaland	30
Rogaland	30
Vest-Agder	20
Aust-Agder	20
Telemark	20
Oppland	25
Hedmark	25
Buskerud	20
Østfold	15

MERKNADER TIL STAMVEGRUTER/PROSJEKT

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt prinsipale budsjett der desse medlemene vil auke løyvingane til investeringar i stamvegnettet for 2004 med 140 mill. kroner. Desse medlemene viser til fordeling over prosjekt i si generelle innleiing under kapittel 5.3 i innstillinga, og til omtale under dei einskilde stamveggrutene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt prinsipale budsjett der disse medlemmer vil øke bevilgningene til investeringer i stamvegnettet for 2004 med 2 114 mill. kroner. Disse medlemmer viser til fordeling på prosjekter i tabell i kapittel 7.8.4.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til merknad under 7.8.4. Senterpartiet har auka løyvingane til riksveginvesteringar med 390 mill. kroner. Denne medlemmen viser til at Senterpartiet meiner denne auken primært skal brukast i tråd med fylka sine riksvegprioriteringar, men at fylka også kan prioritere stamvegparcellar dersom dei finn dette tenleg.

Rute 2 E6 Oslo-Trondheim

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen. Av den økte bevilgningen tildeles 5 mill. kroner til planlegging E6 Minnesund-Kolomoen i Hedmark og 7 mill. kroner til E6 Løklia-Vindalsliene i Sør-Trøndelag.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet foreslår i sitt prinsipale budsjett auka løyvingar på 5 mill. kroner til planlegging av strekningen Minnesund-Kolomoen i Hedmark og 20 mill. kroner til strekningen E6 Løklia-Vindalsliene i Sør-Trøndelag

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til rute 2 i tabell i kapittel 7.8.4.

Rute 3 E6 Trondheim-Fauske med tilknytninger

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen. Av den økte bevilgningen tildeles E6, kulturelt Røra, 5 mill. kroner.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet foreslår i sitt prinsipale budsjett auka løyvingar på 5 mill. kroner til kurveutbedringer på E6 Langstein i Nord-Trøndelag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002-2003) ble bevilget 5 mill. kroner for å få en akseptabel trafikkløsning for E6 gjennom Fauske. Alt er gjort klart for omlegging av en av i alt tre rundkjøringer som må til for å avvikle trafikken på en forsvarlig måte. I Fremskrittspartiets primære budsjettforslag og alternative budsjettforslag innenfor rammen ligger det inne 40 mill. kroner for gjennomføring av hele prosjektet. Disse medlemmer vil vise til at selv om det ikke bevilges midler til gjennomføring av hele eller deler av prosjektet, vil det være mulig å gjennomføre utbyggingen av den første og viktigste rundkjøringen innenfor vedtatte ramme. Gjennomføringen av første del vil kreve at det brukes ca. 4,7 mill. kroner i tillegg til de 5 mill. kroner som ble bevilget i inneværende budsjett.

Disse medlemmer viser ellers til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til rute 1 i tabell i kapittel 7.8.4.

Rute 6 E18 Riksgrensen/Ørje-Oslo

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen. Av den økte bevilgningen tildeles E18 Sekkelsten-Krosby 15 mill. kroner.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet foreslår i sitt prinsipale budsjett auka løyvingar på 20 mill. kroner på strekningen E18 Sekkelsten-Krosby i Østfold.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til rute 6 i tabell i kapittel 7.8.4.

E18 Mosseveien

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002-2003) viste et flertall i komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, til de store trafikale problemene på Mosseveien fra Sorenga til Fiskevoll. Flertallet ba Regjeringen snarest komme tilbake med en vurdering av utbygging av Mosseveien i tunnel mellom Sorenga og Fiskevoll basert på privat finansiert utbygging.

Flertallet er kjent med at Regjeringen arbeider med dette oppdraget, og forutsetter at Regjeringen legger fram en endelig vurdering av Mosseveien som OPS-prosjekt i forbindelse med behandlingen av NTP.

Rute 7 E18 Oslo-Kristiansand

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet foreslår i sitt prinsipale budsjett auka løyvingar på 20 mill. kroner fordelt på strekningen E6 Asker-Holmen i Akershus til sammenhengende kollektivfelt og midtdelere på E18 Gulli-Holmen i Vestfold fylke.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til rute 7 i tabell i kapittel 7.8.4.

Rute 10 E39 Ålesund-Trondheim

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen. Av den økte bevilgningen tildeles E39, Betna 15 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til rute 10 i tabell i kapittel 7.8.4.

Rute 11 E134 Drammen-Haugesund

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen. Av den økte bevilgningen tildeles E134 Liasletta-Ersdal 10 mill. kroner.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet foreslår i sitt prinsipale budsjett auka løyvingar på 20 mill. kroner på strekninga E134 Liasletta-Erslund i Rogaland.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til rute 11 i tabell i kapittel 7.8.4.

Rute 12 E16 Kjørbo/Sandvika-Bergen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen.

Flertallet foreslår at av den økte bevilgningen tildeles E16 i Oppland 10 mill. kroner. Midlene må brukes slik at de ikke skaper bindinger i 2005.

Flertallet foreslår videre at av den økte bevilgningen tildeles E16 Stanghelle-Dale i Hordaland 14 mill. kroner til strossing av tunneler.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet foreslår i sitt prinsipale budsjett auka løyvingar på 20 mill. kroner på strekninga E16 Fønhus-Bagn i Oppland.

Desse medlemmene foreslår vidare i sitt prinsipale budsjett auka løyvingar på 10 mill. kroner til tunnelsikring på strekninga E16 Stanghelle-Dale.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til at handlingsprogrammet for Rute 12 E16 Kjørbo/Sandvika-Bergen ligger an til å bli oppfylt med bare ca. 44 pst. etter de tre første årene i perioden 2002-2005 med forslaget til bevilgning i St.prp. nr. 1 (2003-2004). For at oppfølgingen av E16 skal bli på linje med de øvrige stamveger, bør de ferdig planlagte prosjektene Borlaug-Voldum, Fønhus-Bagn, og Viste-Røn starte opp i budsjettåret 2004.

Disse medlemmer viser ellers til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til rute 12 i tabell i kapittel 7.8.4.

Øye-Borlaug

Komiteen viser til følgende flertallsmerknader i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002-2003):

"Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til samferdselskomiteen sine einstemmige merknader i tilknytning til behandlinga av Nasjonal transportplan, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001), der det ble presisert:

"Komiteen viser til den trafikkvekst E16 i Lærdalsdalen og over Lillefjell 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 E16 i Oppland og Sogn og Fjordane. Dette slik at det dårligste strekningene, og spesielt fjellstrekningen Steinklepp - Øye, kan få sin opprustning."

Fleirtalet 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.

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

Komiteen viser til at strekningen Øye-Borlaug nå er planlagt ferdig med 8 delstrekninger.

Komiteen ber departementet følge opp komiteens tidligere merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ber om at oppstart som er påbegynt i 2003 videreføres i 2004 og bevilger 30 mill. kroner til dette for 2004.

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

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen. Av den økte bevilgningen tildeles rv 2 Kløfta-Nybakk 10 mill. kroner forutsatt godkjenning av bompengeproposisjon.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet foreslår i sitt prinsipale budsjett auka løyvingar på 20 mill. kroner til strekninga rv 2 Kløfta-Nybakk i Hedmark.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ber departementet om å oversende bompengeprosjektet for rv 2 i løpet av vårsesjonen 2004.

Disse medlemmer foreslår å sette av 40 mil. kroner til prosjektet for 2004.

Disse medlemmer viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til rute 15 i tabell i kapittel 7.8.4.

Rute 21 rv 7 Hønefoss-Bergen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen. Av den økte bevilgningen tildeles rv 7, Hønefoss-Gol, 15 mill. kroner. Midlene må nyttes slik at de ikke skaper bindinger i 2005.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til rute 21 i tabell i kapittel 7.8.4.

Rutene 1, 4, 5, 8, 9, 13, 14, 16 - 20 og 22 - 29

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til rutene 1, 4, 5, 8, 9, 13, 14, 16 - 20 og 22 - 29 i tabell i kapittel 7.8.4.

7.8.4.2 MERKNADER TIL FYLKESFORDELTE RAMME OG PROSJEKT (ØVRIG RIKSVEGNETT)

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt prinsipale budsjett der disse medlemmer vil øke bevilgningene til investeringer i

øvrige riksvegnett for 2004 med 1 200 mill. kroner. Disse medlemmer viser til fordeling på fylker i tabell i kapittel 7.8.4.

Medlemmen i komiteen fra Senterpartiet viser til at i Senterpartiet sitt alternative budsjett er fylkesfordelt ramme (kap. 1320 post 30) auka med 390 mill. kroner ut over forslaget i St. prp. nr. 1 (2003-2004). Denne medlemmen viser til fordeling av disse midlane under kapittel 8.8.4 Merknader frå komiteen til post 30 Riksveginvesteringar.

Denne medlemmen meiner det er fylkeskommunane sine prioriteringar som er avgjerande for kva prosjekt midlane skal brukast på og vil difor ikkje gå inn på enkeltprosjekt som gjeld øvrige riksvegnett.

Østfold

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt prinsipale budsjett, der desse medlemene foreslår auka løyvingar på 20 mill. kroner, med slik fordeling: auka vedlikehald av rv 21, rv 22, rv 120 og rv 122.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Østfold i tabell i kapittel 7.8.4.

Akershus

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen. Av den økte bevilgningen på 5 mill. kroner tildeles 3 mill. kroner til framkommelighetstiltak for buss og 2 mill. kroner til vidare planlegging av Forneubanen uten at det dermed er tatt stilling til endelig kollektivløsning for Fornebuområdet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Akershus i tabell i kapittel 7.8.4.

Disse medlemmer viser til at de ved behandlingen av både St.meld. nr. 46 (1999-2000) og St.meld. nr. 26 (2001-2002) var imot en baneløsning for Fornebuområdet. Disse medlemmer viser til at en utbygging av vegnettet ville gi store fordeler både for en kollektivløsning med buss, og ville i tillegg ha løst mange av de trafikale problemene i området, framfor en dyr og lite fleksibel baneløsning som flertallet hittil har stått for. Disse medlemmer registrerer at budsjettavtalen mellom Arbeiderpartiet og regjeringspartiene bevilges 5 mill. kroner på "planlegging Forneubanen/framkommelighetstiltak for buss". Disse medlemmer viser til at det er avsatt midler til dette i disse medlemmers budsjettforslag.

Disse medlemmer vil vise til at de på dette stadium ikke tar stilling til hvilken kollektivløsning som til slutt skal velges for Fornebu, og vil komme tilbake til dette i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan våren 2004.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti understreker at planarbeid gjennomført av Akershus fylke legges til grunn i det videre arbeidet med bane til Fornebu.

Disse medlemmer viser til at i Sosialistisk Venstreparti sitt forslag til alternativbudsjett og i Sosialistisk Venstreparti sitt forslag innenfor den vedtatte ramme, økes bevilgningen til planlegging av en baneløsning til Fornebu med 5 mill. kroner.

Disse medlemmer forutsetter parallellitet i planleggingen mellom Forneubanen og de nødvendige utbedringer av Lysaker stasjon for å sikre en enkel og smidig overgang fra Forneubanen til lokaltogene i regionen.

Disse medlemmer forutsetter at Akershus fylke sine prioriteringer i forhold til Oslo pakke 1 og 2 følges, slik at planer for rehabilitering av Kolsåsbanen kan realiseres.

Oslo

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen. Av den økte bevilgningen tildeles Oslo 20 mill. kroner til framkommelighetstiltak for kollektivtrafikk.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at i Budsjett-innst. nr. 13 (2001-2002) og i Budsjett-innst. nr. 13 (2002-2003) ble det fra et flertall i komiteen bedt om en vurdering av en framskyndet oppstart av rv 4, Fossumdiagonalen, til 2002-2005. Fossumdiagonalen er en del av kommunedelplanen for Rommen-Bånkall som er et samarbeidsprosjekt mellom Oslo kommune og staten v/Miljøverndepartementet. Den manglende framdrift begrunnes med at arbeidet med både kommunedelplanen og reguleringsplanen er forsinket av Oslo kommune. Denne forsinkelsen fører også til at vesentlige miljøforbedringer i området blir utsatt.

Flertallet viser til at Regjeringen skal legge fram NTP tidlig i 2004 og vil be om at det i den sammenheng blir sørget for en fortgang i arbeidet med vegløsninger og kollektivtransport i denne delen av Groruddalen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet vil vise til at Fossumdiagonalen er et viktig prosjekt for trafikksituasjonen i Groruddalen.

Disse medlemmer vil vise til at Regjeringen skal legge fram Nasjonal transportplan (2006-2015) tidlig i 2004 og forventer at Regjeringen i den sammenheng vil foreta en vurdering av Fossumdiagonalen som virkemiddel for å bedre de trafikale og miljømessige forhold i Groddalen.

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 framkommeligheten 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.

Disse medlemmer viser ellers til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Oslo i tabell i kapittel 7.8.4.

Hedmark

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt prinsipale budsjett, der desse medlemene foreslår auka løyvingar på 10 mill. kroner til gamle E6 gjennom Brumunddal.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Hedmark i tabell i kapittel 7.8.4.

Oppland

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt prinsipale budsjett, der desse medlemene foreslår auka løyvingar på 15 mill. kroner til rv 15 Søremsundbrua (Vågåmo).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til flertallsmerknad i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002-2003):

"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."

Disse medlemmer viser til det påbegynte arbeid på rv 33 og foreslår at dette fortsetter uten avbrudd. Disse medlemmer foreslår å tildele 25 mill. kroner til rv 33 for 2004.

Disse medlemmer viser ellers til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Oppland i tabell i kapittel 7.8.4.

Buskerud

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt prinsipale budsjett, der desse medlemene foreslår auka løyvingar på 30 mill. kroner, med slik fordeling: Auka vedlikehald av rv 281 Sagen-dalen-Steinbrekka 10 mill. kroner, auka vedlikehald av rv 7 Hønefoss-Gol 20 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Buskerud i tabell i kapittel 7.8.4.

Vestfold

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeidarpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen samt oversikten under post 60 Forsøk, der flertallet bevilger 10 mill. kroner til rv 304/319 i Vestfold til gang- og sykkelveger.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt prinsipale budsjett, der desse medlemene foreslår auka løyvingar på 16 mill. kroner, med slik fordeling: Gang- og sykkelstiar rv 304 Åsrum-Sandefjordsveien 7 mill. kroner, gang- og sykkelstiar rv 319 Svelvik-Berger skole 9 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag for økning i bevilgninger til Vestfold i tabell i kapittel 7.8.4.

Telemark

Komiteens flertal, medlemmene fra Arbeidarpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, samt oversikten under post 60 Forsøk, der flertallet bevilger 10 mill. kroner til dekkefornyning av riksveger i Telemark.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt prinsipale budsjett, der desse medlemene foreslår auka løyvingar på 40 mill. kroner, med slik fordeling: Auka vedlikehald av rv 38 Drangedal - Vrådal, rv 41 Aust-Agder grense - Brunkeberg, rv 355 til Fyresdal.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Telemark i tabell i kapittel 7.8.4.

Aust-Agder

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeidarpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen. Av den økte bevilgningen tildeles rv 42 Blakstad bru 8 mill. kroner.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt prinsipale budsjett, der desse medlemene foreslår auka løyvingar på 25 mill. kroner, med slik fordeling: Fullfinansiering av Blakstad bru 15 mill. kroner, rv 42 Lislevand 6 mill. kroner, rv Stormo-Svinevika 4 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Aust-Agder i tabell i kapittel 7.8.4.

Vest-Agder

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt prinsipale budsjett, der desse medlemene foreslår auka løyvingar på 25 mill. kroner til rv 43 Aunevik-Bukkestein.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Vest-Agder i tabell i kapittel 7.8.4.

Rogaland

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, er kjent med at inntektene gjennom forhåndsinnkreving til T-forbindelsen i Rogaland er større enn budsjettet. På denne bakgrunn arbeides det lokalt med en forsering av prosjektet.

Flertallet vil på denne bakgrunn be Samferdselsdepartementet se på mulighetene for å få til anleggsstart for T-forbindelsen tidlig i 2005, innenfor gjeldende retningslinjer for bompengeprogger.

Flertallet forutsetter at Samferdselsdepartementet kommer tilbake til Stortinget med saken seinest i samband med statsbudsjettet for 2005.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Rogaland i tabell i kapittel 7.8.4.

Hordaland

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Hordaland i tabell i kapittel 7.8.4.

Sogn og Fjordane

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, samt oversikten under post 60 Forsøk, der flertallet bevilger 10 mill. kroner til rassikring i Sogn og Fjordane, fordelt på rv 615 Skasvora med 8 mill. kroner og til mindre fjellrensking på rv 55, Fatlaberget med 2 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Sogn og Fjordane i tabell i kapittel 7.8.4.

Møre og Romsdal

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt prinsipale forslag til budsjett, der desse medlemene foreslår auka løyvingar på 30 mill. kroner til punktutbedring rv 70 Øydegard-Meisingset.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Møre og Romsdal i tabell i kapittel 7.8.4.

Sør-Trøndelag

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Fol-

keparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen. Av den økte bevilgningen tildeles Sør-Trøndelag 8 mill. kroner til framkommelighetstiltak for buss. Midlene må brukes til infrastruktur for kollektivtransport i samsvar med fylkeskommunens prioriteringer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Sør-Trøndelag i tabell i kapittel 7.8.4.

Nord-Trøndelag

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen. Av den økte bevilgningen tildeles rv 17 med 5 mill. kroner, gitt forutsetningene i St.prp. nr. 1 (2003-2004).

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt prinsipale budsjett, der desse medlemene foreslår auka løyvingar på 25 mill. kroner, med slik fordeling: Rv 17 Asp-Dyrstad 15 mill. kroner og gang- og sykkelstiar 10 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at gang- og sykkelveg langs E14 fra Hegrasmoen og østover til Lurfald er ca. 2,5 km lang og kostnadsberegnet til ca. 9 mill. kroner. Reguleringsplan ble godkjent av Stjørdal kommune vinteren 2000. Statens vegvesen har også startet arbeidet med å lage en utbyggingsplan, men dette arbeidet er foreløpig stilt i bero inntil finansiering er avklart. Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett hvor bevilgning til dette ligger inne i rammen.

Disse medlemmer viser ellers til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Nord-Trøndelag i tabell i kapittel 7.8.4.

Nordland

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen. Av den økte bevilgningen tildeles Nordland 15 mill. kroner.

Flertallet ønsker raskest mulig ferdigstillelse av prosjektene på rv 828 Søvik - Flostad og rv 808 Finneidfjord - Hemnesberget. Bevilges oppstartmidler til rv 808 Finneidfjord - Hemnesberget i 2004, vil det føre til store bindinger som fører til urasjonell framdrift for både rv 828 Søvik - Flostad og rv 808 Finneidfjord - Hemnesberget.

Flertallet vil derfor bevilge midlene for 2004 til rv 828 Søvik - Flostad slik at denne blir ferdigstilt og slik at det blir oppstart rv 808 Finneidfjord - Hemnesberget i 2005, med sikte på rasjonell framdrift og full ferdigstillelse.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt prinsipale budsjett, der desse medlemene foreslår auka løyvingar på totalt 35 mill. kro-

ner med slik fordeling: Rv 808 Finneidfjord-Hemnesberget 25 mill. kroner og rv 828 Flostad-Søvik 10 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at arbeidet med å etablere et trasévalg for ny rv 17 mellom Lødingen og Saltstraumen i Nordland har pågått over mange år. Første trasévalg ble vedtatt av bystyret i Bodø allerede i 1982, uten at dette har ført til start på prosjektet.

Disse medlemmer er kjent med at planutvalget i Bodø kommune har behandlet saken på nytt og vedtatt at traseen fra 1982 skal brukes. Disse medlemmer er videre kjent med at det er muligheter for at det kommer innsigelser fra vegvesenet og reindriftsnæringen. Disse medlemmer ber om at eventuelle innsigelser blir behandlet raskt, og på en slik måte at prosjektet kan komme til behandling i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015.

Disse medlemmer viser til at ifølge handlingsplanen i NTP skulle rv 808 (Finneidfjord-Hemnesberget) få sin oppstart i 2004, men på grunn av bindinger har man ikke funnet å kunne starte opp prosjektet. I disse medlemmers investeringsopplegg for Nordland legges det opp til en økning på 50 mill. kroner på den fylkesfordelte rammen som gjelder øvrige riksveger. Dette beløpet er blant annet beregnet til oppstart av rv 808.

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

Disse medlemmer viser til budsjettforliket mellom Arbeiderpartiet og regjeringspartiene om økte bevilgninger til sambandet Flostad –Søvik. Disse medlemmer viser til at der er flere alternativer for å bedre forbindelsen Herøy via Dønna til Sandnessjøen, blant annet ved bru/tunnelforbindelse til Skorpa med ferjeforbindelse videre til Sandnessjøen. Disse medlemmer mener der bør utredes om det vil være mer fornuftige med en utvidelse av vegen mellom Herøy og Skorpa og med økt ferjefrekvens mellom Skorpa og Sandnessjøen, framfor å investere i nye ferjeleier med tilføringsveger ved Flostad og Søvik. På denne bakgrunn vil disse medlemmer gå imot bevilgningen.

Disse medlemmer viser ellers til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Nordland i tabell i kapittel 7.8.4.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår i sitt prinsipale budsjett å øke bevilgningene til Nordland totalt med 34 mill. kroner. Innenfor rammen som følge av budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet, foreslås rammen økt med 25 mill. kroner. I tråd med prioriteringen fra Nordland fylkesting foreslås bevilgningen øremerket oppstart av rv 808 Finneidfjord-Hemnesberget i 2004.

Troms

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Ryaforbindelsen er prosjektet for en undersjøisk tunnel som vil binde sammen Malangshalvøya med Kvaløya. Fergesambandet Vikran-Larseng vil bli avløst av denne faste forbindelsen. Tunnelen ligger i Tromsø kommune, men vil ha vel så stor betydning for Balsfjord kommune. En fast forbindelse vil først og fremst løse behovet for en bedre kommunikasjon mellom Malangshalvøya, som er porten til Balsfjord, nedre Målselv og deler av Lenvik kommune og resten av Tromsø kommune. Ryaforbindelsen er konkret nevnt og brukt som regneeksempel i St.prp. nr. 1 (2001-2002) Samferdselsdepartementet.

Utbyggingen vil nå være planmessig helt klar for oppstart medio 2004. Troms Fylkesting har gjennom et enstemmig vedtak gitt Ryaforbindelsen prioritet som pilotprosjekt for en finansieringsløsning etter retningslinjene om ferjeavløsningsmidler.

Disse medlemmer er positive til etableringen av denne forbindelsen og vil komme tilbake til saken når Tromsø kommunestyre har behandlet saken.

Disse medlemmer viser ellers til sine prinsipale forslag om økning i bevilgninger til Troms i tabell i kapittel 7.8.4.

Tromsøpakke 2

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti avventer Regjeringens behandling av Tromsøpakke 2.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet forutsetter at innkreving av bensinavgift i tråd med Tromsøpakke I, kan videreføres inntil Stortinget har fattet vedtak om en ny Tromsøpakke II.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Innkreving av bensinavgift i tråd med Tromsøpakke I kan videreføres inntil Stortinget har fattet vedtak om ny Tromsøpakke II."

Finnmark

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen. Av den økte bevilgningen tildeles 7 mill. kroner til rv 888 Nordkynvegen.

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet har bevilget 1,5 mill. kroner i 2003 til sikring av rv 890 v/Rødberget i Tana, med varsel om ytterligere bevilgning i 2004. Disse medlemmer er tilfreds med at arbeidet for å sikre denne viktige vegstrekningen i Finnmark nå kan starte opp.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt prinsipale budsjett, der desse medlemene foreslår auka løyvingar på totalt 10 mill. kroner til rv 888 Nordkynvegen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser ellers til sine prinsipale forslag for økning i bevilgninger om Finnmark i tabell i kapittel 7.8.4.

7.8.5 *Merknader frå komiteen til post 31* *Rassikring*

Komiteen er tilfreds med at den øremerkede posten for rassikring er gjenopprettet. Det gjør det mulig å styrke innsatsen slik at rassikringen av vegnettet kan gjennomføres raskere enn ellers forutsatt.

Komiteen vil understreke at posten for rassikring skal supplere, og ikke erstatte de ordinære investeringer med rassikringsgevinst.

Komiteen vil peke på at det gjenstår svært mye før det norske vegnettet er sikret mot rasfare. Statens vegvesen har kartlagt omfanget av rasutsatte strekninger på hele riksvegnettet i forbindelse med handlingsprogrammet for perioden 2002-2011. Kartleggingen viser at det er rundt 540 rasutsatte strekninger på riksvegnettet med total lengde på rundt 3 500 km. Det utgjør 15 pst. av riksvegnettet. Kostnadene med å rassikre alle riks- og fylkesveger er grovt anslått til 15 mrd. kroner.

Komiteen har merket seg at den nasjonale rassikringsgruppen har beregnet at det vil ta 30-40 år å rassikre alle riks- og fylkesveger med dagens bevilgningsnivå.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen, og foreslår at post 31 Rassikring bevilges med 181,3 mill. kroner, en økning på 20 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1-11 (2003-2004).

Flertallet foreslår at økningen på 20 mill. kroner til rassikring fordeles slik:

Vest-Agder	rv 43 Aunevik - Bukkesteinen	10 mill. kroner
Troms	rv 866 Gjøvarden	10 mill. kroner

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti forutsetter at Regjeringen i framlegget til Nasjonal transportplan vil fortsette den offensive satsingen på rassikring.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet vil peike på at det er store utfordringar i delar av landet når det gjeld rassikring. Desse medlemene viser til sitt prinsipale budsjett der desse medlemene foreslår auka løyvingar på 65 mill. kroner til rassikringsprosjekt, og med slik fordeling: I Møre og Romsdal Fv 191 Eikesdalsvegen 15 mill. kroner; i Sogn og Fjordane rv 55 Stedjeberget 10 mill. kroner; rv 53 Årdalstangen 3 mill. kroner; rv 13 Vettefjorden 10 mill. kroner; rv 55 Fatlaberget 2 mill. kroner; i Troms Gjøvarden 10 mill. kroner; i Hordaland rv 13 Stana-Skjelvik 10 mill. kroner og Auka sekkepost 5 mill. kroner.

Desse medlemene viser til oversikt over løyvingar under post 60 Forsøk, der 10 mill. kroner går til rassikring på strekningar i Sogn og Fjordane slik: Rv 615 Skasvora 8 mill. kroner og rv 55 Fatlaberget 2 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår å øke posten med 42,7 mill. kroner og bevilges med 204 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti forventer at Regjeringen i forbindelse med framlegget av Nasjonal transportplan legger fram en plan for minst å halvere den anslåtte tiden det vil ta å rassikre alle riks- og fylkesveger.

Disse medlemmer viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative budsjett øker bevilgningen til rassikring med 100 mill. kroner. Innenfor den reduserte rammen som følge av budsjettforliket mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet foreslår disse medlemmer å øke rammen til rassikring med 80 mill. kroner, og bevilges med 241,3 mill. kroner.

Disse medlemmer vil prioritere de økte midlene til rassikring som vist i tabellen under:

Rassikringprosjekter	SVs alternative budsjett	SVs budsjett innenfor ramma
Rv 503 Gloppedalen (Rogaland)	10 mill. kroner	10 mill. kroner
Rv 7 Storurdfonna (Hordaland)	15 mill. kroner	15 mill. kroner
Rv 7 Fossagjeltunnelen (Hordaland)	3 mill. kroner	
E16 Brendabakkjen (Hordaland)	2 mill. kroner	
Rv 615 Skasvora (Sogn og Fjordane)	10 mill. kroner	10 mill. kroner
Diverse mindre tiltak (Sogn og Fjordane)	10 mill. kroner	
Fv Eikesdalsvegen (Møre og Romsdal)	20 mill. kroner	20 mill. kroner
Rv 78 Vefsnfjorden (Nordland)	8 mill. kroner	8 mill. kroner
E6 Femtevasslia (Nordland)	4 mill. kroner	4 mill. kroner
Rv 827 Brattlia (Nordland)	3 mill. kroner	
Rv 866 Gjøvarden (Troms)	15 mill. kroner	13 mill. kroner
SUM	100 mill. kroner	80 mill. kroner

Disse medlemmer ønsker å styrke innsatsen slik at rassikring av vegnettet kan gjennomføres raskere enn ellers forutsatt.

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet meiner at satsing på rassikring vil vere viktige tryggingstiltak for dei som ferdast langs vegen og skape meir stabile transportvilkår. Senterpartiet har derfor i sitt alternative budsjett gått inn for ein auke av denne posten med 200 mill. kroner.

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

Fylke	mill. kroner
Finnmark	15
Troms	25
Nordland	25
Nord-Trøndelag	10
Sør-Trøndelag	15
Møre og Romsdal	30
Sogn og Fjordane	30
Hordaland	30
Rogaland	20

7.8.6 Merknader frå komiteen til post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår å øke bevilgningen til post 35 med 8,7 mill. kroner.

7.8.7 Merknader frå komiteen til post 35 Veg- utbygging i Bjørvika

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Senterpartiet, slutter seg til forslag til bevilgning under post 35.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at de ved flere anledninger har vært imot Bjørvikaprojektet, men at flertallet har vedtatt utbygging. Disse medlemmer viser til at arbeidet er startet opp og kontrakter er inngått. På denne bakgrunn vil disse medlemmer støtte Regjeringens forslag til bevilgning.

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet viser til at Senterpartiet tidlegare har funne det vanskelig å bruke midlar frå samferdselssektoren til eit prosjekt som i så stor grad er byutvikling. Denne medlemen har ikkje endra syn på Bjørvikaprojektet og vil difor omdisponere dei 30,2 mill. kroner som er avsett til Bjørvika til andre formål i budsjettet.

7.8.8 Merknader frå komiteen til post 60 Forsøk

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i inn-

stillingen, og foreslår at post 60 Forsøk økes med 30 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2003-2004) Tillegg nr. 1-11. Post 60 foreslås således bevilget med 512,2 mill. kroner.

Flertallet foreslår at økningen på 30 mill. kroner fordeles slik på fylker og tiltak:

Vestfold	rv 304/309, gang- og sykkelveger	10 mill. kroner
Telemark	Dekkefornying av riksveger	10 mill. kroner
Sogn og Fjordane	Rassikring, rv 615 Skasvora	8 mill. kroner
	Fjellrensking på rv 55, Fatlaberget	2 mill. kroner

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår å redusere post 60 med 482,2 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet slutter seg til forslaget i St.prp. nr. 1 (2003-2004) med Tillegg 1-11 om å bevilge 482,2 mill. kroner til post 60 Forsøk.

ALTERNATIV FORVALTNINGSORGANISERING

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, stiller seg positiv til at det gjennomføres forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i de store byene, og til at det gjennomføres forsøk i fylkeskommuner med oppgavedifferensiering på samferdselsområdet.

Flertallet vil peke på at forsøkene i Bergen, Trondheim, Kristiansandregionen og Nord-Jæren er organisert på forskjellige måter. Resultatet av disse forsøkene vil kunne gi et godt grunnlag for den framtidige organisering av kollektivtransporten i de største byene i Norge.

GASSFERJER

Komiteen er kjent med at Samferdselsdepartementet arbeider med å legge til rette for bygging av gassferjer til ferjesamband i riksvegferjenettet med de positive miljøeffekter det vil gi. Departementet må gjøre det nødvendige forarbeidet for at bygging av gassferjer skal kunne skje innenfor gjeldende regelverk. Dette gjelder bl.a. spørsmålet om bruk av garantier og om ev. bygging av gassferjer kan skje som FoU-prosjekt.

Komiteen forutsetter at kontrahering av nye gassferger vil finne sted i 2004.

7.8.9 Merknader frå komiteen til post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift

Komiteen vil understreke at mange riksvegferjesamband ikke har materiell som er tilpasset trafikken og standarden på vegnettet for øvrig. Bygging av ferjer og oppgradering av eksisterende materiell er nødvendig for å sikre et godt tilbud og en trygg reise for trafikantene. Komiteen er derfor tilfreds med at Regje-

ringen fremmer forslag at det for 2004 kan gis tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging til tilskuddberettiget riksvegferjedrift. At totalrammen for statsgaranti i 2004 er lavere enn i 2003, må sees i sammenheng med at ferjer anskaffet i konkurranseutsatte samband ikke får tilsagn om statsgarantier.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at Statens vegvesen planlegger utlysning av fem ferjesamband på anbud høsten 2003/våren 2004 og at dette er første steg i en planlagt årlig opptrapping med nesten full konkurranseutsetting i løpet av 7-10 år. Flertallet mener at nye avtaleformer kan gi ferjeselskapene insitamenter til å effektivisere driften og at dette er nødvendig for å opprettholde og forbedre ferjetilbudet. De senere årene har statens utgifter til riksvegferjedrift økt betydelig.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, slutter seg til forslag til bevilgning under post 72.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti viser videre til at en stadig større andelen av tungtrafikken som går på E6 gjennom Hamarøy og Tysfjord kommuner 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 etableres ekstra ruteavganger slik at trafikkveksten ikke skaper problemer for befolkningen og brukerne i det aktuelle området.

Disse medlemmer mener at Regjeringens forslag til bevilgninger til riksvegferjedrift ikke vil bidra til å bedre ferjekapasiteten.

Disse medlemmer viser til redegjørelsen i St.prp. nr. 1 (2002-2003) om arbeidet med å utvikle et felles betalingssystem for bompengestasjoner og ferjer innen 2005. Det gjennomføres et forsøk på 5 samband i 2003, og forsøket vurderes utvidet i 2004. Målsettingen er et felles betalingssystem for bomstasjoner og ferjer.

Disse medlemmer viser til at takstsystemet fungerer slik at passasjerer får reise gratis, og inntektstapet kompenseres med at takstene for kjøretøy økes med 30 pst. Ordningen synes å få en uheldig konsekvens ved at kostnadsøkningen rammer næringsliv og pendlere som daglig er avhengig av fergetransport.

Disse medlemmer mener at ordningen bør finansieres ved at bevilgningene til riksvegferjedrift økes slik disse medlemmer har foreslått, og ikke ved å øke takstene for viktig næringstransport i distriktene.

Medlemene i komiteen frå Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er kjent med at

det har oppstått problem i samband med utprøving av ei ferje av typen FerryCat 120 i sambandet Stavanger-Tau og at dette har ført til redusert frekvens. Dette sambandet er sterkt trafikkert og det bør derfor vere aktuelt å vurdere å setje inn ei ekstra ferje i dette sambandet.

Desse medlemmene har merka seg at Statens vegvesen planlegg å trappe opp utlysning av ferjesamband på anbud og at ein ser føre seg nesten full konkurranseutsetjing innan 7 til 10 år. Desse medlemmene er kritisk til dette og meiner at konkurranseutsetjing lett kan føre til eit dårlegare tilbod til distrikta.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at i mange områder er ferjetransport helt avgjørende for et eksportrettet næringsliv. Få avganger fører til at mange av disse bedriftene har problemer med å få produktene ut i markedet til rett tid og til rett pris. På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer å øke post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester med 45 mill. kroner slik at det kan etableres flere avganger, samt et engangstilskudd til Senjaferjene på 14 mill. kroner. Disse medlemmer legger videre til grunn at ferjetransport konkurranseutsettes i så stor utstrekning som overhode mulig, og at gevinstene med dette tilfaller brukerne i form av lavere takster.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjettforslag hvor bevilgningene til riksvegferjedrift økes med 80 mill. kroner. I disse medlemmers budsjettforslag innenfor den vedtatte budsjettammen økes bevilgningene med 50 mill. kroner og bevilges med 1 295 mill. kroner, hvorav 14 mill. kroner som et engangstilskudd til Senjaferjene.

Disse medlemmer viser til at gode kommunikasjoner er en avgjørende forutsetning for økt aktivitet i Kyst-Norge. Riksvegferjene utgjør en viktig del av et godt kommunikasjonstilbud, men mange steder oppleves ferjetilbudet som lite tilfredsstillende. Dårlig kapasitet og lav frekvens representerer et stort problem for personer og næringsliv.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet foreslår å auke løyvinga til drift av riksvegferjer med 180 mill. kroner for å oppretthalde dagens nivå for tryggleik og auke frekvens på ferjene. Denne medlemmen viser til at 14 mill. kroner av løyvingane til riksvegferjedrift, skal nyttast som eingongstilskot til Senjaferjene. 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.

SENJAFERJENE

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på at drift av de tre Senjaferjene har vært behandlet i Stortinget ved flere anledninger, men at det er fremdeles ikke etablert en varig løsning for tilbudet. Selskapet har det siste året foretatt en gjeldssaneringsprosess som har redusert gjelden fra 21 356 999 kroner

til 13 578 720 kroner. Dette er gjennomført i et samarbeid mellom eiere, stat, fylkeskommune, kommune og banker. Foreløpige regnskapstall/analyse viser at uten gjeldsforpliktelse vil Andøyferga ha fått et overskudd på 535 000 kroner for 2003. Disse medlemmer vil vise til at en gjeldssanering vil være den beste langsiktige løsningen for Senjaferjene, og foreslår således at det settes av 14 mill. kroner til dette som et engangstilskudd.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet er kjent med at Senjaferjene er i ein vanskeleg økonomisk situasjon og at dei vanskeleg kan oppretthalde tilbodet om dei ikkje får tilført ressursar. Desse medlemmene ser på Senjaferjene som viktige for regionen, serleg i høve til turistnæringa. Ut frå dette vil desse medlemmene løyve 10 mill. kroner til Senjaferjene i sitt alternative budsjett.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet er kjent med den situasjon Senjaferjene er i og er klar over at dei vanskeleg kan oppretthalde tilbodet dersom dei ikkje får tilført ressursar. Denne medlemmen legg vekt på Senjaferjene som ein viktig del av den nasjonale turistvegen i området. Denne medlemmen viser til Senterpartiet sitt alternative budsjett der ein går inn for å løyve 14 mill. kroner som eit eingongstilskott til gjeldssanering for Senjaferjene. Som ein føresetnad for ei slik løyving, er ei grundig gjennomgang av organiseringa av selskapa slik at ein samlar seg under eitt selskap. Samstundes må ein gå gjennom dagens ferjestrekningar for å sjå om det er trafikkgrunnlag for å oppretthalde alle strekningane, og at selskapet legg opp drifta på ein slik måte at det i framtida kan verta mogleg å gå med overskot.

OMKLASSIFISERING

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at departementet har fullmakt til å omklassifisere ferjesamband, jf. veglovens § 2 (Endring 1. mars 1996). Samferdselsdepartementet opplyser at fullmakten, ved forskrift av 27. november 2000, er delegert videre til Vegdirektoratet i de tilfeller der det er lokal enighet om omklassifisering. Det er lagt til grunn at sambandet og vegen minimum skal betjene distrikt med 700 - 800 innbyggere.

Disse medlemmer mener at omklassifisering av ferjesamband bør bygge på en helhetlig vurdering av hvert enkelt tilfelle hvor befolkningsgrunnlag, transportmengde og regional utvikling må ligge til grunn. Beslutningene må tas i samarbeid med den enkelte fylkeskommune.

Disse medlemmer ber Regjeringen komme tilbake til prinsippene for omklassifisering av ferjesamband i forbindelse med Nasjonal transportplan.

7.8.10 Merknader frå komiteen til kap. 4320 Statens vegvesen

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning.

7.9 Kap. 1321 og 4321 Mesta AS

7.9.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1321	2 342 000*	441 500	--

* Inkl. post 90 Innskudd egenkapital 1 900 000 mill. kroner. Vidare blei post 71 Tilskudd til restrukturering redusert med 85 mill. kroner i forhold til saldert budsjett, jf. St.prp. nr. 65/Innst. S. nr. 260 (2002-2003).

Departementet foreslår at det bevilges 441,5 mill. kroner i tilskudd til restrukturering av Mesta i 2004 under kap. 1321.

7.9.2 Merknader frå komiteen

KAP. 1321

Komiteen har merka seg at omstillingsprosessen i Mesta AS er rimeleg godt i rute. Komiteen vil peika på at det er viktig at dei økonomiske rammevilkåra for omstillingsprosessen står fast og ser det som viktig at prosessen ikkje vert unødig lang.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, foreslår at kap. 1321 post 71 bevilges med 356,5 mill. kroner, en reduksjon på 85,0 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2003-2004).

Flertallet peker på at denne endringen i bevilgning ikke skal innebære en reduksjon i totalbevilgningen til restruktureringen i Mesta AS, kun en tidsmessig forskyvning. Flertallet viser til at Finansdepartementet skriver i brev av 16. november 2003 til Sosialistisk Venstreparti at "de samlede restrukturingsforpliktelsene i perioden 2003-2005 ligger fast".

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser i denne forbindelse til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet, jf. kapittel 5.1 i innstillingen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet foreslår i sitt prinsipielle forslag å bevilge 441,5 mill. kroner til post 71.

Disse medlemmer viser ellers til det justerte opplegget fra regjeringspartiene og endringer av dette som følge av avtalen om subsidiær støtte fra Arbeiderpartiet. I tråd med dette foreslår disse medlemmer at kap. 1321 post 71 bevilges med 356,5 mill. kroner, en reduksjon på 85 mill. kroner innen vedtatt ramme.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at de i forbindelse med at Mesta AS ble etablert gikk imot at det skulle bevilges en restrukturingspakke over tre år. Disse medlemmer mener at en slik bevilgning vil være nødvendige med de bevilgninger til vegbygging som disse medlem-

mer fremmer i dette dokument. I tillegg har Mesta AS som et selvstendig selskap ansvar til å omstrukturere selskapet på samme vilkår som ethvert annet selskap, hvor det er behov for omstrukturering. Disse medlemmer foreslår at post 71 Tilskudd til restrukturering reduseres med 441,5 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at de fleste selskaper som er på størrelse med Mesta AS er børsnoterte og har muligheter for å hente inn kapital gjennom børsen for å gjennomgå store omstruktureringer. Denne muligheten har ikke Mesta AS. På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om å børsnotere Mesta AS."

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet sluttar seg til forslaget i St.prp. nr. 1 (2003-2004) om løyving 441,5 mill. kroner under post 71.

7.10 Kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS

7.10.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1322	250 000	290 000	16,0

Under post 91 Lån foreslås det bevilget 260 mill. kroner i statslån til Svinesundsforbindelsen AS, inkl. 20 mill. kroner i usikkerhetsavsetning og utgifter til drift av bompengeselskapet. Under post 92 Opptrekksrenter foreslås en overslagsbevilgning på 30 mill. kroner.

7.10.2 Merknader frå komiteen

Komiteen viser til at 90-postane vert handsama av finanskomiteen utafor rammesystemet, jf. Budsjett-innst. S. nr. 6 (2003-2004).

7.11 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

7.11.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1330	265 200	357 700	34,9

Budsjettforslaget for særskilte transporttiltak innebærer en økning på 92,5 mill. kroner eller 34,9 pst. målt mot saldert budsjett 2003. Økningen skyldes bl.a. at det under post 60 er foreslått satt av 100 mill. kroner til en belønningsordning som skal styrke kollektivtransporten i de større byområdene, slik det er varslet i St.meld. nr. 26 (2001-2002).

Tilskudd til Hurtigruten, 200,8 mill. kroner, er budsjettert i samsvar med gjeldende avtale, mens ordnin-

gen med refusjon av dieselavgift for ekspressbuser er foreslått avvirket.

Ordningen med tilskudd til lengre reiser, post 73, er foreslått styrket med 4,5 mill. kroner eller 10,8 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2003. Departementet tar særlig sikte på å bedre rabattordningen for skolelever og studenter ved lengre reiser med tog.

7.11.2 Merknader frå komiteen

POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil vise til St. meld. nr. 26 (2002-2003) hvor det heter:

"Insentivordningen skal fungere slik at fylkeskommuner som kan dokumentere resultater av sin satsing på lokal kollektivtransport i form av økt antall passasjerer, kan utløse statlige ekstramidler."

Flertallet forutsetter at Regjeringen legger dette til grunn når insentivordningen skal gjennomføres. Det er av stor viktighet for byområdene at en belønningsordning kan bidra til at veksten i biltrafikken dempes og at kollektivtransporten kan ta en større del av trafikkveksten. Et slikt regelverk må kunne avklare hvordan en skal håndtere fortsatt støtte til tiltak, finansiert innenfor insentivordningen og som har nådd de oppsatte resultater, etter første året. Det skal ikke være automatikk i at et tiltak garanteres midler i de påfølgende år. Flertallet legger vekt på at ordningen skal fungere langsiktig og at midlene skal komme i tillegg til fylkeskommunenes og Oslo kommunes bruk av frie midler til kollektivformål.

Flertallet ber departementet komme tilbake til Stortinget med en orientering om regelverket for insentivordningen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, er tilfreds med Regjeringens forslag til momsreform, som innebærer at kollektivtransporten ilegges en momssats på 6 pst. Flertallet mener det er riktig å prioritere de fylkene som selv vil satse kollektivt. Flertallet mener det er viktig at momsreformen kommer de reisende til gode, og at departementet følger utviklingen nøye for å forsikre seg om at det skjer.

Flertallet viser til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Arbeiderpartiet, jf. kapittel 5.1 i innstillingen.

Flertallet foreslår at kap. 1330 post 60 bevilges med 85,4 mill. kroner, en reduksjon på 25,0 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2003-2004).

Flertallet vil gi uttrykk for stor tilfredshet med at den inngåtte budsjettavtalen inkluderer en insentivordning for kollektivtrafikken i byene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand. Budsjettavtalen innebærer en reduksjon av bevilgningen til belønningsordningen med 25 mill. kroner. En slik reduksjon skal

ikke komme i veien for at ordningen blir organisert som en dynamisk del av den totale satsningen på kollektivtrafikk i storbyene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet foreslår i sitt prinsipale forslag å bevilge 110,4 mill. kroner til post 60.

Disse medlemmer legger vekt på betydningen av en aktiv satsing som kan styrke kollektivtrafikken. En satsing som inkluderer økt vedlikehold, sikkerhet og investeringer. En slik satsning på kollektivtrafikktiltak vil også være en satsing på et bedre miljø. Disse medlemmer har derfor i sitt alternative budsjett fremmet forslag om å øke bevilgningene under post 60 med 84 mill. kroner, og fordelt med 50 mill. kroner til kollektivtrafikktiltak i storbyer og 34 mill. kroner til andre kollektivtrafikktiltak.

Disse medlemmer foreslår en slik fordeling:

Kollektivtrafikktiltak storbyer (50 mill. kroner):	
Oslo	20 mill. kroner
Rogaland	10 mill. kroner
Hordaland	10 mill. kroner
Sør-Trøndelag	10 mill. kroner
Andre kollektivtrafikktiltak (34 mill. kroner):	
Oslo: Til forsering av tunnelbane	
Storo-Carl Berners plass	25 mill. kroner
Hordaland: Bergen, til gassbussprosjekt	
	6 mill. kroner
Akershus: Til videre planlegging av bane til Fornebu	
	3 mill. kroner

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til at ved rett satsing på kollektivtransport, hvor konkurranse er et bærende element, vil behovet for store subsidier bortfalle. På denne bakgrunn finner disse medlemmer ikke grunnlag for å innføre en belønningsordning for kollektivtransport.

Disse medlemmer foreslår at post 60 Særskilte tilskudd til kollektivtransport reduseres med 100 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at luftforurensningen i de store byene er et alvorlig helse- og miljøproblem. Økt vegtrafikk forverrer miljøsituasjonen i de store byene.

Disse medlemmer viser til forskningsrapporten "Helseeffekter og samfunnsøkonomiske kostnader av luftforurensning: Luftforurensninger - effekter og verdier (LEVE)" utført av forsker ved Statistisk sentralbyrå (SSB) Knut Einar Rosendahl på oppdrag av Statens forurensningstilsyn (SFT). Rapporten konkluderer med at de samfunnsøkonomiske kostnadene som følge av den farlige lokale luftforurensningen er på opp mot 28 mrd. kroner årlig. Oslos andel av totalkostnadene i disse beregningene ligger mellom 1,6 og 7,8 mrd. kroner, som utgjør henholdsvis 5,7 og 27,9 pst. av total-kostnadene i Norge. Rapporten konkluderer med at

opp til 2 000 dødsfall framskyndes hvert år som følge av luftforurensning.

Disse medlemmer mener dette er alarmerende tall, og krever en langt kraftigere satsing på kollektivtransport i byene, enn det Regjeringen legger opp til.

Disse medlemmer vil understreke at behovet for satsing på kollektivtransporten er stor. På landsbasis økte personbiltrafikken i 2002 med 3 pst., mens kollektivtransporten samlet sett hadde en nedgang på 4,2 pst.

Disse medlemmer vil peke på at dette er en dramatisk utvikling som må snus før det blir en vedvarende trend. Årsakene til denne utviklingen er manglende kollektivsatsing som har ført til prisøkninger og rutekutt i alle storbyene.

Disse medlemmer registrerer at Regjeringen øker satsingen på kollektivtransporten i sitt forslag til statsbudsjett. Denne økningen er imidlertid ikke nok til å snu den negative utviklingen, og heller ikke nok til at den jevne kollektivtransportbruker skal merke et bedre og billigere tilbud.

Disse medlemmer vil understreke at midlene til kollektivtransporten over denne insentivordningen må gå til å premiere de storbyene som selv satser kollektivt, er villig til å sette i verk bilbegrensende tiltak og kan dokumentere økte kollektivandeler.

Disse medlemmer viser til Regjeringens forslag til momsreform for kollektivtransporten. Disse medlemmer vil samtidig peke på at en 0-sats på moms for kollektivtransporten vil gjøre at alle fylker vil tjene på ordningen. Disse medlemmer vil derfor be Regjeringen vurdere å innføre 0-sats for kollektivtransporten for 2005.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen vurdere å innføre 0-sats på kollektivtransporten."

Disse medlemmer viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative budsjett har økt bevilgningen til insentivordningen for kollektivtransporten i de store byene med 200 mill. kroner. Dette betyr at Sosialistisk Venstreparti vil avsette tre ganger så mye midler til insentivordningen som det Regjeringen foreslår. 310,4 mill. kroner vil føre til mer kollektivtransport og mindre biltrafikk i byene. Disse medlemmer viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt forslag til budsjett innenfor den vedtatte budsjetttrammen velger å øke bevilgningen til insentivordningen for kollektivtransporten i de store byene med 165 mill. kroner.

Disse medlemmer er meget bekymret over at Arbeiderpartiet og regjeringspartiene i sitt budsjettforlik har valgt å redusere kap. 1330 post 60 med 25 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at det i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtrafikk, var bred politisk enighet om å innføre en insentivordning for kollektivtransporten. Disse medlemmer mener derfor det er svært uheldig at komiteens flertall første året når ordningen skal settes ut livet velger å redusere bevilgningen. Disse medlemmer frykter at dette vil sende svært negative

signaler til kollektivselskaper og fylkeskommuner og virke negativt inn på viljen til å satse på kollektivtransporten.

Disse medlemmer foreslår innenfor tildelt ramme å øke post 60 med 165 mill. kroner og bevilges med 275,4 mill. kroner.

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet sluttar seg til forslaget i St.prp. nr. 1 (2003-2004) om løyving på 110,4 mill. kroner under post 60.

POST 70 TILSKUDD TIL HURTIGRUTEN

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det ennå ikke er avgjort hvilke kompensierende tiltak som vil gjelde for de forskjellige næringene som følge av et bortfall av den differensierte arbeidsgiveravgiften. På denne bakgrunn finner disse medlemmer det ikke riktig å budsjettere med disse midlene nå.

Disse medlemmer foreslår at post 70 Tilskudd til Hurtigruten reduseres med 8,5 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til behandlingen av Dokument nr. 8:121 (2002-2003), forslaget om å gjøre hurtigrutemuseet på Stokmarknes (inkl "Gamle Finmarken") til et nasjonalt hurtigrutemuseum.

Disse medlemmer foreslår at 2 mill. kroner av tilskuddet til Hurtigruten på 200,8 mill. kroner bevilges som driftstilskudd til hurtigrutemuseet på Stokmarknes.

POST 71 REFUSJON AV DIESELAVGIFT EKSPRESSBUSSE

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at ESA har stilt spørsmålstegn ved å videreføre ordningen med refusjon av dieselavgift for ekspressbusser. Flertallet støtter derfor Regjeringens forslag om ikke å bevilge midler til denne ordningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til ESAs beslutninger om at kompensasjonsordningen skal være avsluttet innen 23. mai 2006. Dette viser at ordningen kan videreføres fram til denne datoen. Disse medlemmer ber Regjeringen i god tid innen denne dato fremme forslag for Stortinget hvordan intensjonene i ordningen kan videreføres, eventuelt ved at den gamle ordningen med avgiftsfri diesel for busser gjeninnføres.

Disse medlemmer foreslår at post 71 Refusjon av dieselavgift ekspressbusser bevilges med 30 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at flere steder i distrikts-

Norge er ekspressbussen eneste kollektive reisealternativ. Disse medlemmer viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative forslag til statsbudsjett vil sette av 30 mill. kroner til en støtteordning til ekspressbusser som ikke konkurrerer med tog (for eksempel Nord-Norgebussen). For ekspressbusser spesielt i distrikts-Norge vil denne ordningen være viktig for å opprettholde og forbedre tilbudet. Ekspressbussene har tidligere fått kompensasjon for dieselavgiften.

POST 73 TILSKUDD TIL LENGRE REISER

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

7.12 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket

7.12.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1350	4 438 400	4 804 600	8,3
4350	499 900	465 800	-6,3

Til jernbaneforvaltning er det foreslått et samlet budsjett på om lag 6,2 mrd. kroner. Dette tilsvarer en økning på om lag 400 mill. kroner eller nesten 7 pst. fra saldert budsjett 2003, korrigert for at det i sistnevnte ligger inne en engangsutgift på 200 mill. kroner i tilførsel av ny egenkapital til NSB AS.

Til kap. 1350 Jernbaneverket er det foreslått et budsjett på 4 804,6 mil. kroner, en økning på 366,2 mill. kroner eller 8,3 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2003. Det er bl.a. satt av 550 mill. kroner til utbygging av GSM-R på strekninger som i dag ikke har sikker togkommunikasjon, og 1,1 mrd. kroner til optimal framdrift på prosjektet nytt dobbeltspor Skøyen-Asker.

Bevilgningen for 2002 og 2003 samt forslaget for 2004 gir en samlet underdekning på om lag 1,5 mrd. kroner i forhold til handlingsprogrammet for kap. 1350 Jernbaneverket. Det alt vesentlige av etterslepet er knyttet til investeringene.

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHALD

Det foreslås budsjettert med 2 860,3 mill. kroner til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen i 2004. Dette er en reduksjon på 141,3 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2003, jf. en kraftig økning av investeringene for å finansiere GSM-R.

For post 23 gir løyving for 2002 og 2003 og forslag 2004 ei oppfølging på 71,5 pst. av handlingsprogrammet 2002-2005.

POST 25 DRIFT OG VEDLIKEHALD AV GARDERMOBANEN

Det foreslås budsjettert med 72,3 mill. kroner til drift og vedlikehold av Gardermobanen. Dette er en reduksjon på 18,4 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2003, men en videreføring av revidert budsjett fra 2003, jf. St.prp. nr. 65 (2002-2003) og Innst. S. nr. 260 (2002-2003). Brukeravgiften fra operatørene er inntektsført med et tilsvarende beløp på kap. 4350 post 7 Betaling for bruk av Gardermobanen.

POST 30 INVESTERINGAR I LINA

Det foreslås bevilget 1 872 mill. kroner til investeringer i linjen, som er 525,9 mill. kroner eller 39,1 pst. høyere enn saldert budsjett 2003.

For post 30 gir løyving 2002 og 2003 og forslag 2004 ei oppfølging på 60,7 pst. i høve til handlingsprogrammet for 2002-2005.

Kap. 4350 Jernbaneverket

Kap. 4350 vert foreslått totalt løyvd med 465,8 mill. kroner for 2004, dette er ein reduksjon på 34,1 mill. kroner eller 6,8 pst. i høve til saldert budsjett 2003.

Forslag til løyving post 1 Kjørevegsavgift for 2003 er 41,4 mill. kroner. For 2004 legg Samferdselsdepartementet opp til at satsane for kjørevegsavgifta reelt vert haldne uendra i høve til 2003.

7.12.2 Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet og Sosialistisk Venstreparti, er positiv til forslaget til auka løyvingar under kap. 1350 post 30 for 2004, og som i hovudsak går til utbygging av GSM-R og dobbeltsporet Skøyen-Asker der det nå vert føresett rasjonell framdrift.

Fleirtalet vil likevel peika på at desse løyvingane til dels har gått ut over drifts- og vedlikehaldsbudsjettet som er redusert med 141,3 mill. kroner.

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Komiteen legger til grunn at sikkerhet på sporet prioriteres og at utbyggingen av GSM-R går vidare som planlagt.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil understreke at jernbanetransport er en svært sikker transportform og at sikkerheten på det norske jernbanenettet er meget god. Det gir seg utslag i at en i 2002 oppnådde historisk gode tall i forhold til ulykker.

Flertallet vil vise til at det foreslåtte drifts- og vedlikehaldsbudsjettet gjør at det høye sikkerhetsnivået blir videreført i 2004. De områdene som får utbygget GSM-R i løpet av 2004 vil få en ytterligere bedring av sikkerhetsnivået.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, slutter seg til forslag til bevilgning med 2 860,3 mill. kroner i samsvar med St.prp. nr. 1 (2003-2004).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at jernbanetransporten kan framvise bedring i punktligheten i første halvår av 2003. Det foreslåtte drifts- og vedlikehaldsbudsjettet gjør at det er grunnlag for å videreføre denne utviklingen i 2004.

Flertallet vil i denne sammenheng vise til at departementet i avtalen med NSB om statlig kjøp av

persontransporttjenester med tog har lagt inn en premieringsordning der tilskuddet til NSB avhenger av selskapets regularitet/punktlighet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti meiner at drift- og vedlikehaldsposten treng meir pengar enn dagens budsjettforslag, ikkje mindre, for på sikt å ta att etterslep i vedlikehald på linjenettet. Desse medlemmene registrerer at jernbanenettet ikkje lenger er driftssikkert og at dette fører til reduksjon i punktlighet og eventuelt også i regulariteten på jernbanen. For å hindre dette, og for på sikt å kome opp på eit vedlikehaldsnivå der ein kan utføra løpande vedlikehald før problema oppstår, foreslår desse medlemmene auka løyvingar i sine prinsipale forslag.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet syner til sitt alternative budsjett der ein gjer framlegg om å auke løyvingane til drift og vedlikehald med 250 mill. kroner i tråd med etatens forslag. Desse medlemmene er kritiske til reduksjonen på same beløp som Regjeringa har foreslått for delvis å finansiere GSM-R-utbygginga på Nordlandsbanen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag om reduksjon av bevilgning under kap. 1351 og 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 foreslår at post 23 Drift og vedlikehold reduseres med 960,3 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til sitt alternative budsjett hvor drift og vedlikehold på jernbanen øker med 144,6 mill. kroner, og til sitt budsjettforslag innenfor den vedtatte ramme hvor drift og vedlikehold på jernbanen økes med 44 mill. kroner. I tråd med dette foreslår disse medlemmer å øke post 23 med 44 mill. kroner, og bevilget med 2 904,3 mill. kroner.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet har merka seg at pga. ein sterk auke i investeringane for å finansiere utbygging av GSM-R har forslaget til drift og vedlikehald av jernbaneinfrastrukturen vorte redusert for 2004. Denne medlemmen har merka seg at departementet skriv at budsjettforslaget vil gi eit stramt vedlikehaldsbudsjett, men at departementet legg til grunn at tiltak som har direkte innverknad på driftsstabilitet og tryggleik i togtrafikken skal prioriterast. Denne medlemmen meiner nettopp dette må tilleg-gast avgjerande vekt.

Informasjonsformidling

Komiteen er kjent med at informasjonsformidling til publikum blant anna ved avvikssituasjonar, har stor betydning for korleis tog blir oppfatta som transport-

middel. Komiteen vil difor oppfordre til eit tettare samarbeid mellom operatørar og Jernbaneverket som ansvarleg for trafikkinformasjonen, for at reisande kan få opplysningar som skal og bør gjevast.

POST 30 INVESTERINGER I LINJEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til budsjettavtalen, jf. kapittel 5.1 i innstillingen, og foreslår at kap. 1350 post 30 bevilges med 1 867,0 mill. kroner, en reduksjon på 5,0 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2003-2004).

Flertallet foreslår innenfor fordeling av midler ifølge budsjettavtalen å tildele 10 mill. kroner til planlegging Lysaker stasjon og 10 mill. kroner til planlegging Ganddal godsterminal og dobbeltsporet Sandnes-Stavanger.

Flertallet ber Regjeringa senest i forbindelse med 2005-budsjettet komme tilbake til Stortinget med forslag til oppstartstidspunkt for bygging av ny godsterminal på Ganddal. Godsterminalen bør bygges ut før byggingen av dobbeltsporet Sandnes-Stavanger.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sitt alternative budsjett der det er gjort framlegg om å løyve 50 mill. kroner til forsering/oppstarting av investeringsprosjekt på jernbanen. Desse medlemmene syner til fordeling av desse midlane under kapittel 5.3 i innstillinga.

Desse medlemmene viser elles til det justerte opplegget frå regjeringspartia og endringar av dette som følgje av avtalen om subsidiær støtte frå Arbeidarpartiet. I tråd med dette foreslår desse medlemmene at kap. 1350 post 30 vert løyvd med 1 867,2 mill. kroner innan vedtatt ramme.

Desse medlemmene viser til at Jernbaneverket ikkje er underlagt Regjeringa sitt forslag til momsreform på persontransport. Desse medlemmene ber difor Regjeringa vurdere å innlemme Jernbaneverket i regimet, samt på eigna måte komme tilbake til Stortinget med saka.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår at post 30 Investering i linjen reduseres med 400 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil øke jernbaneinvesteringene post 30 med 461,4 mill. kroner i forslaget til alternativt budsjett, og 186 mill. kroner i forslaget til budsjett innenfor vedtatt ramme.

Disse medlemmer vil peke på at investeringer i jernbanen ifølge Finansdepartementet vil gi ca. én arbeidsplass per million investerte krone, pluss en indirekte sysselsatt. Det er ledig kapasitet i anleggsbransjen og økte oppdrag i jernbanesektoren bidrar til å gi flere arbeid.

Disse medlemmer viser til at jernbanen er effektiv, miljøvennlig og lite plasskrevende. En dobbeltsporet jernbane kan kjøre opp til 20 tog i timen hver veg. Det innebærer at en dobbeltsporet jernbanestrekning kan frakte opp til 12 000 passasjerer i timen. Til sammenlikning kan en firefelts motorveg frakte mellom 6 000 og 7 000 passasjerer.

Disse medlemmer viser til at investeringer i infrastruktur på jernbanen er god samfunnsøkonomi. I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan for 2006-2015, summeres forslagene til jernbaneinvesteringer til å ha en positiv samfunnsmessig nytteverdi på ca. 6,6 mrd. kroner. Dette er investeringer som samfunnet taper penger på å utsette, men som med Regjeringens manglende vilje til å satse på jernbanen blir skjøvet ut i tid. Til sammenlikning summeres veginvesteringene i den samme planen seg til en negativ nytteverdi på 2,2 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil understreke at skal godstransporten bli mer miljøvennlig må mer gods fraktes med jernbane og sjøvegen og mindre fraktes med trailer og fly. I Norge går utviklingen i gal retning, og stadig mindre gods fraktes med jernbane. Økt satsing på gods på jernbane kan gi store gevinster i form av færre tunge vogntog på vegene. Ett godstog mer tur/retur mellom Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger tilsvarer 52 500 færre vogntogtransporter på vegene hvert år.

Disse medlemmene vil fordele satsingene på jernbane som vist i tabellen nedenfor.

Jernbanesatsinger i SVs budsjett	i alternativt budsjett	innenfor ramme
Fjernstyring av Nordlandsbanen (Nordland)	40 mill. kroner	20 mill. kroner
Sikkerhet i Lieråsen tunnel (Buskerud)	16 mill. kroner	16 mill. kroner
Lysaker stasjon (Akershus)	35 mill. kroner	20 mill. kroner
Dobbeltspor Lysaker-Sandvika (Akershus)	10 mill. kroner	10 mill. kroner
Ski stasjon (Akershus)	25 mill. kroner	10 mill. kroner
Dobbeltspor Oslo-Ski (Akershus/Oslo)	30 mill. kroner	10 mill. kroner
Dobbeltspor Sandnes-Stavanger (Rogaland)	75 mill. kroner	40 mill. kroner
Ganddal godsterminal (Rogaland)	20 mill. kroner	20 mill. kroner
Barkåker-Tønsberg (Vestfoldbanen)	20 mill. kroner	20 mill. kroner
Eidangertunnelen (Telemark)	20 mill. kroner	10 mill. kroner
Arnattunnelen (Hordaland)	20 mill. kroner	0

Jernbanesatsinger i SVs budsjett	i alternativt budsjett	innenfor ramme
Gevingåsen tunnel (Sør- og Nord-Trøndelag)	20 mill. kroner	0
Kongsvingerbanen (kryssningsspor) (Hedmark)	30 mill. kroner	0
Stasjons- og knutepunkttiltak	40 mill. kroner	0
Sikkerhetstiltak	64 mill. kroner	0
SUM	450 mill. kroner	176 mill. kroner

Disse medlemmer vil vise til at utbedringen av Lysaker stasjon er et meget høyt prioritert prosjekt som vil bidra til å øke kapasiteten på strekningen vesentlig. Disse medlemmer viser til at dagens stasjon på Lysaker er en flaskehals, som hindrer en god framkomlighet på jernbanesporet.

Disse medlemmer viser til at dobbeltsporet Lysaker-Sandvika som er under bygging, alene vil øke kapasiteten med 2 tog per time per retning. Med utbedringene på Lysaker øker veksten i kapasiteten fra 2 til 8 tog per time per retning.

Disse medlemmer viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative budsjett og i forslaget til budsjett innenfor rammen vil øke bevilgningene til Lysaker stasjon med 10 mill. kroner.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet sluttar seg til forslaget i St.prp. nr. 1 (2003-2004) om å løyve 1 872 mill. kroner under post 30.

Denne medlemmen har merka seg at løyvingane til investeringar er høgare enn saldert budsjett 2003. Denne medlemmen registrerer at auken på post 30 går til utbygging av GSM-R langs banestrekningar som i dag ikkje har sikker kommunikasjon. Utbygginga av GSM-R vil gi ei betring av tryggleiken for desse strekningane.

KAP. 4350

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet og Sosialistisk Venstreparti, sluttar seg til forslag til løyving under kap. 4350.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, forutsetter at Samferdselsdepartementet i NTP vil ha en gjennomgang av konkurranse- og rammevilkårene i transportsektoren, herunder spørsmål knyttet til betaling for bruk av infrastruktur og avgiftspolitikken overfor transportsektoren. Her vil det være naturlig å diskutere kjørevegsavgiften for bruk av jernbaneinfrastruktur, og spørsmålet om eventuelle endringer i denne.

Medlemmene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ønskjer på sikt å ta bort kjørevegsavgifta då ho kan vere eit hinder i høve til måsettinga om å få meir gods over frå veg til bane. Desse medlemmene vonar at ein reduksjon og på sikt avviking av kjørevegsavgifta, kan gjere det attraktivt for nye aktørar å transportere anna gods enn containarar på jernbanenettet.

Desse medlemmene viser til at skal godstransporten bli meir miljøvennleg må meir gods fraktast med

jernbane og sjøvegen og mindre fraktast med trailer og fly. I Noreg går utviklinga i gal retning, og at mindre gods vert frakta med jernbane.

Desse medlemmene viser til at auka satsing på gods på jernbane kan gi store gevinstar i form av færre tunge vogntog på vegane. Eitt godstog meir tur/retur Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger tilsvarar 52 500 færre vogntogtransportar på vegane kvart år.

Desse medlemmene viser til at dei transportørar som fraktar gods på jernbanen må i dag betale kjørevegsavgift. Dette er eit av hindra for å få meir gods over frå veg til bane.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet syner til sitt alternative budsjett der ein gjer framlegg om å redusere inntektene frå kjørevegsavgifta med 10 mill. kroner for å kunna redusere avgifta tilsvarende.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn en innfasing av kjørevegsavgift for kombinert transport, samt en generell økning av kjørevegsavgiften. Disse medlemmer vil vise til at selv med denne økningen vil godstransport på bane bli subsidiert. Dette står i sterk kontrast til godstransport på veg som er en netto bidragsyter til samfunnet gjennom forskjellige avgifter og gebyrer.

Disse medlemmer foreslår at post 1 Kjørevegsavgift økes med 100 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt alternative forslag til statsbudsjett foreslår å fjerne kjørevegsavgiften.

Disse medlemmene foreslår innenfor den vedtatte rammen å redusere kjørevegsavgiften med 10 mill. kroner og bevilge post 1 med 31,4 mill. kroner.

7.13 Kap. 1351 Persontransport med tog

7.13.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1351	1 386 000	1 416 000	2,2

Til kjøp av persontransporttjenester med tog er det foreslått bevilget 1 416 mill. kroner i samsvar med gjeldende rammeavtale med NSB AS. Innføring av merverdiavgift på persontransport og avviking av el-

avgiften for produksjonsvirksomhet vil innebære økonomiske fordeler for bl.a. NSB. Samferdselsdepartementet legger til grunn at NSB i 2004 opprettholder nattog på Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen.

7.13.2 Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til forslag til bevilgning.

Flertallet viser til at jernbane har et miljømessig fortrinn framfor andre transportmidler. Til tross for at det har vært et overordnet mål i samferdselspolitikken å stimulere til økt persontransport med tog, så viser statistikken at veksten i jernbanetrafikken på 1990-tallet i de siste par årene er avløst av en nedgang.

Flertallet ser med stor bekymring på denne utviklingen og vil derfor be om at det i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan blir foretatt en grundig analyse av årsaken til nedgangen i togreiser og at det legges fram konkrete forslag for å snu utviklingen.

Flertallet har merket seg at det er satt av inntil 20 mill. kroner til resultatavhengig tilskudd for oppnåelse av fastsatte kvalitetsmål, i første omgang begrenset til intercitytrafikken. Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet og NSB er blitt enige om at passasjerfall, togproduksjon og regularitet legges til grunn som måleparametere i kvalitetskontrakten.

Flertallet er enig i at punktlighet tas inn som måleparameter, men vil understreke at dette ikke må gå på bekostning av sikkerheten, og at dette må avklares med Statens jernbanetilsyn.

Flertallet har merket seg at problemer knyttet til svekket punktlighet skyldes i all hovedsak forhold som NSB eller Jernbaneverket har ansvaret for. Flertallet vil peke på at kontraktene må utformes slik at det tas høyde for denne ansvarsdelingen.

Flertallet vil også understreke at det er viktig å utvikle og forbedre nåværende rapporteringskrav og oppfølgingsrutiner knyttet til statens betaling for tog-tjenester.

Flertallet har merket seg at i forslaget til bevilgning på 1 416 mill. kroner for 2004 er tatt hensyn til økte kapitalkostnader og merutgifter ved innføring av 36 nye lokaltogsett og 6 nye IC-sett.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at i de senere år har NSB hatt en betydelig trafikknedgang på nattogene mellom Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger. Styret i NSB har varslet at tilbudet vil bli lagt ned på disse strekningene uten statlig kjøp. Disse medlemmer er enig med Regjeringen om at det er vesentlig å opprettholde nattogtilbudet på disse strekningene og er fornøyd med at det er blitt enighet mellom Samferdselsdepartementet og NSB om dette.

Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet legger opp til at nattogtilbudet skal

inngå i den statlige kjøpsordningen fra 2005. Disse medlemmer er enig i dette.

Med bakgrunn i den usikre passasjerutviklingen på dagtogene og behovet for å ha et nasjonalt togtilbud i framtiden, ber disse medlemmer om at tilbudene på dagtogene på langdistansestrekningene og nattogtilbudene går inn i kjøpsordningene som legges til grunn i forhandlingene om offentlig kjøp fra og med 2005, og at rammene for offentlig kjøp må justeres deretter.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til proposisjonens omtale av nattogene.

Disse medlemmer vil be Regjeringen i budsjettet for 2005 foreta en vurdering av statlige kjøp på fjerntogstrekningene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at togtransport står for en liten del av den samlede persontransport i Norge. Selv ved en betydelig satsing på bane vil transportandelen være lav. Derfor vil persontransport på veg være av avgjørende betydning i framtiden. Disse medlemmer mener derfor at de knappe ressurser som Stortingets flertall stiller til disposisjon for persontransport må kanaliseres til veg, vedlikehold og vegbygging. Disse medlemmer vil vise til at ekspressbuss og lokalbusser på en langt bedre og rimeligere måte vil løse de utfordringer som kollektivtransport står overfor.

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 etter disse medlemmers syn ufornuftig å bruke store summer til å produsere en tjeneste som går med betydelig underskudd, og som må subsidieres av skattebetalerne framfor å bruke fly og buss som i stor utstrekning går med overskudd og bidrar til statskassen.

I tillegg vil disse medlemmer hevde at personbilen har store fordeler i områder med spredt bebyggelse og lange avstander.

Disse medlemmer legger videre til grunn at bruk av anbud som et middel for å oppnå konkurranse på sporet vil føre til store effektiviseringer og mindre behov for tilskudd.

Disse medlemmer vil videre be Regjeringen øke antallet strekninger som skal anbudsutsettes.

Disse medlemmer foreslår at post 70 Kjøp av persontransport med tog reduseres med 680 mill. kroner.

OFOTBANEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at det er lagt til grunn at lokaltrafikken på Ofotbanen i 2004 vil bli opprettholdt uendret i forhold til 2003. Flertallet viser til at for årene 2000, 2001 og 2002 var lagt til grunn tre togpar på Ofotbanen, mens det for 2003 ble redusert til to tog.

Flertallet vil vurdere denne banestrekningen/togproduksjon og offentlig kjøp i samband med NTP.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at kjøp av persontransport på Ofofbanen inngår i rammeavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB for 2003-2006. I avtalen for 2004 er det lagt til grunn samme tilbud som i inneværende år.

Disse medlemmer er kjent med at Ofofbanen AS ønsker å sette inn et ekstra togsett på strekningen i 2004, noe som vil kreve høyere kjøpssum fra statens side enn i 2003. Ut fra rammeavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB, må dette motsvares med at det statlige kjøpet av persontogtrafikk på andre strekninger reduseres, med de negative følger dette får for tilbudet her innenfor de gitte budsjetttrammene.

Disse medlemmer ønsker ikke en slik overføring av midler bort fra andre togstrekninger, og legger derfor til grunn at tilbudet på Ofofbanen i 2003 videreføres i 2004.

7.14 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

7.14.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1354	21 200	26 000	22,6

For Statens jernbanetilsyn er det foreslått et budsjett på 26 mill. kroner. Dette er en kraftig økning fra saldert budsjett 2003, som bl.a. skyldes at tilsynet må bruke mer ressurser på bl.a. arbeid med konkurranse om sporret.

7.14.2 Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til forslag til bevilgning.

Flertallet vil vise til at jernbanen står foran en internasjonal liberalisering og implementering av EU-regelverk. Det vil medføre at Statens jernbanetilsyn får nye arbeidsoppgaver og økt arbeidsbelastning. Dette er Regjeringens begrunnelse for forslaget til den betydelige økningen i bevilgning til Jernbanetilsynet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser at det legges opp til en kraftig økning i bevilgningen til Statens jernbanetilsyn uten at dette er tilstrekkelig dokumentert. I tillegg er det et stort effektiviseringspotensial innenfor jernbanetilsynet som ikke er realisert. Disse medlemmer legger til grunn at en slik effektivisering ikke går på bekostning av sikkerhet.

Disse medlemmer foreslår at post 1 Driftsutgifter reduseres med 6,8 mill. kroner.

7.15 Kap. 1360 Samferdselsberedskap

7.15.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1360	56 200	63 400	12,8

Foreslått budsjett for samferdselsberedskap innebærer en økning på 12,8 pst. eller 7,2 mill. kroner målt mot saldert budsjett 2003. Dette har sammenheng med inngått avtale med Telenor ASA om utfasing av ordningen med at selskapet er eneste tilbyder av særskilt samfunnspålagte oppgaver for Totalforsvaret.

7.15.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader og slutter seg til forslag til bevilgning.

7.16 Kap. 1370 Posttjenester

7.16.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1370	305 000	316 000	3,6

Foreslått budsjett til post 70 Kjøp av posttjenester innebærer en økning på 11 mill. kroner målt mot saldert budsjett 2003.

7.16.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har merket seg at omstillingsprosessen i Posten Norge AS har vært krevende, og at det stadig blir stilt nye krav til omstillinger. Komiteen vil komme tilbake til nærmere drøfting av dette i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 11 (2003-20004) Om virksomheten til Posten Norge AS.

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 og som igjen stimulerer til alternative og mer rasjonelle løsninger og organiseringer.

Disse medlemmer vil også vise til de midler som er bevilget tidligere til omstrukturering av Posten Norge AS. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn redusere bevilgningene til post 70 Kjøp av posttjenester med 100 mill. kroner i forhold til Regjeringens budsjettforslag for 2004.

LOKALAVISER - AVISPORTO

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er urolige over situasjonen til lokalavisene etter

takstøkningen i Posten. Disse medlemmer ber Samferdselsdepartementet i samarbeid med Kulturdepartementet om å finne løsninger som hindrer at aviser legges ned.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at i høringer for komiteen kom det fram fra Avisenes Landsforbund at Posten Norge AS hadde satt opp prisen (portoene) på blader og tidsskrifter kraftig, noe som kunne true mange avisers eksistens. Avisenes Landsforbund mente at grunnen til dette er at Posten Norge AS har monopol på ombæring av brev med en vekt fra 100 gram og ned, dette monopolet førte til at det ikke er andre aktører i markedet hvor befolkningstettheten er lav.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme sak om opphevelse av Posten Norge AS' monopol på ombæring av brev med lavere vekt enn 100 gram."

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Posten av Post- og teletilsynet ble bedt om å endre sine vilkår for prisfastsettelse for blad og avisporto slik at innhold ikke var en del av kriteriene. Konsekvensen av denne prisomleggingen kan ifølge Landslaget for lokalaviser medføre en gjennomsnittlig portoøkning på 75 pst. innen utgangen av 2005.

Disse medlemmer viser til at portoøkningen kan få store konsekvenser for mange små lokal- og riksaviser. Disse medlemmer frykter at denne omleggingen kan true det unike mangfoldet vi har av store og små lokalaviser og derved en viktig del av nasjonens demokratiske mangfold.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Den foreslåtte portoøkningen for blad og aviser gjennomføres ikke før Stortinget har behandlet St.meld. nr. 11 (2003-2004) Om virksomheten til Posten Norge AS."

7.17 Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet

7.17.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2003	St.prp. nr. 1 (2003-2004)	Pst. endring 2003/2004
1380	177 700	190 400	7,1
4380	167 700	165 200	-1,5

Departementet foreslår et budsjett for Post- og teletilsynet på 190,4 mill. kroner, en økning på 7,1 pst. målt mot saldert budsjett 2003. Økningen skyldes at det er satt av 15,2 mill. kroner til flyttekostnader i samband med at det er besluttet at tilsynet skal flytte til Lillestrand, jf. post 22.

7.17.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har merka seg at det er ein auke i forslag til løyving knytta til flyttekostnader. Utflytting av statlege tilsyn er i tråd med vedtak fatta i Stortinget, jf. St.meld. nr. 17/Innst. S. nr. 222 (2002-2003) Om statlege tilsyn. Komiteen ser positivt på det arbeidet som er gjort i samband med rasjonaliseringa innan tilsynet og at dette er i tråd med dei vedtak som er gjort i Stortinget.

Komiteen er nøgd med at resultatet av effektiviseringa så langt ser ut til å vera positivt og at det vidare effektiviseringsarbeidet vil vere retta mot å behalde kompetanse i tillegg til rekruttering og opplæring av nye medarbeidarar.

Komiteen flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at selv om bemanningen er redusert med om lag 13 pst. over to år er det et betydelig effektiviseringspotensial i Post- og teletilsynet.

Disse medlemmer mener det er grunnlag for å hente inn 15 mill. kroner i effektivisering i 2004. På denne bakgrunn foreslår disse medlemmer at kap. 1380 reduseres med henholdsvis 15,0 mill. kroner på post 1, og 10,0 mill. kroner på post 45. Denne reduksjonen vil gjøre at Post- og teletilsynet vil være tilnærmet selvfinansiert.

NETTSTRUKTUR OG SAMKJØRING

Komiteen viser til tidligere merknader, bl.a. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002) til St.prp. nr. 1 (2001-2002) og Innst. O. nr. 121 (2002-2003), om forskriftsmessig videreføring og styrking av tiltak som letter sammenkobling av ulike stamnett og aksessnett i lokale områder. Det er viktig at de nye forskriftene bidrar til en nettstruktur og samkjøring som gjør det enkelt for brukerne å velge mellom ulike tilbydere. Nye forskrifter må fortsatt inneholde regler om samkjøring i felles grensepunkt for stamnett og ulike aksessnett i samme område. Det vil bidra til en nettstruktur som styrker både nettsikkerheten og konkurransen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, konstaterer at økende teknologisk konvergens øker mulighetene for å anvende ulike typer nett i den samlede bredbåndsutviklingen. Tilgangen til utbygde konkurrerende stamnett øker og gjør utvikling av lokale bredbånds aksessnett stadig viktigere.

Flertallet vil peke på at utbygging av bredbånd i hele landet krever et samspill mellom aktører og brukergrupper samt myndighetenes tilrettelegging av rammevilkår.

Flertallet vil her peke på at det er viktig for en rask lokal nettbasert næringsutvikling at lokale nett utvikles fra rene sektornett, f.eks. innen skoler, biblioteker, boliger, til mer naturlig sammenhengende lokale bredbåndsnett.

8. ANDRE MERKNADER SETT FRAM UNDER BEHANDLINGA I KOMITEEN

Kalkulasjonsrente

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, forutsetter at Samferdselsdepartementet legger opp til en grundig gjennomgang av spørsmål knyttet til kalkulasjonsrente og andre analyseverktøy for samferdselssektoren i NTP.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn i sine vurderinger av prosjekter at de skal være lønnsomme. Det betyr at de har høy kost/nytteeffekt. I praksis betyr det at en veg hvor det går mye biler pr. døgn (ÅDT) vil bli prioritert foran bygging av veger med lav ÅDT. Ved beregning av nytte/kost legges det også til grunn en kalkulasjonsrente. I Norge er denne renten særdeles høy, og varierer

Oversikt over diskonteringsrentene i Norge og en del andre land. Alle renter er realrenter

Danmark	Sverige	Norge	Finland	UK	Nederland	Tyskland	Frankrike
6 pst.	4 pst.	5-10 pst.	5 pst.	3,5 pst.	4 pst.	3 pst.	8 pst.

Det er også viktig at all produksjon av transporttjenester og samferdselsrelatert vare- og tjenesteproduksjon skilles fra offentlig myndighetsutøvelse, og overlates til private aktører.

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.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram sak for Stortinget om fastsetting av kalkulasjonsrenten ved investeringer i samferdselsutbygging."

Jondalstunnelen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti, vil vise til Samferdselsdepartementets svar på samferdselskomiteens spørsmål 30 til St.prp. nr. 1 (2003-2004) hvor det heter:

"Når det gjelder Jondalstunnelen, gikk fylkestinget i Hordaland ved behandlingen av handlingsprogrammet for fylkesfordelt ramme i perioden 2002-2005 inn for at overgangsordningen med 40 pst. statlig tilskudd benyttes til prosjektet. Fylkestinget prioriterte imidlertid ikke statlig tilskudd til prosjektet innenfor fylkesfordelt ramme for perioden 2002-2005. I St.prp. nr. 1 (2002-2003), side 105, ble det vist til at det ikke under noen omstendighet ville være mulig å framskaffe planavklaring tidnok til å kunne starte prosjektet så tidlig som i 2003. Før anleggsarbeidene kan startes opp må det dessuten foreligge en avklart finansieringsplan som

mellom kollektivreiser som har 5 pst., til luftfart hvor renten er 10 pst. Hvis renten er høy for et prosjekt er det mindre lønnsomt å investere i et slikt prosjekt, og jo lavere renten er jo mer lønnsomt er det. Det hevdes fra Regjeringen at denne renten er satt ut fra en faglig vurdering, noe disse medlemmer finner lite troverdig. Dette har sin bakgrunn i at renten er satt i henhold til de mål Regjeringen har satt i Sem-erklæringen, og vil gjøre det lønnsomt å satse på kollektivtransport. Det er verd å merke seg at mens renten varierer fra 5 til 10 pst. i Norge, er den 4 pst. i Sverige og 6 pst. i Danmark. Dette fører blant annet til at byggingen av Svinesundsbroen som er utfartsåren til Europa for Norge, er ulønnsom for Norge å bygge, mens den er lønnsom for Sverige. Dette er et klart eksempel på at kalkulasjonsrenten i Norge er feil, og må senkes. Spesielt viktig er dette for vegprosjekter hvor den norske renten på 8 pst. er dobbelt så høy som i Sverige med sine 4 pst.

sikrer rasjonell anleggsdrift. Departementet vil komme tilbake til Stortinget når det foreligger nærmere avklaringer av kostnader og finansiering. I Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002-2003) forutsatte komiteens flertall at det blir lagt opp til en avklaring av finansieringsløsning for Jondalstunnelen og at planarbeidet blir gjennomført slik at prosjektet kan starte opp så raskt som mulig. Lokalt arbeides det for at avklaringer kan skje tidlig i 2004."

Flertallet tar dette til etterretning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til omtale av Jondalstunnelen i budsjettforslaget fra Samferdselsdepartementet for 2003 (St.prp. nr. 1 (2002-2003)) og til flertallsmerknad fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2002-2003).

Disse medlemmer viser også til Samferdselsdepartementets omtale av prosjektet i budsjettet for 2002:

"Samferdselsdepartementet mener imidlertid at det bør arbeides videre med sikte på at Jondalstunnelen kan realiseres som en del av overgangsordningen."

Disse medlemmer viser til at Jondalstunnelen var omtalt som ett av to navngitte prosjekter i egen merknad om store fylkesvegprosjekter i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011, der det ble pekt på aktuell realisering for noen få prosjekter i 4-årsperioden 2002-2005.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser igjen til at av totalkostnaden skal hele 85

pst. dekket gjennom brukerbetaling, tilskudd fra kommunene Jondal, Kvam og Odda og midler fra Hordaland fylkeskommune. Statlige midler utgjør en liten del av samlet kostnad som vil gi berørt region betydelig gevinst gjennom bedre mobilitet for arbeidskraft og hurtigere og rimeligere transport for næringslivet. Disse medlemmer peker i tillegg på de betydelige

tilleggseffekter fra dette samferdselsprosjektet for forbindelsen mellom Hordaland/Haugesundsområdet og Grenland/Oslo-området.

Disse medlemmer legger derfor til grunn at prosjektet sikres oppstart i 2005 gjennom midler på statsbudsjettet for 2005.

9. FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Framstegspartiet:

Forslag 1

Rammeområde 18 (Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2004 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter:				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	651 180 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 400 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i>	218 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	28 800 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	2 500 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	13 000 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	57 500 000	
1070		Loran-C (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	6 500 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	82 300 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	16 900 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	5 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	20 000 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 800 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	420 500 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	364 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	13 000 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	108 000 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	43 200 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	18 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 72</i>	6 639 700 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 31, post 33 og post 72</i>	6 985 500 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	204 000 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	54 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	30 200 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 200 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	10 400 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten	192 300 000	
	71	Refusjon av dieselavgift ekspressbusser	30 000 000	
	73	Tilskudd til lengre reiser	46 500 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	1 900 000 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	72 300 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 472 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	736 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	19 200 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	3 100 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i> ...	3 800 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 500 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	55 000 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester	216 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	134 700 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	15 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	15 500 000	
		Totale utgifter		<u>22 159 080 000</u>
Inntekter:				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	502 825 000	
	2	Andre inntekter	7 600 000	
4070		Loran-C (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 250 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 000 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	87 600 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	17 600 000	
	2	Diverse gebyrer	294 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	141 400 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	184 300 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	167 800 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	72 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	165 200 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	476 500 000	
		Totale inntekter		<u>2 122 675 000</u>

II
Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 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 under kap. 4062 post 2 til følgende formål under kap. 1062 post 30:

- a) dekning av salgskostninger forbundet med salget
- b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III
Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 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 2004 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		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner
	46	Trafikksentral Nord-Norge	15 mill. kroner

V
Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI
Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan selge og bortfeste fast eiendom for inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VII
Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

VIII
Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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 1 136 mill. kroner.

IX
Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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.

X
Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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.

XI
Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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

XII
Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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

XIII
Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan forplikte staten for framtidige 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 2004 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

XV
Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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
Overføring til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Forslag frå Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Rammeområde 18 (Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2004 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter:				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	841 180 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 400 000	
	30	Maritim infrastruktur, <i>kan overføres, kan nyttes under post 24</i>	263 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	43 800 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	12 500 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	27 400 000	
	70	Tilskudd Redningselskapet	57 500 000	
1070		Loran-C (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	6 500 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	74 300 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	17 300 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 500 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	112 600 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	16 200 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 800 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	420 500 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	264 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	13 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	121 000 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	43 200 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	23 300 000	
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>	5 834 700 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 31, post 33 og post 72</i>	3 858 200 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	241 300 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	45 300 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	30 200 000	
	60	Forsøk	482 200 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 205 000 000	
1321		Mesta AS		
	71	Tilskudd til restrukturering	356 500 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	275 400 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten	200 800 000	
	73	Tilskudd til lengre reiser	46 500 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i> ..	2 904 300 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	72 300 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i> .	2 058 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 416 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	26 000 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	3 100 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	3 800 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 500 000	
	71	Tilskudd til samfunnsplågte oppgaver vedr. Totalforsvaret	55 000 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester	316 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	149 700 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	15 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 500 000	
		Totale utgifter		<u>22 049 080 000</u>
Inntekter:				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	502 825 000	
	2	Andre inntekter	7 600 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
4070		Loran-C (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 250 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 000 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	87 600 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	17 600 000	
	2	Diverse gebyrer	294 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	31 400 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	184 300 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	167 800 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	72 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	165 200 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	476 500 000	
		Totale inntekter		<u>2 012 675 000</u>

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 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 under kap. 4062 post 2 til følgende formål under kap. 1062 post 30:

- a) dekning av salgsomkostninger forbundet med salget
- b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 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 2004 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		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner
	46	Trafikksentral Nord-Norge	15 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan selge og bortfeste fast eiendom for inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

VIII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan gi tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til anskaffelse og ombygging av ferjer i tilskuddsberettiget riksvegferjedrift, likevel slik at totalrammen for nytt og gammelt ansvar ikke overstiger 1 136 mill. kroner.

IX

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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.

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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.

XI

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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

XII

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, 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

XIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan forplikte staten for framtidige 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 2004 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

XV
Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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

Overføring til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Rammeuavhengige forslag

Forslag frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag 3

Innkrevning av bensinavgift i tråd med Tromsøpakke I kan videreføres inntil Stortinget har fattet vedtak om ny Tromsøpakke II.

Forslag frå Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag 4

Den foreslåtte portoøkningen for blad og aviser gjennomføres ikke før Stortinget har behandlet St.meld. nr. 11 (2003-2004) Om virksomheten til Posten Norge AS.

Forslag frå Framstegspartiet:

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om å børsnotere Mesta AS.

Forslag 6

Stortinget ber Regjeringen fremme sak om opphevelse av Posten Norge AS' monopol på ombæring av brev med lavere vekt enn 100 gram.

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:

Rammeområde 18 (Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2004 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter:				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45	801 180 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 400 000	
	30	Maritim infrastruktur, kan overføres, kan nyttes under post 24	218 300 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	43 800 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	2 500 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	27 400 000	
	70	Tilskudd Redningselskapet	57 500 000	
1070		Loran-C (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	6 500 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	94 300 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	12 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	17 300 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	15 500 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	97 600 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	12 200 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	10 800 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	420 500 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	264 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	13 000 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	121 000 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	43 200 000	
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	23 300 000	
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>	5 834 700 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 31, post 33 og post 72</i>	4 467 200 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	181 300 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	45 300 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	30 200 000	
	60	Forsøk	512 200 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 155 000 000	
1321		Mesta AS		
	71	Tilskudd til restrukturering	356 500 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	85 400 000	
	70	Tilskudd til Hurtigruten	200 800 000	
	73	Tilskudd til lengre reiser	46 500 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 860 300 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	72 300 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 867 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 416 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	26 000 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	3 100 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	3 800 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	1 500 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret ..	55 000 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester	316 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	149 700 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	15 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	25 500 000	
		Totale utgifter		<u>22 059 080 000</u>
Inntekter:				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	502 825 000	
	2	Andre inntekter	7 600 000	
4070		Loran-C (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 250 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 000 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	87 600 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	17 600 000	
	2	Diverse gebyrer	294 300 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	41 400 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	184 300 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	167 800 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	72 300 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	165 200 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	476 500 000	
		Totale inntekter		<u>2 022 675 000</u>

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 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 under kap. 4062 post 2 til følgende formål under kap. 1062 post 30:

- a) dekning av salgsomkostninger forbundet med salget
- b) oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

III

Fullmakt til overskridelse

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 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 2004 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		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner
	46	Trafikksentral Nord-Norge	15 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeridepartementet i 2004 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan selge og bortfeste fast eiendom for inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

VIII

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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 1 136 mill. kroner.

IX

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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.

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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.

XI

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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

XII

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, 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

XIII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan forplikte staten for framtidige 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 2004 kan opprette aksjeselskap under Jernbaneverket med aksjekapital tilsvarende minimumskravet i aksjeloven.

XV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 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

Overføring til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2004 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 1. desember 2003

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, kap. 1330 post 60, 1360 og 4070

Geir-Ketil Hansen

ordf. for kap. 1351 og kap. 1320 post 31

Sverre J. Hoddevik

ordf. for kap. kap. 1062 post 30 og 60

Odd Holten

ordf. for kap. kap. 1300 (unntatt post 70), 1314 og 4300

Hans Gjeisar Kjæstad

ordf. for kap. 1313, 1354, 4313 og 5619

Thore A. Nistad

ordf. for kap. 1320 post 30

Jorunn Ringstad

ordf. for kap. 1311, 1380 og 4380

Jan Sahl

ordf. for kap. 1062 post 46 og 70, og 1320 post 72

Oddbjørg Ausdal Starrfelt

ordf. for kap. 1320 post 23 og post 33, 1321 og 1322

Tor-Arne Strøm

ordf. for kap. 1310 og 1370

Kenneth Svendsen

ordf. for kap. 1062 post 45, og 1330 post 70 og 73

Heidi Sørensen

ordf. for kap. 1062 post 1 og 21, 1301, 1320 post 60, og 4062

