



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2004–2005)

Budsjettinnstilling til Stortinget
frå samferdselskomiteen

St.prp. nr. 1 (2004-2005), St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2, 5 og 6 (2004-2005) og Dokument nr. 8:1 (2004-2005)

Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet for 2005, kapittel under Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet (rammeområde 18), og forslag frå stortingsrepresentantane Åslaug Haga og Jorunn Ringstad



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2004–2005)

Budsjettinnstilling til Stortinget
frå samferdselskomiteen

St.prp. nr. 1 (2004-2005), St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2, 5 og 6 (2004-2005) og Dokument nr. 8:1 (2004-2005)

**Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet
for 2005, kapittel under Fiskeri- og kystdepartementet og
Samferdselsdepartementet (rammeområde 18), og forslag
frå stortingsrepresentantane Åslaug Haga og Jorunn Ringstad**

INNHOOLD

Innleiing	5
1. Samandrag	5
1.1 Oversikt over budsjettforslaga	5
1.2 Hovudpunkt i St.prp. nr. 1 (2004-2005): Fiskeri- og kystdepartementet - Kystforvaltning ..	8
1.3 Hovudpunkt i St.prp. nr. 1 (2004-2005): Samferdselsdepartementet	8
2. Stortinget sitt vedtak om rammesum	11
3. Komiteen sine hovudprioriteringar for rammeområde 18	11
3.1 Oppsummering av fraksjonane sine løyvingforslag for rammeområde 18	11
4. Generelle merknader frå komiteen	15
4.1 Budsjettavtale mellom regjeringspartia og Framstegspartiet	15
4.2 Generelle merknader frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet	18
4.3 Generelle merknader frå Høgre og Kristeleg Folkeparti	18
4.4 Generelle merknader frå Arbeidarpartiet	19
4.5 Generelle merknader frå Framstegspartiet	23
4.6 Generelle merknader frå Sosialistisk Venstreparti	30
4.7 Generelle merknader frå Senterpartiet	33
5. Fiskeri- og kystdepartementet - Utdrag frå dei einskilde budsjettkapitla, samt komiteen sine merknader til desse	35
5.1 Kap. 1062 og kap. 4062 Kystverket	35
5.1.1 Samandrag	35
5.1.2 Merknader frå komiteen	36
5.2 Kap. 1070 og 4070 Loran-C	40
5.2.1 Samandrag	40
5.2.2 Merknader frå komiteen	40
6. Samferdselsdepartementet - Utdrag frå dei einskilde budsjettkapitla, samt komiteen sine merknader til desse	41
6.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet	41
6.1.1 Samandrag	41
6.1.2 Merknader frå komiteen	41
6.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling	41
6.2.1 Samandrag	41
6.2.2 Merknader frå komiteen	41
6.3 Kap. 1310 Flytransport	44
6.3.1 Samandrag	44
6.3.2 Merknader frå komiteen	44
6.4 Kap. 1311 Tilskot til regionale flyplassar	44
6.4.1 Samandrag	44
6.4.2 Merknader frå komiteen	44
6.5 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet	45
6.5.1 Samandrag	45
6.5.2 Merknader frå komiteen	45
6.6 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	45
6.6.1 Samandrag	45
6.6.2 Merknader frå komiteen	45
6.7 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	46

6.7.1	Samandrag	46
6.7.2	Merknader frå komiteen	46
6.8	Kap. 1320 og 4320 Statens vegvesen	46
6.8.1	Samandrag - Generelt	46
6.8.2	Generelle merknader frå komiteen	46
6.8.3	Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald av riksvegar m.m.	47
6.8.4	Post 29 Vederlag til OPS-prosjekt	49
6.8.5	Post 30 Riksveginvesteringar	49
6.8.6	Post 31 Rassikring	53
6.8.7	Post 61 Oppgradering av fylkesvegar	54
6.8.8	Post 33 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift	55
6.8.9	Post 35 Vegutbygging i Bjørvika	55
6.8.10	Post 36 Utgreiing av alternativ utbygging i forbindelse med Bjørvika	55
6.8.11	Post 60 Forsøk	55
6.8.12	Post 72 Tilskot til riksvegferjedrift	56
6.8.13	Merknader frå komiteen til kap. 4320 Statens vegvesen	57
6.9	Kap. 1321 (og 4321) Mesta AS	57
6.9.1	Samandrag	57
6.9.2	Merknader frå komiteen	57
6.10	Kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS	57
6.10.1	Samandrag	57
6.10.2	Merknader frå komiteen	57
6.11	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	57
6.11.1	Samandrag	57
6.11.2	Merknader frå komiteen	58
6.12	Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket	60
6.12.1	Samandrag	60
6.12.2	Merknader frå komiteen	61
6.13	Kap. 1351 Persontransport med tog	64
6.13.1	Samandrag	64
6.13.2	Merknader frå komiteen	65
6.14	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	67
6.14.1	Samandrag	67
6.14.2	Merknader frå komiteen	67
6.15	Kap. 1355 BaneService AS	67
6.15.1	Samandrag	67
6.15.2	Merknader frå komiteen	68
6.16	Kap. 1360 Samferdselsberedskap	68
6.16.1	Samandrag	68
6.16.2	Merknader frå komiteen	68
6.17	Kap. 1370 Posttenester	69
6.17.1	Samandrag	69
6.17.2	Merknader frå komiteen	69
6.18	Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet	70
6.18.1	Samandrag	70
6.18.2	Merknader frå komiteen	70
7.	Anmodningsvedtak	71
8.	Andre merknader sett fram under behandlinga i komiteen	71
8.1	Biloppstillingsplasser	71
8.2	Media- og kommunikasjonsmuseum på Vestbanen, Oslo	71
8.3	Drosjenæringen	71
8.4	Gassferjer	71
8.5	Refusjon frå fylkeskommunar	72
8.6	Grøn Stat	72
9.	Forslag frå mindretal	72
10.	Tilråding frå komiteen	77
	Vedlegg	83



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2004-2005)

Budsjettinnstilling til Stortinget frå samferdselskomiteen

(St.prp. nr. 1 (2004-2005), St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2, 5 og 6 (2004-2005) og Dokument nr. 8:1 (2004-2005))

Innstilling frå samferdselskomiteen om løyvingar på statsbudsjettet for 2005, kapittel under Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet (rammeområde 18), og forslag frå Stortingsrepresentantane Åslaug Haga og Jorunn Ringstad

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 Sahle, og frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, viser til at rammeområde 18 omfattar inntekts- og utgiftskapittel under Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Komiteen fremjar i innstillinga forslag om løyvingar på statsbudsjettet for 2005 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 Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet 90-postar blir behandla av finanskomiteen utanfor rammesystemet.

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tl. 2, 5 og 6
Utgifter i hele kroner				
<i>Fiskeri- og kystdepartementet</i>				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)	1 218 530 000	1 235 130 000
	1	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45	810 000 000	810 000 000
	21	Spesielle driftsutgifter	3 510 000	3 510 000
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, kan overføres	222 200 000	222 200 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres, kan nyttes under post 1	40 080 000	40 080 000
	46	Trafikksentral Nord-Norge, kan overføres	54 340 000	54 340 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, kan overføres	28 300 000	28 300 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet	60 100 000	60 100 000
	72	Tilskudd til omstrukturering, kan overføres	0	16 600 000
1070		Loran - C (jf. kap. 4070)	27 400 000	27 400 000
	1	Driftsutgifter	27 400 000	27 400 000

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tl. 2, 5 og 6
<i>Samferdselsdepartementet</i>				
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	129 200 000	129 200 000
	1	Driftsutgifter	98 300 000	98 300 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	13 000 000	13 000 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	17 900 000	17 900 000
1301		Forskning og utvikling mv.	155 700 000	155 700 000
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ...	17 000 000	17 000 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	100 400 000	100 400 000
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	22 600 000	22 600 000
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede mv., <i>kan overføres</i>	15 700 000	15 700 000
1310		Flytransport	444 000 000	444 000 000
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	444 000 000	444 000 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	53 400 000	53 400 000
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	40 000 000	40 000 000
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	13 400 000	13 400 000
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)	179 800 000	179 800 000
	1	Driftsutgifter	132 100 000	132 100 000
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	47 700 000	47 700 000
1314		Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)	31 800 000	31 800 000
	1	Driftsutgifter	31 800 000	31 800 000
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	12 507 000 000	12 490 300 000
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	5 968 000 000	5 968 000 000
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	100 000 000	100 000 000
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 592 000 000	4 575 300 000
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	184 200 000	184 200 000
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	46 100 000	46 100 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	30 700 000	30 700 000
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>	420 000 000	420 000 000
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 166 000 000	1 166 000 000
1321		Mesta AS	380 100 000	380 100 000
	71	Tilskudd til restrukturering	380 100 000	380 100 000
1330		Særskilte transportiltak	341 100 000	357 800 000
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	116 300 000	116 300 000
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	200 800 000	217 500 000
	74	Kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport	24 000 000	24 000 000
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 270 000 000	4 270 000 000
	22	Omstrukturingskostnader, <i>kan overføres</i>	0	35 000 000
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 773 000 000	2 773 000 000
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	74 000 000	74 000 000
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 423 000 000	1 388 000 000

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tl. 2, 5 og 6
1351		Persontransport med tog	1 502 000 000	1 502 000 000
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 502 000 000	1 502 000 000
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	26 800 000	26 800 000
	1	Driftsutgifter	26 800 000	26 800 000
1355		BaneService AS	0	45 550 000
	71	Tilskudd til restruktureringsforpliktelser	0	45 550 000
1360		Samferdselsberedskap	45 600 000	45 600 000
	1	Driftsutgifter	3 200 000	3 200 000
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	27 600 000	27 600 000
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	600 000	600 000
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	14 200 000	14 200 000
1370		Posttjenester	326 000 000	326 000 000
	70	Kjøp av posttjenester	326 000 000	326 000 000
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	218 700 000	218 700 000
	1	Driftsutgifter	154 400 000	154 400 000
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	38 300 000	38 300 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	26 000 000	26 000 000
		Sum utgifter rammeområde 18	21 857 130 000	21 919 280 000

Inntekter i hele kroner

Inntekter under departementene

4062		Kystverket (jf. kap. 1062)	550 250 000	550 250 000
	1	Gebyrinntekter	532 390 000	532 390 000
	2	Andre inntekter	7 860 000	7 860 000
	3	Inntekter salg av fyreieendommer	10 000 000	10 000 000
4070		Loran - C (jf. kap. 1070)	3 362 000	3 362 000
	7	Refusjoner	3 362 000	3 362 000
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	2 100 000	2 100 000
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100 000	2 100 000
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	90 600 000	90 600 000
	1	Gebyrinntekter	90 600 000	90 600 000
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	379 300 000	379 300 000
	1	Salgsinntekter m.m.	18 200 000	18 200 000
	2	Diverse gebyrer	350 000 000	350 000 000
	4	Tilgodehavende fra fylkeskommunene	11 100 000	11 100 000
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	483 300 000	483 300 000
	1	Kjørevegsavgift	42 800 000	42 800 000
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	190 500 000	190 500 000
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	173 500 000	173 500 000
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	76 500 000	76 500 000
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	170 400 000	170 400 000
	1	Diverse avgifter og gebyrer	170 400 000	170 400 000

Renter og utbytte mv.

5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	402 600 000	402 600 000
	80	Renter	402 600 000	402 600 000
		Sum inntekter rammeområde 18	2 081 912 000	2 081 912 000
		Netto rammeområde 18	19 775 218 000	19 837 368 000

1.2 Hovudpunkt i St.prp. nr. 1 (2004-2005): Fiskeri- og kystdepartementet - Kystforvaltning

Ved Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 ble det lagt til grunn en statlig planramme for Kystverket på om lag 2,23 mrd. kroner for perioden 2002-2005. Budsjettforslaget for 2005 og saldert budsjett for perioden 2002-2004 gir samlet en statlig bevilgning på om lag 2,08 mrd. kroner. Dette tilsvarer en oppfølgingsprosent på om lag 93 pst.

Fiskeri- og kystdepartementet vil medvirke til ytterligere utvikling av effektive og sikre sjøtransportleder langs kysten og til utlandet. Nasjonal transportplan 2006-2015 vil være et viktig premiss for utarbeidelsen av Kystverkets handlingsprogram for 2006-2015. Arbeidet med handlingsplanen vil være viktig i 2005.

Fiskeri- og kystdepartementet vil innen utgangen av 2004 legge fram en stortingsmelding om sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Arbeidet med å revidere havne- og farvannsloven vil bli høyt prioritert i 2005.

Fiskeri- og kystdepartementet vil videreføre arbeidet med påbudte seilingsleder for skipstrafikk som representerer en miljørisiko. Videre vil departementet arbeide for at det etableres internasjonale regler om plikt til å forhåndsvarsle risikobetonte transporter. Samarbeidet med russiske myndigheter innenfor sjøsikkerhet og oljevernberedskap vil bli videreutviklet.

Fiskeri- og kystdepartementet arbeider med en gjennomgang av hele gebyrstrukturen under Kystverkets område. Gjennomgangen tar for seg flere spørsmål, herunder kostnadsorientering i gebyrsystemet.

EU-kommisjonen framla et forslag til havnesikkerhetsdirektiv 10. februar 2004. Formålet med direktivet er å bidra til økt sikkerhet og terrorberedskap i de delene av havnen som ikke omfattes av ISPS-koden og forordning 725/2004.

Havnene pålegges utvidede sårbarhetsanalyser, sikkerhetsplaner og fysiske tiltak som alle er kostnadskrevene.

Kostnader knyttet til implementering av forordning 725/2004 har blitt beregnet til å ligge et sted mellom 3 og 10 mill. kroner i større havner og mellom 200 000 kroner og 1 mill. kroner i mindre havner. Kystverket har per 1. september 2004 godkjent sårbarhetsvurderinger og sikkerhetsplaner for 336 havneterminaler som er omfattet av forordningen.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 6 (2004-2005) legges det fram forslag om konkurranseutsetting av Kystverket Produksjon og utskilling og etablering av virksomheten som et heleid statlig aksjeselskap underlagt Fiskeri- og kystdepartementet fra 1. januar 2005. Omdanningen av produksjonsvirksomheten er et ledd i Regjeringens program for modernisering, effektivisering og omstilling i offentlig sektor. Regjeringens forslag til omdanning av produksjonsvirksomheten til statsaksjeselskap innebærer et klart organisatorisk skille mellom Kystverkets myndighetsoppgaver og produksjonsvirksomheten. Samtidig åpner dette etter en omstillingsperiode for full konkurranse om utbygging og vedlike-

holdsoppgaver knyttet til fiskerihavner, farleder og større navigasjonsinstallasjoner. En utskilling og omdanning til statsaksjeselskap vil gi virksomheten like rammevilkår som de private aktørene. Alle nye prosjekter konkurranseutsettes fullt ut fra 1. januar 2005.

Det legges til grunn at omdanningen skjer som en virksomhetsoverdragelse.

1.3 Hovudpunkt i St.prp. nr. 1 (2004-2005): Samferdselsdepartementet

Samarbeidsregjeringen foreslår et samferdselsbudsjett på om lag 20,8 mrd. kroner, inkludert forslaget om en provenyøytral innlemming av luftfartens og jernbanens infrastruktur i merverdiavgiftsopplegget med full sats f.o.m. 1. januar 2005. Innføring av merverdiavgift på luftfartens og jernbanens infrastruktur er anslått å gi samlede avgiftslettelser på årsbasis for Avinor og Jernbaneverket på om lag 850 mill. kroner. I tråd med dette er bevilgningene til de to virksomhetene redusert tilsvarende. Korrigert for avgiftsendringen øker samferdselsbudsjettet med om lag 2,5 pst. eller drøyt 500 mill. kroner fra saldert budsjett 2004.

Viktige oppfølgingsområde

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 2005.

Om satsing på kollektivtransport i 2005

Foreslått samferdselsbudsjett for 2005 innebærer som budsjettet for 2004, en særlig satsing på tiltak med stor nytte for kollektivtransporten.

Bevilgningene til kollektivtransport på Samferdselsdepartementets budsjett har økt med om lag 1,3 mrd. 2005-kroner, eller nesten 18 pst., fra 2001 til budsjettforslaget for 2005, korrigert for effekten av at jernbanens infrastruktur nå foreslås innlemmet i merverdiavgiftssystemet. Økningen har vært størst for investeringer i jernbanenettet og kjøp av persontransport med tog. I tillegg er belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i storbyene innført i perioden.

Innføringen av merverdiavgift på persontransport med lav sats i 2004 har vært en viktig økonomisk reform for kollektivtransporten. For trafikkelskapene medfører dette en innsparing, ved at selskapene får adgang til å trekke fra merverdiavgift med full sats på materiell og annen vareinnsats. I 2005 er gevinsten for kollektivselskapene anslått til om lag 400 mill. kroner.

Ordningen med kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport ble vedtatt innført i samband med behandlingen av Revidert nasjonalbudsjett 2004, jf. Innst. S. nr. 250 (2003-2004). Regjeringen foreslår å videreføre ordningen med kompensasjon for el-avgift for skinnegående transport. Det foreslås bevilget 24 mill. kroner, tilsvarende helårseffekt av ordningen.

Regjeringens budsjettforslag innebærer at bevilgningene til kollektivtiltak over Samferdselsdepartementets budsjett øker med 250 mill. kroner til 9 002 mrd. kroner, eller 2,3 pst. målt mot saldert budsjett for 2004.

I tillegg kommer de fylkeskommunale midlene til lokal kollektivtransport, herunder særskilte statlige midler til skole- og studentrabatten i lokal kollektivtransport. I 2003 ga fylkeskommunene i alt over 4,5 mrd. kroner i tilskudd til bilruter, fylkesvegferjer, båt-ruter, transport for funksjonshemmede og sporvei- og forstadsbane. Dette er en økning på over 400 mill. kroner eller nesten 10 pst. i forhold til i 2002. Bare i Oslo kommune ble 830 mill. kroner gitt i tilskudd til kollektivtransporten i 2003.

De viktigste tiltak for bedre kollektivtransport i 2005 er:

- Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene styrkes betydelig. Regjeringen foreslår at det bevilges 115 mill. kroner til belønningsordningen i 2005, en vekst på over 50 pst. fra saldert budsjett 2004.
- Handlingsrommet for investeringer i jernbanenet-tet økes med mer enn 10 pst.
- Sterk økning i bevilgningene til drift og vedlikehold av jernbanen, for å gi mer driftssikre toglinjer, og dermed bedre regularitet og punktlighet i togtrafikken.
- Mer publikumsvennlig og tilgjengelig jernbane, gjennom sterk økning av bevilgningene til stasjoner og kollektivknutepunkter.
- Økte bevilgninger til kjøp av persontogtransport fra NSB.
- Om lag 660 mill. kroner til kollektivtiltak innenfor Statens vegvesens virkeområde (anslagsvis fordelt med 305 mill. kroner i statlige midler og 355 mill. kroner i bompenger) - med spesiell vekt på utbygging av T-banen i Oslo, og økte bevilgninger til framkommelighetstiltak for buss og trikk i storbyene.
- Det foreslås å inkludere luftfartens og jernbanens infrastruktur i merverdiavgiftssystemet med full sats for å skape større grad av likebehandling mellom sektorene, og for å stimulere til mer effektiv ressursbruk. Jernbaneverket og Avinor vil dermed få fradrag for inngående merverdiavgift, samtidig som bruken av infrastrukturtenestene blir ilagt merverdiavgift. Denne blir fradragsberettiget for transportselskapene.

Liberaliseringen av ekspressbusspolitikken har ført til at nye ruter opprettes og et bedre tilbud for de reisende. Dette har gitt utslag i en sterk vekst i antallet ekspressbusspassasjerer.

Samferdselsdepartementet ønsker å stimulere til utvikling av nye samarbeids- og samordningsformer, for å bidra til en helhetlig, effektiv, sikker og miljøvennlig bytransport. Etableringen av Samordningsorganet for kollektivtransport i det sentrale Østlandsområdet og forsøk med ny forvaltningsorganisering i Bergen, Trondheim, Nord-Jæren-området og Kristian-

sandsregionen, er eksempler på dette. Det legges bl.a. til rette for mer reelle prioriteringer mellom vegutbygging og satsing på kollektivtransport i storbyområdene.

Regjeringen vil videreføre arbeidet med å legge til rette for konkurranse om de offentlige tilskuddene til kollektivtransport.

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. Til kompensasjon for flyttekostnader i 2005 er det foreslått bevilget 47,7 mill. kroner til Luftfartstilsynet og 33,3 mill. kroner til Post- og teletilsynet.

Oppfølging av handlingsprogramma til Nasjonal transportplan 2002-2005

Ved utgangen av første del av planperioden er oppfølgingen av handlingsprogrammene for 2002-2005 for Statens vegvesen og Jernbaneverket samlet sett på 95,5 pst. med hensyn til de statlige bevilgningene. Både til veg- og jernbaneforvaltning er bevilgningene høyere i planperioden 2002-2005 enn i foregående fireårsperiode. Sammenlignet med bevilgningene for perioden 1998-2001 er bevilgningene om lag 3 mrd. kroner høyere i planperioden 2002-2005.

Om transportsikkerheit

Alle sektorene har en felles utfordring i å forebygge større ulykker. Regjeringen vil derfor utvide Havarikommisjonen for sivil luftfart og bane til også å gjelde vegtransport. Navnet endres samtidig til Statens havarikommisjon for transport. Kommisjonen vil iverksette undersøkelser av vegtrafikkulykker i løpet av 2005.

De største utfordringene innen transportsikkerhet er knyttet til vegsektoren.

Det forutsettes benyttet om lag 510 mill. kroner over vegbudsjettet til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2005.

Samferdselsdepartementet mener det er behov for en raskere utbygging av det høytrafikkerte vegnettet til fire felt, bl.a. for å bedre trafikksikkerheten. Innenfor drift og vedlikehold blir trafikksikkerhetsrettede tiltak prioritert også i 2005.

Regjeringen vektlegger også tiltak rettet mot trafikanter og kjøretøyer. Innenfor disse områdene vil Regjeringen i 2005 bruke om lag 800 mill. kroner til trafikksikkerhetsarbeid. Nivået på bevilgningen til denne type tiltak er doblet siden 2001.

Det forventes positive effekter av revisjonen av føreropplæringen. Ny føreropplæring blir iverksatt for alle klasser 1. januar 2005.

Virkninger av planlagte tiltak i 2005 innenfor Statens vegvesens ansvarsområde er beregnet til om lag 170 færre drepte eller skadde i vegtrafikken i forhold til 2004.

Utbyggingen av tidsmessig togkommunikasjon, GSM-R, pågår i dag på Nordlandsbanen, Rørosbanen og Raumabanen. I 2005 prioriterer Samferdselsdepartementet oppstart av en strekningsvis utbygging av

GSM-R langs det øvrige jernbanenettet. Dette vil gi et vesentlig bidrag til togsikkerheten og sørge for en enklere trafikkavvikling. Utbyggingen er samtidig viktig for arbeidet med konkurranse om sporet.

Blant annet med bakgrunn i hendelsene i USA 11. september 2001, vil det bli investert over 800 mill. kroner ved norske lufthavner som et ledd i arbeidet med å forebygge terror og sabotasje. Av samme årsak vil de årlige driftskostnadene ved de norske flyplassene bli om lag 350 mill. kroner høyere.

I tillegg til ordinære tilsynsområder, vil sikkerhetstiltak ved lufthavnene og arbeidsmiljøet i luftfarten være viktige satsingsområder for Luftfartstilsynet i 2005.

Kjøp av samferdselstjenester

I statsbudsjettet for 2005 er det til sammen foreslått statlig kjøp av tjenester for om lag 3,7 mrd. kroner, som tilsvarer en økning på 4,2 pst. fra saldert budsjett 2004 etter korreksjon for forslaget om å innføre merverdiavgift på luftfartens infrastruktur. Statens tilskudd til Avinors regionale flyplasser er redusert for å finansiere provenytapet for staten som følge av avgiftsendringen. Følgelig vil underskuddet ved de regionale flyplassene heretter i større grad bli finansiert ved overskudd fra stamrutelufthavnene. Dette prinsippet sluttet Stortinget seg til ved behandlingen av St.meld. nr. 36 (2003-2004) Om virksomheten til Avinor AS.

Over 40 pst. av totalbeløpet avsatt til statlig kjøp av samferdselstjenester i 2005, går til ordningen med kjøp av persontransporttjenester med tog.

Bruk av konkurranse i samferdselssektoren

Regjeringen vil ta i bruk konkurranse som virkemiddel for å få mer igjen for pengene.

Gjennom den nye ekomloven som ble vedtatt i 2003, har Regjeringen regulatorisk lagt til rette for videre utvikling av konkurransen i markedet for elektronisk kommunikasjon.

Økt konkurranse og etter hvert en avvikling av gjenværende enerett for Posten Norge, vil være med på å gi publikum og næringsliv et større og bedre tilbud av posttjenester til lavere pris.

Innenfor luftfarten er det etablert fri konkurranse.

Utskillelsen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet som eget selskap, Mesta AS, var en viktig del av arbeidet med å legge til rette for full konkurranseutsetting av produksjonsoppgavene i Statens vegvesen. I tillegg har det skjedd en omstilling og effektivisering av Statens vegvesen.

Statens vegvesen har gjennomført bruk av anbud som et prøveprosjekt for riksvegferjedriften. Det tas sikte på full konkurranseutsetting av ferjedriften de nærmeste årene. Tempoet i anbudsutlysningen vil avhenge av erfaringene med bruk av anbud.

Regjeringen ønsker økt konkurranse i drosjetransporten gjennom å fjerne dagens behovsprøving.

Tilsvarende reform som har skjedd på vegsektoren er under planlegging på jernbanesektoren, med etablering av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet som selskap og konkurranseutsetting av produksjonsoppgavene i Jernbaneverket.

I dag kjøper staten persontransport med tog direkte fra NSB. Regjeringen legger opp til en gradvis innføring av konkurranse på det norske jernbanenettet. Det tas sikte på å inngå kontrakt mellom Samferdselsdepartementet og vinnende togoperatør første halvår 2005, slik at togoperatøren vil ha omtrent ett år på å forberede seg til driftsstart på Gjøvikbanen. Staten vil kjøpe persontransporttjenester fra den aktøren som får kontrakten. Erfaringer fra konkurranseutsetting av Gjøvikbanen vil bli tatt hensyn til ved ytterligere konkurranseutsetting på jernbanen. I neste omgang planlegges kunngjøring av konkurranse om Sørlandsbanepakken og Bergensbanepakken.

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

Alternativ finansiering av infrastruktur

For 2004 er det anslått at om lag 2,6 mrd. kroner vil bli stilt til rådighet fra bompengeselskapene. For 2005 ventes bidraget fra bompenger å bli om lag 3 mrd. kroner. Til sammenligning utgjør forslaget til ordinære riksvegmidler over kap. 1320 post 30, om lag 4,6 mrd. kroner.

Styring av store investeringsprosjekt

Regjeringen har besluttet at ordningen med ekstern kvalitetssikring av investeringsprosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kroner skal videreføres med enkelte justeringer (heretter kalt KS 2). Regjeringen har også besluttet at det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring i en tidligere fase, før forprosjekteringen starter. Denne kvalitetssikringen (heretter kalt KS 1) har som hensikt å sikre beslutningsunderlaget for valg av konseptuelt alternativ som grunnlag for forprosjekteringen.

Det ventes inngått ny rammeavtale omfattende både KS 1 og KS 2 i løpet av 2004.

I budsjettfremlegget for 2005 omtales prosjekter som har vært til ekstern 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.

Oppfølging av anmodningsvedtak fra Stortinget

I pkt. 3.11 i St.prp. nr. 1 (2004-2005) redegjøres det nærmere for følgende anmodningsvedtak fra Stortinget:

- Nr. 3 - utbygging av stamvegnettet til motorvegstandard.
- Nr. 109 - Hurtigrutemuseet.
- Nr. 245, 246 og 251 - bredbånd.
- Nr. 539 - avhending av statens eiendommer.
- Nr. 598 - TT-ordningen.

Selskap eid av Samferdselsdepartementet

Samferdselsdepartementet står i dag som eiere av fire selskaper, NSB AS, Posten Norge AS, Avinor AS og Mesta AS.

Samferdselsdepartementet har i proposisjonen lagt fram opplegg for avkastningskrav og utbyttepolitikk for Mesta AS.

Særskilde omtalar

FØRNYING, ORGANISASJONS- OG STRUKTURENDRINGAR

I pkt. 4.1 i proposisjonen gis det en kort redegjørelse for sentrale fornyingstiltak og organisasjons- og strukturendringer under Samferdselsdepartementet.

Styret i Avinor har lagt opp til å tilby bedre og billigere tjenester til flyselskapene og flypassasjerene gjennom programmet Take off 05. Målsettingen for programmet er en permanent reduksjon i de årlige driftskostnadene på 400 mill. kroner f.o.m. 2006 sammenlignet med kostnadene i 2002.

Samferdselsdepartementet arbeider med å konkurranseutsette og omstille Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med dette som egen sak.

Erfaringer fra konkurranseutsetting av Gjøvikbanen vil bli benyttet i departementets videre arbeid med konkurranse om sporet. Planlagte utlysninger vil omfatte Bergensbanen og Sørlandsbanen.

Samferdselsdepartementet har invitert interesserte i Norge og internasjonalt til å delta i en åpen anbudskonkurranse om tildeling av kontrakt for statlig kjøp av sjøtransporttjenester og ruteløyve for drift av en sammenhengende sjøtransportrute Bergen-Kirkenes. Anbudskonkurransen gjelder kontrakt for rutedrift i perioden 1. januar 2005-3.1 desember 2012.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2004-2005) legges fram forslag til vedtak om kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes. Avtale for perioden 2005-2012 og tilhørende forslag til endringer av St.prp. nr. 1 (2004-2005) om statsbudsjettet 2005.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) legger Regjeringen fram forslag om konkurranseutsetting av Jernbaneverkets forretningsvirksomhet med tilhørende forslag til endringer i Jernbaneverkets organisasjon, herunder omdanning av Jernbaneverkets forretningsenhet BaneService til aksjeselskap. Med forslaget legges det opp til at all infrastrukturet produksjonsvirksomhet i Jernbaneverket skal konkurranseutsettes i perioden 2005-2009.

Regjeringen går inn for å etablere en felles havarikommisjon for transport, med utgangspunkt i en utvidelse av dagens Havarikommisjon for sivil luftfart og jernbane.

Et forslag om avvikling av Postens gjenværende enerett med virkning fra 1. januar 2007 har vært ute på høring. Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge fram en stortingsproposisjon om saken før årsskiftet 2004/2005.

FØRSKING OG UTVIKLING

Samferdselssektoren står overfor en rekke store utfordringer som krever en forbedring av kunnskapsba-

sen. 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.

For 2005 foreslås det bevilget 100,4 mill. kroner til samferdselsforskning.

Med basis i Nasjonal transportplan skal det i 2005 utarbeides et handlingsprogram for universell utforming/tilgjengelighet som skal inneholde en konkretisering av virkemidlene for å nå målene om bedre tilgjengelighet i transportsektoren. Tilgjengelighetsprogrammet skal gjennomføres i perioden 2006-2009.

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. Kostnadseffektive og samordnede virkemidler er nødvendig for å møte miljøutfordringene. Redusert bruk av privatbil i byområdene er viktig for å redusere miljøulempene ved transport, og en større andel av persontransporten bør avvikles ved hjelp av kollektive transportmidler.

OMTALE AV LIKESTILLING I TRANSPORTSEKTOREN

Arbeidet med å fremme likestilling mellom kjønnene er viktig på alle politikkområder. Der det er formålstjenelig skal også transportpolitikken bidra til likestilling mellom menn og kvinner. Videre skal menn og kvinner gis samme mulighet til å delta i planlegging og beslutninger innenfor transportområdet.

2. STORTINGET SITT VEDTAK OM RAMESUM

Ved vedtak i Stortinget 25. november 2004 er netto utgiftsramme for rammeområde 18 fastsett til kr 20 077 368 000, jf. Budsjett-innst. S. I (2004-2005). Ramma er meddelt komiteen i brev frå Stortingets presidentskap datert 25. november 2004. Dei løyvingforslaga som er sette fram i innstillinga byggjer på denne ramma, jf. Stortingets forretningsorden § 19.

3. KOMITEEN SINE HOVDUPRIORITERINGAR FOR RAMMEOMRÅDE 18

3.1 Oppsummering av fraksjonane sine løyvingforslag for rammeområde 18

Komiteen viser til at etter Stortinget sin forretningsorden § 19 kan det i fagkomiteane ikkje utformast forslag til løyvingvedtak som avviker frå dei rammene Stortinget har vedteke.

Komiteen viser til at Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Senterpartiet ikkje har justert sine primærstandpunkt etter Stortinget sitt løyvingvedtak under

rammeområde 18, og er difor ikkje inkludert i tabellen. Det kan visast til kapittel 4.3 der primærstandpunkta til Arbeidarpartiet kjem fram, til kapittel 4.4 der primærstandpunkta til Framstegspartiet kjem fram og kapittel 4.6 der primærstandpunkta til Senterpartiet kjem fram.

Komiteen viser til at komiteen sine medlemmer frå Framstegspartiet i samsvar med framforhandla avtale

med regjeringspartia, jf. kapittel 4.1 i innstillinga, vil støtte forslaget frå Høgre og Kristeleg Folkeparti. Dette forslaget blir difor tilråding i kapittel 10 i innstillinga.

Komiteen viser til at det i etterfølgjande tabell er laga ei oversikt over forslag til løyving innanfor rammeområde 18 på kapittel- og postnivå.

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 Tl. nr. 2, 5 og 6	H, KrF	SV
Utgifter (i hele tusen kroner)					
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)	1 235 130	1 230 130	1 285 130
				(-5 000)	(+50 000)
	1	Driftsutgifter	810 000	810 000	876 600
				(0)	(+66 600)
	21	Spesielle driftsutgifter	3 510	3 510	3 510
				(0)	(0)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	222 200	227 200	222 200
				(+5 000)	(0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	40 080	40 080	40 080
				(0)	(0)
	46	Trafikksentral Nord-Norge	54 340	44 340	54 340
				(-10 000)	(0)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	28 300	28 300	28 300
				(0)	(0)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	60 100	60 100	60 100
				(0)	(0)
	72	Tilskudd til omstrukturering	16 600	16 600	0
				(0)	(-16 600)
1070		Loran - C (jf. kap. 4070)	27 400	27 400	27 400
				(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	27 400	27 400	27 400
				(0)	(0)
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	129 200	129 200	123 200
				(0)	(-6 000)
	1	Driftsutgifter	98 300	98 300	92 300
				(0)	(-6 000)
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	13 000	13 000	13 000
				(0)	(0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	17 900	17 900	17 900
				(0)	(0)
1301		Forskning og utvikling mv.	155 700	155 700	165 700
				(0)	(+10 000)
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	17 000	17 000	17 000
				(0)	(0)
	50	Samferdselsforskning	100 400	100 400	105 400
				(0)	(+5 000)
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.	22 600	22 600	27 600
				(0)	(+5 000)
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede mv.	15 700	15 700	15 700
				(0)	(0)
1310		Flytransport	444 000	444 000	444 000
				(0)	(0)
	70	Kjøp av innenlandske flyruter	444 000	444 000	444 000
				(0)	(0)

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tl. nr. 2, 5 og 6	H, KrF	SV
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	53 400	53 400	53 400
				(0)	(0)
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	40 000	40 000	40 000
				(0)	(0)
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	13 400	13 400	13 400
				(0)	(0)
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)	179 800	179 800	179 800
				(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	132 100	132 100	132 100
				(0)	(0)
	22	Flyttekostnader	47 700	47 700	47 700
				(0)	(0)
1314		Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)	31 800	31 800	31 800
				(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	31 800	31 800	31 800
				(0)	(0)
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	12 490 300	12 830 300	12 256 300
				(+340 000)	(-234 000)
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	5 968 000	5 969 000	5 968 000
				(+1 000)	(0)
	29	Vederlag til OPS-prosjekter	100 000	100 000	100 000
				(0)	(0)
	30	Riksveginvesteringer	4 575 300	4 872 300	4 200 300
				(+297 000)	(-375 000)
	31	Rassikring	184 200	210 200	255 200
				(+26 000)	(+71 000)
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	46 100	46 100	46 100
				(0)	(0)
	35	Vegutbygging i Bjørvika	30 700	30 700	30 700
				(0)	(0)
	60	Forsøk	420 000	420 000	420 000
				(0)	(0)
	61	Oppgradering av fylkesvegar	0	0	50 000
				(0)	(+50 000)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 166 000	1 182 000	1 186 000
				(+16 000)	(+20 000)
1321		Mesta AS	380 100	280 100	280 100
				(-100 000)	(-100 000)
	71	Tilskudd til restrukturering	380 100	280 100	280 100
				(-100 000)	(-100 000)
1330		Særskilte transporttiltak	357 800	362 800	452 800
				(+5 000)	(+95 000)
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	116 300	116 300	206 300
				(0)	(+90 000)
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	217 500	222 500	222 500
				(+5 000)	(+5 000)
	74	Kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport	24 000	24 000	24 000
				(0)	(0)
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 270 000	4 270 000	4 635 000
				(0)	(+365 000)
	22	Omstrukturingskostnader	35 000	35 000	0
				(0)	(-35 000)
	23	Drift og vedlikehold	2 773 000	2 773 000	2 773 000
				(0)	(0)
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen	74 000	74 000	74 000
				(0)	(0)
	30	Investeringer i linjen	1 388 000	1 388 000	1 788 000
				(0)	(+400 000)

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tl. nr. 2, 5 og 6	H, KrF	SV
1351		Persontransport med tog	1 502 000	1 502 000	1 542 000
				(0)	(+40 000)
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 502 000	1 502 000	1 542 000
				(0)	(+40 000)
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	26 800	26 800	26 800
				(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	26 800	26 800	26 800
				(0)	(0)
1355		BaneService AS	45 550	45 550	45 550
				(0)	(0)
	71	Tilskudd til restruktureringsforpliktelser	45 550	45 550	45 550
				(0)	(0)
1360		Samferdselsberedskap	45 600	45 600	45 600
				(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	3 200	3 200	3 200
				(0)	(0)
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv.	27 600	27 600	27 600
				(0)	(0)
	70	Beredskapslagring	600	600	600
				(0)	(0)
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	14 200	14 200	14 200
				(0)	(0)
1370		Posttjenester	326 000	326 000	326 000
				(0)	(0)
	70	Kjøp av posttjenester	326 000	326 000	326 000
				(0)	(0)
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	218 700	218 700	218 700
				(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	154 400	154 400	154 400
				(0)	(0)
	22	Flyttekostnader	38 300	38 300	38 300
				(0)	(0)
	45	Større utstysanskaffelser og vedlikehold	26 000	26 000	26 000
				(0)	(0)
		Sum utgifter	21 919 280	22 159 280	22 139 280
				(+240 000)	(+220 000)

Inntekter (i hele tusen kroner)

4062		Kystverket (jf. kap. 1062)	550 250	550 250	550 250
				(0)	(0)
	1	Gebyrinntekter	532 390	532 390	532 390
				(0)	(0)
	2	Andre inntekter	7 860	7 860	7 860
				(0)	(0)
	3	Inntekter salg av fyreiendommer	10 000	10 000	10 000
				(0)	(0)
4070		Loran - C (jf. kap. 1070)	3 362	3 362	3 362
				(0)	(0)
	7	Refusjoner	3 362	3 362	3 362
				(0)	(0)
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	2 100	2 100	2 100
				(0)	(0)
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100	2 100	2 100
				(0)	(0)

Kap.	Post	Formål:	St.prp. nr. 1 med Tl. nr. 2, 5 og 6	H, KrF	SV
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	90 600	90 600	90 600
				(0)	(0)
	1	Gebyrinntekter	90 600	90 600	90 600
				(0)	(0)
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	379 300	379 300	379 300
				(0)	(0)
	1	Salgsinntekter m.m.	18 200	18 200	18 200
				(0)	(0)
	2	Diverse gebyrer	350 000	350 000	350 000
				(0)	(0)
	4	Tilgodehavende fra fylkeskommunene	11 100	11 100	11 100
				(0)	(0)
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	483 300	483 300	463 300
				(0)	(-20 000)
	1	Kjørevegsavgift	42 800	42 800	22 800
				(0)	(-20 000)
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	190 500	190 500	190 500
				(0)	(0)
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	173 500	173 500	173 500
				(0)	(0)
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	76 500	76 500	76 500
				(0)	(0)
4380		Post- og teleilsynet (jf. kap. 1380)	170 400	170 400	170 400
				(0)	(0)
	1	Diverse avgifter og gebyrer	170 400	170 400	170 400
				(0)	(0)
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	402 600	402 600	402 600
				(0)	(0)
	80	Renter	402 600	402 600	402 600
				(0)	(0)
		Sum inntekter	2 081 912	2 081 912	2 061 912
				(0)	(-20 000)
		Sum netto	19 837 368	20 077 368	20 077 368
				(+240 000)	(+240 000)

4. GENERELLE MERKNADER FRÅ KOMITEEN

4.1 Budsjettavtale mellom regjeringspartia og Framstegspartiet

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til forliket i Budsjett-innst. S. I (2004-2005) mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. Flertallet viser til at det i

forliket er 350 mill. kroner satt av til riksvegformål i tillegg til Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2004-2005) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2, 5 og 6 (2004-2005).

Flertallet viser videre til at forliket førte med seg en netto økning av rammeområde 18 med 240 mill. kroner i forhold til Regjeringen sitt forslag til bevilgninger i St.prp. nr. 1 (2004-2005) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2, 5 og 6 (2004-2005).

Flertallet viser til at nettobeløpet 240 mill. kroner framkommer slik:

Kap.	Post	Formål	Endringer: H, FrP, KrF og V
1062	46	Trafikksentral Nord-Norge	- 10 000 000
1320		Statens vegvesen	+ 350 000 000
		(av beløpet settes av midler til Hurtigrutemuseet og Stad skipstunnel)	
1321	71	Tilskudd til restrukturering	- 100 000 000
		SUM	+ 240 000 000

Flertallet er enige om følgende fordeling av økningen 350 mill. kroner på kap. og poster/tiltak:

Kap.	Post	Formål	Kroner
1062	30	Nyanlegg og større vedlikehold; øremerket Stad skipstunnel for klarlegging grunnlag for anbudsinnhentelse	5 000 000
1320	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	1 000 000
1320	30	Riksveginvesteringer	297 000 000
1320	31	Rassikring	26 000 000
1320	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	16 000 000
1330	70	Øremerket til Stiftelsen Hurtigrutemuseet Gamle Finnmarken	5 000 000
SUM			350 000 000

Flertallet er enige om følgende fordeling av midlene på prosjekter og tiltak innen de enkelte fylkene:

Oslo 20 mill. kroner	
Rv 150 Ulvensplitten-Sinsen	20 mill. kroner
Akershus 20 mill. kroner	
Rv 152 Mastemyrveien-Kolbotnveien: Til kryssombygging	15 mill. kroner
Rv 177/Rv 175 Årnes: Til kryssutbedring	5 mill. kroner
Østfold 25 mill. kroner	
E18, parsellen Momarken-Sekkelsten: Til oppstart	25 mill. kroner
Hedmark/Sør-Trøndelag 40 mill. kroner	
Rv 3 i Hedmark og Sør-Trøndelag: Til strekningen Kolomoen-Ulsberg og ny kryssing ved Innset/Ulsberg	40 mill. kroner
Oppland 33 mill. kroner	
Rv 33 Tonsåsen: Til videreføring av allerede igangsatt arbeid	18 mill. kroner
Rv 15 Otta-Stryn: Til ny Finna bru i Vågå	6 mill. kroner
E16 Fillefjell: Til videreføring av eksisterende arbeid på Øye	9 mill. kroner
Buskerud 16 mill. kroner	
Rv 7 mellom Hønefoss og Hol: Til etappevise forbedringer	15 mill. kroner
Rv 50: Til økt vedlikehold/brøyting, til utvidede åpningstider	1 mill. kroner
Vestfold 10 mill. kroner	
E18: Til bygging av to holdeplasser for ekspressbusser	10 mill. kroner
Telemark 20 mill. kroner	
Øking av den fylkesfordelte rammen til riksveger	20 mill. kroner
Aust-Agder 10 mill. kroner	
Rv 9 Kristiansand-Hovden: Til parsellmessig utbedring	10 mill. kroner
Vest-Agder 15 mill. kroner	
Til bru over Spangereidskanalen	7 mill. kroner
Rv 465 Kvinesheia-Farsund (Listerpakka)	8 mill. kroner
Rogaland 19 mill. kroner	
Rv 13 Hjelmeland: Til gjenstående parsell Askvik-Pundsnes	10 mill. kroner
Til kapasitetsutvidelse for å hindre gjenståing i ferjesamband:	
- til Boknafjordsambandet	4 mill. kroner
- til Tausambandet	5 mill. kroner

Hordaland 30 mill. kroner	
Tilskudd til Jondalstunnelen:	
30 mill. kroner i 2005 forutsatt Stortingets endelige godkjenning av finansieringsopplegget for prosjektet. Det er videre en forutsetning at resten av det statlige tilskuddet på til sammen 50 mill. kroner blir prioritert innenfor fylkesfordelt ramme til øvrige riksveger i Hordaland for perioden 2006-2009. Dersom midlene ikke kan brukes på Jondalstunnelen i 2005, kan Vestlandsrådet, i samråd med fylkeskommunen, omprioritere midlene til andre prosjekter i Hordaland	30 mill. kroner
Sogn og Fjordane 20 mill. kroner	
Rv 61 Maurstad-Møre og Romsdal grense: Til ferdigstilling	7 mill. kroner
Rv 13, strekningen fra Dragsvik til Vetlefjorden: Til rassikringstiltak	8 mill. kroner
Stad skipstunnel: Klarlegge grunnlaget for anbudsinnhentelse	5 mill. kroner
Møre og Romsdal 18 mill. kroner	
Til etablering av tilbud med nattferje på stamvegstrekkene Volda-Folkestad og Halså-Kanestraum fra 1. januar 2005	7 mill. kroner.
Rv 658 Solholmen-Sundsboen, Setkleiva: Til rassikringsprosjekt .	11 mill. kroner
Nord-Trøndelag 10 mill. kroner	
Namdalsprosjektet/øvrige riksveger i Nord-Trøndelag: Til finansiering av Namdalsprosjektet, men kan dersom prosjektet er fullfinansiert, brukes til midlene til andre riksvegsformål i fylket	10 mill. kroner
Nordland 32 mill. kroner	
E6 gjennom Fauske:	
Til videreføring av oppstartete utbedringer av E6 gjennom Fauske sentrum fra rundkjøring mellom E6 og Rv 80 og sørover til neste planlagte rundkjøring, inkludert tilførselsveger. Hvis det viser seg at prosjektet ikke kan gjennomføres med 7,5 meters vegbredde og at antall parkeringsplasser ikke kan opprettholdes, skal midlene benyttes til andre prosjekter i Nordland, etter nærmere avtale mellom partene	22 mill. kroner
E10, gjennom Fjøsdaalen, til rassikring	5 mill. kroner
Tilskott til Stiftelsen Hurtigrutemuseet Gamle Finnmarken	5 mill. kroner
Troms 5 mill. kroner	
E6 ved Rotsund: Til forsterkning og opprustning	5 mill. kroner
Finnmark 7 mill. kroner	
Rv 890 ved Rødberget: Til rassikringsmidler i 2005 til slutføring av trinn 1, jf. bevilgning til oppstart i 2004	2 mill. kroner
Rv 890 Luftjok-Austertana og Rv 883 Lerresfjordvegen: Til ferdigstilling av mindre utbedringene	5 mill. kroner
SUM	350 000 000

Hurtigrutemuseet

Flertallet viser til at Stortinget i forbindelse med behandlingen av Innst. S. nr. 61 (2003-2004) gjorde følgende vedtak:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av våren 2004 komme tilbake til Stortinget med en sak om Hurtigrutemuseet, inkludert en gjennomgang/kartlegging av de økonomiske forhold rundt fremtidig investering og drift."

Flertallet viser til at Regjeringen ikke ønsker å legge museet under Samferdselsdepartementet og tar dette til orientering.

Flertallet mener det er viktig at Hurtigruten som en del av kystens kulturhistorie tas vare på. På denne bakgrunn bes Nordland fylkeskommune sette ned et utvalg bestående av representanter fra Nordland fylkeskommune, Kulturdepartementet, Samferdselsdepartementet, Hadsel kommune og Stiftelsen Hurtigrutemuseet Gamle Finnmarken. Utvalgets mandat er å finne hvor og hvordan Hurtigrutens historie og Gamle Finnmarken kan tas vare på.

Flertallet viser videre til at Hurtigruteskipet Gamle Finnmarken står i fare for å forfalle. For å stoppe videre forfall legges det inn 5 mill. kroner i støtte til Stiftelsen Hurtigrutemuseet Gamle Finnmarken for 2005.

OPS Prosjekter

Flertallet viser til at de foreløpige rapporter fra igangsatte OPS-prosjekter er positive. Flertallet viser også til ønske fra NHO, Byggenæringens Landsforening og Maskinentreprenørenes Forbund om å iverksette flere OPS-prosjekter, og da også små prosjekter. Flertallet viser til at trafikken på Rv 80 mellom Røvik og Straumsnes er betydelig, og en stor del av trafikken er tungtrafikk. På grunn av et stort antall boliger i området er faren for ulykker betydelig. På denne bakgrunn bes Regjeringen utrede om tunnelen Rv 80 mellom Røvik og Straumsnes egner seg som OPS-prosjekt.

Flertallet ber Regjeringen også vurdere om det er parseller på E6-strekningen Gardermoen-Otta som egner seg for OPS-organisering.

Rv 60 Stranda-Hellesylt. Til fullfinansiering av rassikring av Nakkefonna	2 mill. kroner
Rv 660 Eresfjord-Bugge. Til rassikring av Djupfonna og Langfonna	6,7 mill. kroner
Fv 40 Lauvstad-Folkestad: Til rassikring av Vindgjølet	8,0 mill. kroner

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støtter dette og viser til behandlingen av St.prp. nr. 11 (2004-2005) Om endring av løyvingar mv. for 2004 på Samferdselsdepartementets område.

4.2 Generelle merknader frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet

Privatisering og konkurranseutsetting

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet merker seg at Regjeringen vil videreføre politikken med konkurranseutsetting, privatisering og markedsretting av den offentlige infrastrukturen på samferdselssektoren.

Disse medlemmer vil peke på at i denne stortingsperioden er Statens vegvesens produksjonsvirksomhet blitt til Mesta AS, Luftfartsverket til Avinor AS og Posten Norge BA og NSB BA er blitt omgjort til aksjeselskaper, og nå foreslås at Jernbaneverkets og Kystverkets produksjonsvirksomheter skal konkurranseutsettes.

Disse medlemmer viser til at fellesbenevnelsen på denne politikken er New Public Management. Den medfører svekket folkevalgt styring og økt markedsorientert styring av offentlig sektor og offentlig infrastruktur.

Disse medlemmer er grunnleggende uenige i at infrastrukturen skal styres etter prinsipper hvor samfunnmessige spørsmål som folkevalgt styring, regional- og distriktpolitikk, miljøvern og fordeling nedtones, til fordel for ensidig fokus på effektivisering, konkurranseutsetting og markedsorientering av politikken.

Disse medlemmer mener at omfattende konkurranseutsetting innen samferdselssektoren vil gå på bekostning av viktige sikkerhets- og beredskapsfunksjoner. Mulighetene til samfunnmessig styring reduseres og ansvaret for samfunnets fellesoppgaver oppsplittes.

Kompensasjon for foreslått reduksjon på 16,7 mill. kroner under kap. 1320 post 30 Riksvegmidler i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2004-2005)

Flertallet viser til St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2004-2005) der kap. 1320 post Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes blir foreslått økt med 16,7 mill. kroner og kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer redusert med samme beløp. Beløpet foreslås innekket ved reduksjon i bevilgning til Rv 658 i Møre og Romsdal.

Flertallet vil i forbindelse med salderingen av statsbudsjettet for 2004, jf. St.prp. nr. 11 (2004-2005) Endring av løyvingar mv. for 2004 på Samferdselsdepartementets område, gå inn for å tilbakeføre beløpet 16,7 mill. kroner til Møre og Romsdal og at midlene skal benyttes til rassikring slik (oppjusterte kostnader etter fylkets prioriteringsliste):

4.3 Generelle merknader frå Høgre og Kristeleg Folkeparti

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen Bondevik II har gjennomført en storsatsing på gode samferdselsløsninger for hele landet. Disse medlemmer er svært fornøyd med at Sem-erklæringens mål om en økning for kollektivtransporten på mellom 1,5 og 2 mrd. kroner i løpet av fireårsperioden er mer enn oppnådd. Disse medlemmer vil vise til at veginvesteringene i perioden 2002-2005 er styrket med over 1 mrd. milliard kroner i forhold til Arbeiderpartiets forslag til Nasjonal transportplan. Inkludert OPS-prosjektene er Sem-erklæringens mål for veginvesteringer om lag oppfylt.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen for 2005 foreslo et samferdselsbudsjett på 20,8 mrd. kroner, en økning av satsingen på samferdsel med en halv milliard kroner fra det høye nivået i 2004. I forliket i Budsjett-innst. S. I (2004-2005) mellom Høyre, Framskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre er partene enige om å øke bevilgningene til samferdselsformål ytterligere, og bevilgninger til riksveginvesteringer på 350 mill. kroner er fordelt fylkesvis, hovedsakelig til riksveginvesteringer. Disse medlemmer vil understreke at hovedlinjene i Regjeringens forslag til samferdselsbudsjett er videreført.

Disse medlemmer vil peke på at veksten i Regjeringens budsjettforslag er fordelt på flere transportgrener og vil bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten innen transportsektoren, samt bidra til å bedre miljøet. Økte samferdselsbevilgninger er også et viktig bidrag for å styrke verdiskaping, sysselsetting og velferd rundt om i landet.

Disse medlemmer er godt fornøyd med styrkingen av kollektivtransporten. Regjeringen går inn for at det neste år skal brukes nær 9,4 mrd. kroner til kollektivtransporttiltak. Det er en økning på 225 mill. kroner fra det rekordhøye nivået i 2004, da kollektivtransport-

ten fikk et løft på nesten 1 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at Regjeringen har mer enn oppfylt Sem-erklæringens mål om å trappe opp kollektivtransportens kraftig. De totale bevilgningene er økt med rundt 4 mrd. kroner i årene 2002 til 2005. Disse medlemmer er fornøyd med at Regjeringen foreslår 115 mill. kroner til belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i de fem største byene. Kollektivtransporten viser vekst i antall passasjerer og/eller reduserte takster for alle storbyene. NSB, Flytoget og ekspressbusserelskapene viser også gode trafikktall. Regjeringens og byenes innsats for å øke kollektivandelen gir resultater.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen bevilger 13,1 mrd. kroner til vegformål. Disse medlemmer vil også vise til at bevilgningene til vegsektoren gjør at det i 2005 kan settes i gang ti nye, store prosjekter; fem på stamvegnettet og fem på det øvrige riksvegnettet. I tillegg legges det til rette for oppstart av om lag femten mindre prosjekter. På investeringsbudsjettet prioriteres rasjonell framdrift for prosjekter som alt er satt i gang, og det gis høy prioritet til prosjekter som fører til tryggere trafikk, fjerning av flaskehals, og bedrer næringslivets framkommelighet og trafikksikkerheten. Det foreslås ca. en halv milliard kroner hver til henholdsvis trafikksikkerhet og rassikring og over 300 mill. kroner til gang- og sykkelveger. Disse medlemmer vil også vise til at veginvesteringene i perioden 2002-2005 er styrket med over en milliard kroner i forhold til Arbeiderpartiets forslag til Nasjonal transportplan. Det er videre vedtatt tre store OPS-prosjekter som har en samlet ramme på ca. 6 mrd. kroner. To av disse er igangsatt. Inkludert OPS-prosjektene er dermed også Sem-erklæringens mål for veginvesteringer om lag oppfylt.

Disse medlemmer vil vise til at bevilgningene til jernbaneformål i denne stortingsperioden har vært større enn noen gang før, med unntak av den ekstraordinære utbyggingen av Gardermobanen. Disse medlemmer viser til at forslaget til bevilgninger er satt til om lag 5,8 mrd. kroner for 2005. Disse medlemmer er også fornøyd med at bevilgningene til jernbaneinvesteringer gjør at nytt dobbeltspor Sandvika-Asker kan fullføres i 2005, og at utbygging av sikker togradio GSM-R fortsetter. Videre blir det satt i gang fjernstyring av Nordlandsbanen på strekningen Mosjøen-Bodø og bygging av ny godsterminal på Ganddal i Rogaland. I tillegg kommer midler til planlegging mv. for dobbeltsporutbygging Sandnes-Stavanger, Lysaker stasjon, nytt dobbeltspor Lysaker-Sandvika, utbygging til to spor mellom Bergen stasjon og Fløen og modernisering av godsterminalen på Alnabru i Oslo. Midlene til drift og vedlikehold på jernbanen øker med 7,7 pst., noe som gir mer driftsikre toglinjer og mer pålitelig trafikk. Det brukes videre 1,5 mrd. kroner til kjøp av persontransporttjenester med tog, en økning på 6,1 pst. sammenliknet med 2004. Nattogene er sikret også for 2005.

Disse medlemmer er fornøyd med at det foreslås at infrastrukturen for luftfart og jernbane inkluderes i momssystemet slik at investeringer i jernbane og

luftfart i større grad blir likebehandlet med veginvesteringer, og det blir likebehandling mellom egenproduksjon og innkjøpte tjenester.

Disse medlemmer anser det som meget positivt at det for 2005 foreslås bevilget hele 155,7 mill. kroner til forskning, utredning og utvikling i samferdselssektoren.

Disse medlemmer støtter Regjeringens forslag om å bevilge 22,6 mill. kroner til forsøk med alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi. Dette er en økning på 10,4 mill. kroner, nesten en fordobling i forhold til 2004.

Disse medlemmer vil også fremheve sjøtransportens viktige rolle som transportgren. Sjøtransporten er dominerende i godstransporten til og fra utlandet. Disse medlemmer ser det som positivt at det legges til rette for at havnene utvikles til effektive knutepunkter med god tilknytning til det landbaserte transportnettet, og at arbeidet med farledene i Svelvikstraumen, Drøbaksundet og Tjelsundet er prioritert i tillegg til at arbeidet for sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensing videreføres.

4.4 Generelle merknader frå Arbeidarpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener Regjeringens forslag til budsjett er ambisjonsløst med tanke på hvilke utfordringer Norge har innenfor samferdselssektoren. Disse medlemmer mener Regjeringen ikke tar på alvor Stortingets vedtak i forbindelse med vårens behandling av Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015 om at det skal brukes mer penger på samferdsel de neste ti årene. Regjeringen legger i budsjettforslaget ikke opp til å forberede samferdselsetatene på denne store satsingen til samferdselsformål gjeldende fra 2006. Disse medlemmer peker på at Regjeringen med sitt forslag til samferdselsbudsjett etter egne tall ligger 3,8 mrd. kroner etter planrammene for veg- og jernbanebevilgninger i gjeldende Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer er sterkt bekymret for utviklingen i samferdselssektoren i denne stortingsperioden. Disse medlemmer er også kritiske til omdanningen Regjeringen foretar av Jernbaneverkets og Kystverkets produksjonsvirksomhet i forbindelse med budsjettproposisjonen. Disse medlemmer vil peke på at så langt i denne Regjeringens periode har store deler av samferdselssektoren blitt konkurranseutsatt og omdannet til aksjeselskap. Disse omdanningene er gjort ut i fra ideologiske standpunkt fra Regjeringens side og ikke som følge av nødvendig omstillingsbehov i sektoren. Dette har ført til betydelig svekket politisk styringsmuligheter av samferdselssektoren for å nå samfunns mål som tjener befolkningen, som spredt bosetting og næringsutvikling i hele landet. Regjeringen Bondevik II pekte allerede i sitt første forslag til budsjett i denne stortingsperioden ut kursen mot konkurranseutsetting og privatisering. Det norske folk ble lovet store økonomiske gevinster som skulle tilbakeføres til investering i infrastruktur. Disse medlemmer har til nå ikke sett at Regjeringen kan sannsynliggjøre at løftene om mer veg og jernbane for pengene,

har blitt innfridd. Disse medlemmer mener Regjeringens liberalisering og konkurranseutsetting kan ha kostet Norge som nasjon store beløp og viktige politiske styringsmekanismer.

Disse medlemmer viser til at Statens vegvesens produksjonsvirksomhet har blitt til Mesta AS, Luftfartsverket til Avinor AS og Posten Norge BA og NSB BA er blitt omgjort til aksjeselskaper, og nå foreslås at Jernbaneverkets og Kystverkets produksjonsvirksomheter skal konkurranseutsettes. Disse medlemmer er kritiske til forslaget om omdanning av Jernbaneverkets og Kystverkets produksjonsvirksomhet i forbindelse med budsjettproposisjonen. Konkurranseutsetting av drift av persontransport på jernbane er et annet eksempel på at Regjeringen snur utviklingen i feil retning. Disse medlemmer er kritiske til denne utviklingen, og mener Regjeringen og stortingsflertallet med disse omorganiseringene har gitt fra seg styringen av viktig infrastruktur.

Disse medlemmer mener at Regjeringens ideologi om konkurranseutsetting og privatisering nå har gått så langt at også viktige sikkerhets- og beredskapsfunksjoner blir konkurranseutsatt. Dette gir etter disse medlemmers vurdering mindre mulighet for samfunnsstyring og fører til oppsplitting av ansvar. Disse medlemmer er derfor bekymret for sikkerheten og beredskapen.

Disse medlemmer ser med bekymring på utbyttepolitikken til Regjeringen. Regjeringen ser bort fra stortingsflertallets vedtak om utbytteprosent i Posten Norge AS, og har i forbindelse med Revidert nasjonal-

budsjett 2004 og nå i budsjettforslaget for 2005 økt utbyttekravet ytterligere. Disse medlemmer ser med bekymring på at Regjeringen taper bedriften ytterligere for kapital, da Posten Norge AS som bedrift er inne i en krevende omstillingsprosess med stor nedbemanning, og samtidig møter økte krav til konkurranse.

Disse medlemmer fra Arbeiderpartiet vil peke på at Norge er et land med betydelige utfordringer og store muligheter i transportsektoren. Disse medlemmer vil fortsette å bygge landet. Det er et stort behov for å vedlikeholde, ruste opp og bygge nye veier. Det samme gjelder for jernbanenettet. Arbeiderpartiet er et parti for veg og jernbane, og disse medlemmer mener Norge er avhengig av god standard på begge deler.

Disse medlemmer mener samferdselsatsing er god sysselsettingspolitikk. 1 mill. kroner brukt på samferdsel sysselsetter i snitt ett årsverk innenfor anleggssektoren og ett årsverk i eksterne ringvirkninger i næringslivet. Norge har i dag nesten 100 000 arbeidsløse, og det er også stor ledighet i anleggssektoren. Arbeiderpartiets prinsipale statsbudsjett vil redusere ledigheten i anleggssektoren.

Samlet med disse medlemmers prinsipale statsbudsjett for 2005 har Arbeiderpartiet i perioden 2002-2005 fulgt opp sine løfter fra gjeldende Nasjonal transportplan. Disse medlemmer foreslår å bevilge 1 126 mill. kroner utover Regjeringens forslag til samferdselsbudsjett for 2005, og med slik fordeling:

1062	Kystverket post 1 Driftsutgifter	16,6 mill. kroner
1062	Kystverket postene 30 og 60: Til fiskerihavneanlegg	50 mill. kroner
1320	Statens vegvesen postene 23, 30, 31 og 72	520 mill. kroner
1330	Særskilte transporttiltak post 60: Til belønningsordningen for kollektivtransport ...	35 mill. kroner
1350	Jernbaneverket post 30: Til planleggingsmidler	200 mill. kroner
1350	Jernbaneverket post 30: Til investeringer i linjen	35 mill. kroner
1351	post 70 Kjøp av persontransport med tog	100 mill. kroner
4350	Jernbaneverket post 1: Til å avvikle kjørevegsavgiften	42,8 mill. kroner
5618	Aksjer i Posten Norge AS post 80 Utbytte	126 mil. kroner

**Kap. 1062 Kystverket, til postene 30 og 60
Fiskerihavneanlegg: 50 mill. kroner**

Disse medlemmer mener det er behov for en økt satsing på fiskerihavneanlegg, og foreslår derfor å øke bevilgningene med 50 mill. kroner til kommunale og statlige havneanlegg.

Kap. 1320 Statens vegvesen, til postene 23, 30, 31 og 72: 520 mill. kroner

Disse medlemmer peker på at vi har et stort etterslep når det gjelder investeringer og vedlikehold på vegnettet. Behovet for økte midler er stort. Et godt utbygd og vedlikeholdt vegnett er en betingelse for å

bedre næringslivets vilkår. 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. I tillegg er det stort behov for økte midler til rassikring. Rassikring er viktig for å sikre folks ferdsel. Folks trygghet langs rasutsatte strekninger må tas på alvor.

Disse medlemmer foreslår derfor å bevilge 520 mill. kroner utover Regjeringens forslag til vegsektoren. Disse midlene vil gå til nye og igangsatte veg- og rassikringsprosjekter over hele landet, samt til vedlikeholdsprosjekter bl.a. knyttet til asfalteringsprogrammet, og etter slik fordeling:

Oslo	45 mill. kroner	
Tiltak for renere luft i tunneler		30 mill. kroner
Prosjekteringsmidler Groruddalen		10 mill. kroner
Asfaltering		5 mill. kroner

Akershus 45 mill. kroner	
Rv 169 Fjellsrud-Stensrud, planlegging	10 mill. kroner
E6 Jessheim-Kolomoen, planlegging	10 mill. kroner
Rv 120 i Rælingen, gang- og sykkelveg	2 mill. kroner
Gamle E6 på Råholt, miljøgate	6 mill. kroner
Nytt kryss rv 175/177 Årnes	5 mill. kroner
E6 langs Mjøsa	4 mill. kroner
Rv 21 Setskog, gang- og sykkelveg	6 mill. kroner
Kryss rv 2/rv 177 Vormsund, økte bevilgninger	2 mill. kroner
Østfold 30 mill. kroner	
E18 Sekkelstein-Momarkedet	25 mill. kroner
Rv 22 Heias-Trøgstad, breddeutvidelse	5 mill. kroner
Hedmark 25 mill. kroner	
Rv 3 Hovda bru-Fjell	25 mill. kroner
Oppland 25 mill. kroner	
E16 Storhaug-Røn N	22,5 mill. kroner
Ferje over Randsfjorden	2,5 mill. kroner
Buskerud, Telemark og Vestfold 75 mill. kroner	
Til BTV-samarbeidet til generell standardheving av riksvegnettet med følgende prosjekter:	
Rv 7 i Hallingdal	
Forskuttering på Hurum	
Rv 36 i Telemark	
Rv 38 Vrådal sentrum-Skafså	
Tønsbergpakken	
Rv 305 Sandefjord-Kodal	
Rv 38 Ferjesambandet i Kragerøskjærgården	
Aust-Agder 15 mill. kroner	
Rv 410 Saltrød-Krøgenes, gang- og sykkelveg	12 mill. kroner
Rv 42 Amerikakleiva-Stoa, gang- og sykkelveg	3 mill. kroner
Vest-Agder 20 mill. kroner	
Rv 43 Aunevik-Bukkesten, rassikring	20 mill. kroner
Rogaland 40 mill. kroner	
E 39 Bjerkreim-Stavanger	7,5 mill. kroner
Ferje Mortavika-Arsvågen	2,5 mill. kroner
Rv 13 Askvik-Pundsnes	10 mill. kroner
Rv 502 Eie-Eigerøy	10 mill. kroner
Rv 47 Haugesund-Karmøy	10 mill. kroner
Hordaland 50 mill. kroner	
Jondalstunnelen	50 mill. kroner
Sogn og Fjordane 15. mill. kroner	
E16 Borlaug-Voldum	15 mill. kroner
Møre og Romsdal 30 mill. kroner	
E 39 Rendalen-Sør-Trøndelag grense	20 mill. kroner
Rv 62 Jordalsgrenda - rassikring	7 mill. kroner
E39 Halså-Kanestrøm, nattåpne ferjer	3 mill. kroner
Sør-Trøndelag 30 mill. kroner	
Rv 3 Inset-Ulsberg	20 mill. kroner
E6 Slutføring strekningen Løklia-Vindalsliene	10 mill. kroner

Nord-Trøndelag 15 mill. kroner	
Namdalsprosjektet / Alt. E6 Langstein-kurveutbedring	10 mill. kroner
Rv 72 Baglang-Vinje, gang og sykkelsti	5 mill. kroner
Nordland 30 mill. kroner	
Støtte Hurtigrutemuseet	10 mill. kroner
Rv 808 Finneidfjord-Hemnesberget	10 mill. kroner
E10 Fjøsdaalen-Hamnøyfjellet	10 mill. kroner
Troms 20 mill. kroner	
Rv 867 Bergseng-Ervik	20 mill. kroner
Finnmark 10 mill. kroner	
E6 vest for Alta	10 mill. kroner

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak post 60, til belønningsordningen: 35 mill. kroner

Disse medlemmer vil styrke kollektivtransporten i byer og bynære områder ved å øke belønningsordningen for kommuner og fylker som selv tar initiativ til økt kollektivtrafikk. Dette er nødvendig for å styrke kollektivtransportens posisjon, for at kollektivtransporten skal bygges videre ut og gjøres til et reelt alternativ til å kjøre bil.

Kap. 1350 Jernbaneverkt post 30 Investeringer i linja: Til planlegging 200 mill. kroner

Kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linja: Til planoverganger, sikkerhet 52,2 mill. kroner

Kap. 1351 post 70 Kjøp av persontransport med tog: 100 mill. kroner

Disse medlemmer mener det offentlige har ansvaret for å sørge for at alle deler av landet har et godt og moderne kommunikasjonsnett. Disse medlemmer er derfor sterkt skeptiske til Regjeringens iver etter å konkurranseutsette persontogdrift på jernbanen.

Disse medlemmer mener at en satsing på jernbanenettet er det mest effektive vi kan gjøre for å løse trafikkorkene rundt de store byene. Disse medlemmer legger også vekt på at jernbanen er en trafikksikker, miljøvennlig og arealeffektiv transportform. Mer farlig gods over fra veg til bane skaper i tillegg større sikkerhet langs vegene også en mer miljøvennlig gods-transport. For jernbanen som fyller 150 år i år er det nå et være eller ikke være: Enten må vi satse stort på investeringssiden, eller begynne å se den langsomt forvitte. Disse medlemmer foreslår derfor å øke midlene til planlegging for å ha klargjort prosjekter til 2006 når jernbanen som følge av Arbeiderpartiets forslag i NTP skal få 10 mrd. kroner mer i perioden 2006-2015 enn det Regjeringen la opp til. I tillegg vil disse medlemmer bevilge 100 mill. kroner til økt offentlig kjøp av persontransport med tog. Disse medlemmer forutsetter at denne økningen går til opprettholdelse av ulike rabattordninger, utenlandstogene og langdistanse dagtog.

Hurtigrutemuseet

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale forslag til statsbudsjett der det foreslås å bevilge 10 mill. kroner til Hurtigrutemuseet. Disse medlemmer forutsetter at disse midler blir brukt til midlertidige tiltak for stoppe nedbrytingen av hurtigruteskipet "Gamle Finnmarken". Disse medlemmer vil understreke at ytterligere statlig finansiering i framtiden vil være avhengig av at det finnes avklarte planer både for langsiktig finansiering og for nybygg. Disse medlemmer forutsetter at det finnes lokal løsning for finansiering av halvparten av totalrammen på 90 mill. kroner, og at staten vil kunne bidra med maksimalt 50 pst. av totalrammen. Disse medlemmer forutsetter at før tilskudd på 10 mill. kroner blir overført, skal det foreligge en total finansieringsplan for prosjektet.

Kap. 4350 Jernbaneverket post 1 Kjørevegsavgift: Til avvikling 42,8 mill. kroner

Disse medlemmer foreslår å fjerne kjørevegsavgiften. Kjørevegsavgiften er til hinder for å oppnå målet om å overføre mer transport av gods fra veg til bane. Disse medlemmer mener at fjerning av kjørevegsavgiften vil få flere transportører til å velge jernbane framfor transport på veg. For deler av industrien og særlig for tømmertransporten utgjør kjørevegsavgiften en betydelig kostnad. Kjørevegsavgiften utgjør omlag 8-9 pst. av transportkostnadene til berørte tømmerbedrifter som transporterer på bane. Fjerning av kjørevegsavgiften vil bedre vilkårene for tømmerbedriftene og i tillegg styrke jernbanens stilling. Disse medlemmer ønsker å tilrettelegge for mer miljøvennlig og sikker transport av gods og vil derfor fjerne avgiften.

Omdisponeringer mv.

Disse medlemmer går i tillegg imot Regjeringens forslag til omdisponeringer på kap. 1062 Kystverket, og kap 1350 Jernbaneverket i forbindelse med omdanningen og konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold i disse selskapene. Disse medlemmer går også imot å øke utbyttekravet til Posten Norge AS slik Regjeringen foreslår. Disse medlemmer vil

derfor redusere utbytte fra Posten Norge AS med 126 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag, samt gå imot samtlige overføringer av midler fra Kystverkets og Jernbaneverkets poster som følge av omdanning og konkurranseutsettingen av Kystverkets og Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet.

Disse medlemmer går imot Regjeringens forslag om omdanning og konkurranseutsetting av Jernbaneverkets drift og vedlikeholdsvirksomhet til statlig aksjeselskap og går derfor imot forslaget om å overføre 35 mill. kroner fra kap 1350 post 30 investeringer i linjen til ny post 22 Omstrukturingskostnader.

Disse medlemmer går imot Regjeringens forslag om omdanning av Kystverkets produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap og går derfor imot forslaget til bevilgning på 16,6 mill. kroner i denne sammenheng.

Disse medlemmer går imot Regjeringens forslag om å øke utbyttekravet til Posten Norge AS, og foreslår å bevilge 126 mill. kroner for å senke utbyttet.

4.5 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 kostnadseffektiv 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 nyttekost 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. Disse medlemmer legger til grunn i sitt forslag til statsbudsjett at denne trenden snus, og at det i framtiden satses på utbygging av vegnettet.

Konkurransen 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. Konkurransen egner seg meget godt innenfor området samferdsel, derfor ønsker disse medlemmer å bruke konkurransen 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.

Basert på dette viser disse medlemmer til sitt prinsipale forslag til samferdselsbudsjett.

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 Tl.1-11	FrP
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)	1 235 130	1 070 130
	1	Driftsutgifter	810 000	-165 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	40 080	660 000
				-150 000
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	129 200	25 080
	1	Driftsutgifter	98 300	-15 000
				-17 000
1301		Forskning og utvikling mv.	155 700	81 300
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	17 000	-17 000
	50	Samferdselsforskning	100 400	31 100
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.	22 600	-124 600
				5 000
				-12 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	53 400	10 400
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	40 000	-90 000
				0
				-22 600
1313		Luftfartstilsynet (jf kap. 4313)	179 800	193 400
	1	Driftsutgifter	132 100	+140 000
				180 000
				+140 000
1314		Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane (jf kap. 4314)	31 800	164 800
	1	Driftsutgifter	31 800	-15 000
				117 100
				-15 000
1320		Statens vegvesen (jf kap. 4320)	12 490 300	26 800
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	5 968 000	-5 000
	24	Grusvegpakke - fylkesveger		26 800
	29	Vederlag for OPS-prosjekter	100 000	-5 000
	30	Riksveginvesteringer	4 575 300	
	31	Rassikring	184 200	18 799 600
	35	Vegutbygging i Bjørvika	30 700	+6 309 300
				7 248 000
				+1 280 000
				200 000
				+200 000
				250 000
				+150 000
				9 375 300
				+4 800 000
				384 200
				+200 000
				0
				-30 700

Kap.	Post	Formål:	St.prp.nr. 1 med Tl.1-11	FrP
	36	Utredning av alternativ utbygging i.f.m. Bjørvika		30 000
				+30 000
	60	Forsøk	420 000	0
				-420 000
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 166 000	1 266 000
				+100 000
1321		Mesta AS	380 100	0
				-380 100
	71	Tilskudd til restrukturering	380 100	0
				-380 100
1330		Særskilte transportiltak	357 800	237 500
				-120 300
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	116 300	0
				-116 300
	71	Refusjon av dieselavgift ekspressbusser		15 000
				+15 000
	72	Hurtigrutemuseet		5 000
				+5 000
	74	Kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport	24 000	0
				-24 000
1350		Jernbaneverket (jf kap. 4350)	4 270 000	3 070 000
				-1 200 000
	23	Drift og vedlikehold	2 773 000	1 973 000
				-800 000
	30	Investeringer i linjen	1 388 000	988 000
				-400 000
1351		Persontransport med tog	1 502 000	802 000
				-700 000
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 502 000	802 000
				-700 000
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	26 800	19 800
				-7 000
	1	Driftsutgifter	26 800	19 800
				-7 000
1370		Posttjenester	326 000	226 000
				-100 000
	70	Kjøp av posttjenester	326 000	226 000
				-100 000
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	218 700	208 700
				-10 000
	1	Driftsutgifter	154 400	144 400
				-10 000
		Sum utgifter rammeområde 18		+ 3 605 300
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	483 300	613 300
				+130 000
	1	Kjørevegsavgift	42 800	172 800
				+130 000
Sum inntekter rammeområde 18				+130 000
Sum netto rammeområde 18				+3 735 300

Vegformål

Disse medlemmer mener videre at 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. Bevilgningene til vegformål har gjennom flere år gått reelt ned, samtidig har trafikkveksten vært sterk, og ulykkesfrekvensen negativ. For disse medlemmer er det en klar sammenheng

mellom økt trafikk og flere ulykker på den ene siden, og mindre penger til vegformål på den andre siden.

Disse medlemmer ønsker derfor å 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. 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 langt fra oppfylder behovet 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 mange ansatte i anleggsbransjen som enten "går på tomgang" eller er ledige. Dersom samferdselsbudsjettet ikke får økte midler, vil en relativt stor andel av anleggsnærings arbeidskraft og kompetanse gradvis gå tapt.

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

Disse medlemmer viser til at en godt utbygd samferdselsstruktur 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.

Disse medlemmer vil vise til at et land som Norge med lange avstander og spredt bosetting, vil et godt utbygd vegnett med høy standard være avgjørende for at næringsliv skal kunne fungere på en effektiv måte. Derfor ønsker Fremskrittspartiet 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 til 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. Dette gjelder både for person- og godstransporten.

For disse medlemmer er det en klar sammenheng mellom økt trafikk og flere ulykker på den andre siden, og mindre penger til vegformål på den andre siden.

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

Disse medlemmer viser i denne forbindelse til fraksjonens mange merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer vil derfor i sitt prinsipale budsjett forslag satse på vegvedlikehold med å øke denne bevilgningen med 1 280 mill. kroner, videre vil disse medlemmer foreslå å øke bevilgningene til veginvesteringer med 4 800 mill. kroner.

Fremskrittspartiets forslag til fordeling på stamvegruter (i mill. kroner)

Rute	Strekning	Gul bok 2004 (mill.kr)	FrP tillegg 2004 (mill. kr)	Gul bok 2005 (mill.kr)	FrP tillegg 2005 (mill. kr)
1	E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	415	200	125	400
2	E6 Oslo - Trondheim	186	250	150	550
3	E6 Trondheim - Fauske m/tilknytning	260	74	320	250
4	E6 Fauske - Nordkjosbotn m/tilknytninger	208	60	325	100
5	E6 Nordkjosbotn - Kirkenes m/tilknytninger	115	50	130	100
6	E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo	15	110	160	200
7	E18 Oslo - Kristiansand	490	200	300	300
8	E39 Kristiansand - Bergen	221	110	229	150
9	E39 Bergen-Ålesund (Vågsbotn-Spjelkavik)	30	110	65	200
10	E39 Ålesund -Trondheim (Kjelbotn-Klett)		40	45	150
11	E134 Drammen - Haugesund	80	85	53	120
12	E16 Sandvika - Bergen	105	230	25	280
13	E15 Otta - Hjelle		40		50
14	E136 Dombås - Ålesund	10	60	100	120
15	Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta		60	40	150
16	Rv 3 Kolåmoen - Ulsberg		40		100
17	Rv 35 Hønefoss - Jessheim	42	50		50
18	Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum	32	20	70	

Rute	Strekning	Gul bok 2004 (mill.kr)	FrP tillegg 2004 (mill. kr)	Gul bok 2005 (mill.kr)	FrP tillegg 2005 (mill. kr)
19	Rv 4 Oslo - E6 v/Mjøsbruk		50		100
20	Rv 5 Førde - Florø		30		50
21	Rv 7 Hønefoss - Bergen		40		50
22	Rv 9 Kristiansand - Haukeligrend		30		50
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		5		5
	Sum	2 209	2 114		3 695

Fremskrittspartiets forslag til fylkesfordelt ramme (i mill. kroner)

Fylke	Regjeringens forslag 2005	FrPs tillegg
Østfold	94	+50
Akershus	262	+75
Oslo	309	+130
Hedmark	81	+50
Oppland	88	+50
Buskerud	230	+50
Vestfold	70	+40
Telemark	150	+100
Aust-Agder	60	+40
Vest-Agder	115	+50
Rogaland	96	+60
Hordaland	265	+60
Sogn og Fjordane	105	+50
Møre og Romsdal	261	+60
Sør-Trøndelag	99	+50
Nord-Trøndelag	61	+40
Nordland	153	+60
Troms	85	+50
Finnmark	76	+40
Sum	2 660	+1 105

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan hvor disse medlemmer understreket viktigheten av OPS-prosjekter. Ressursene blir på denne måte utnyttet mer effektivt og erfaringene med det første prøveprosjektet er bra. En tidlig ferdigstilling ved OPS-prosjekter gir bl.a. tids-, fremkommelighets-, sikkerhets- og miljøgevinst.

Eksempler på stamvegeprosjekter som kan forseres ved bruk av OPS-modellen kan være:

- E18 Mosseveien i tunnel
- E18 Vestfold
- Rv 7 Sokna - Ørgenvika
- E6 Helgelandskryss
- E18 Vestkorridoren Oslo - Asker.
- Rv 80 Røvika - Straumsmes
- E6 Gardermoen - Otta.

Disse medlemmer ønsker også at det utvikles mindre OPS-prosjekter med geografisk spredning som kan være attraktive for mindre og mellomstore entreprenører.

Disse medlemmer foreslår derfor i sitt prinsipielle budsjettforslag at post 29 Vederlag OPS-prosjekter økes med 150 000 000 kroner.

Disse medlemmer viser til at finansieringen av bygging av senketunnel i forbindelse med bygging av ny Opera i Bjørvika ikke er avklart, og kostnadene er steget betydelig, og at det derfor er grunnlag for å utrede alternative løsninger. Disse medlemmer har derfor foreslått 30,7 mill. kroner til dette i sitt alternative budsjettforslag.

Disse medlemmer legger til grunn at hvis dagens tunnelloøsning gjennomføres skal staten dekke kostnaden fullt ut.

Disse medlemmer 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. 13 (2003-2004). Disse medlemmer mener at midler som brukes innen denne posten vil ha liten eller ingen innvirkning på fremtidens drivstoff eller motorteknologi, og viser til at dette arbeidet forestas av private bedrifter i tilknytning til utvikling av ny motorteknologi og drivstofftyper.

Disse medlemmer ønsker å prioritere økte midler til oppgradering av grus fylkesveger. Målet vil være å få fast vegdekke og økt bæreevne. De økte ressurser skal primært brukes og øremerkes til områder av landet hvor det er sterke næringsinteresser og hvor eksport av ferske produkter som fisk og skalldyr med vegtransport som eneste alternativ.

Disse medlemmer mener at et eksempel på et slikt område er Hitra hvor det fremdeles er rundt 50 km dårlige grus fylkesveger i en region hvor kommunene Snillfjord, Hitra og Frøya med 4 pst. av fylkets befolkning produserer over 40 pst. av de totale verdiene som eksporteres fra Sør-Trøndelag. Sammen med en nødvendig utbygging av Rv 714 fra Fillan/Sunde til Orkanger, kan den type ekstra grusvegbevilgninger bidra til en langt bedre vegstandard og dermed kunne være med på å bidra positivt til fortsatt vekst i næringen og sikring av arbeidsplassene i disse utkantstrøk.

Disse medlemmer foreslår derfor en bevilgningsramme på 200 mill. kroner til "Grusvegpakken" i sitt alternative budsjettforslag.

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan hvor det ble understreket viktigheten i rassikring på forskjellige steder i landet. Forslaget i NTP var et tillegg på 2,0 mrd. kroner over 10 år.

Disse medlemmer viser til høring med Den nasjonal rassikringsgruppe hvor de høyest prioriterte prosjektene ble nevnt.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng understreke nødvendigheten av å få rustet opp Rv 60 på strekningen Sykkylven - Stranda i Møre og Romsdal og Byrkjelo (Sogn & Fjordane) - Stranda hvor det hvert år går tital med ras med stor risiko for trafikkantene.

Disse medlemmer minner om at Rv 42 Sørlandet langs Sirdalsvatnet har et særdeles stort behov for rassikring med topp prioritet, men ikke nevnt under høringen. Hvis intet gjøres, er det bare et tidsspørsmål før menneskeliv her går tapt.

Disse medlemmer minner også om at Rv 42 er "veg nr. 2" til Rogaland og Vestlandet. Sirdal kommune er en turistsatsings kommune med ca. 2 700 hytter.

Disse medlemmer viser til ovennevnte strekning på Rv 42 langs Sirdalsvatnet hvor strekningene Vallevisa - Gåsehelleren (1,5 km tunnel som erstatning for dagens veg) og Eikeli - Bjørkenes (650 m tunnel som erstatning for dagens veg) hvor øremerkede midler må innarbeides i plan for rassikring.

Disse medlemmer fremmer derfor en tilleggsbevilgning i alternative budsjettet for 2005 på 200 mill. kroner som fordeles etter behov over hele landet.

Disse medlemmer mener at belønningsordningen for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk i storbyene er sterkt overfokuset og at økningen er uforholdsmessig stor. En stimulering til bedre fremkommelighet, miljø og helse i storbyene kan alternativt oppnås ved bedre å benytte disse midler til nødvendig vedlikehold og investering i nye veger i de største byområder samt reduksjon i bileiernes ekstra høye belastning med skatter og avgifter, slik at en raskere fornyelse av en mer miljøvennlig bilpark kan finne sted.

Disse medlemmer 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 ulykkestatene 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.

Disse medlemmer finner at prioritering av midler til forsøk gir gale signaler all den tid det er meget store etterslep i investeringer og vedlikehold av det norske vegsystemet som har stort behov for disse midler.

Disse medlemmer vil vise til at ved rett satsing på kollektivtransport, hvor konkurranse er et bærende element, vil behovet for store subsidier bortfalle.

Ferjetransport

Disse medlemmer 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.

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.

Disse medlemmer foreslår at det i kriteriene for anbud bør sikres at ferjeflåten fornyes på en fornuftig måte.

Disse medlemmer foreslår derfor i sitt prinsipielle forslag og øke riksvegferjetjenester, med 100 mill. kroner slik at det kan etableres flere avganger.

Hurtigruta

Disse medlemmer viser til at Regjeringen fremmer forslag om at anbudet om videre drift av Hurtigruten etter dagens seilingsmønster antas, dette støtter disse medlemmer.

Hurtigrutemuseet Gamle Finnmarken

Disse medlemmer viser til avtalen mellom Fremskrittspartiet og regjeringspartiene som sikrer at Hurtigrutemuseet Gamle Finnmarken får støtte slik at båten kan tas vare på i 2005, og viser videre til avtalen hvor et utvalg skal se på hvor "Gamle Finnmarken" organisatorisk skal plasseres og hva som bør gjøres for å bevare hurtigruten.

Ekspressbusser

Disse medlemmer viser til at tilskuddet til ekspressbussene er foreslått fjernet. I tillegg foreslår Regjeringen å fjerne fritaket for vektårsavgift for busser i løyvedrift noe som ytterligere vil øke belastningen for ekspressbussene.

Disse medlemmer går på det sterkeste imot dette og mener at erfaringene med ekspressbussene er særdeles positive idet undersøkelser viser at en stor andel av passasjerer lar privatbilen stå hjemme til fordel for disse bussene. For disse passasjerer synes det av forskjellige årsaker at tog ikke er noe alternativ. En stimulering innefor dette felt har et stort potensial for økning av kollektivandelen og vil være en viktig faktor for å dempe unødvendig belastning på vegnettet med privatbiler.

Disse medlemmer foreslår i sitt prinsipale forslag at det gis et tilskudd på 15 mill. kroner til ekspressbussene.

Togtransport

Disse medlemmer 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 også 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 viser til at konkurranse på sporet kommer for fullt, blant annet gjennom konkurranseutsetting av Gjøvikbanen. Disse medlemmer vil vise til at når Samferdselsdepartementet som eier av NSB AS skal fordele oppdrag basert på tilbud vil det oppstå en uryddig situasjon. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen overføre eierskapet for NSB AS fra Samferdselsdepartementet til Næringsdepartementet."

Disse medlemmer vil også vise til at ekspressbuss og lokalbusser på en langt bedre og rimeligere måte vil løse de utfordringer som kollektivtransport står overfor.

Disse medlemmer mener at det 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 tilbud 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 togstrekninger som skal anbudsutsettes.

Disse medlemmer foreslår derfor i sitt prinsipale forslag at post 70 Kjøp av persontransport med tog reduseres med 700 mill. kroner.

Disse medlemmer viser at enkelte deler av godstransporten på jernbane betaler "kjøvevegsavgift", denne avgiften gjelder ikke for all type transport og dekker ikke investerings- drifts- og vedlikeholdskostnadene på linjen.

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 brutto bidragsyter til samfunnet gjennom forskjellige avgifter og gebyrer.

Disse medlemmer mener at det ikke bør være forskjell på betalingen for bruk av infrastruktur mellom vegnettet og banenettet og vil foreslå at betalingen for infrastrukturen likebehandles.

Posttjenester

Disse medlemmer vil være åpen for økt konkurranse også 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 mener økt konkurranse vil føre til lavere kostnader for kundene, blant annet til distribusjon av aviser.

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."

Mesta AS

Disse medlemmer mener det er naturlig at Mesta AS belastes restruktureringskostnadene direkte. Disse kostnadene kan finansieres med opptagelse av lån som tilbakebetales med selskapets fremtidige overskudd eller ved en børsnotering.

Disse medlemmer viser til at de fleste selskaper som er på størrelse med Mesta AS er børsnoterte og har muligheter til 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."

Luftfart

Disse medlemmer viser til at Avinor AS opplyser at de mangler 140 mill. kroner for å drifte de regionale flyplassene. Dette betyr at passasjerene som reiser mellom stamflyplassene må betale kostnadene for regionalnettet.

Disse medlemmer vil vise til at Stortinget tidligere har vedtatt, gjennom godkjenning av anbud på regionalnettet, hvilke flyplasser som skal betjenes. På denne bakgrunnen mener disse medlemmer at driften av de regionale flyplassene bør finansieres fullt ut av staten, og foreslår i sitt prinsipielle budsjettforslag å øke bevilgningen med 140 mill. kroner.

4.6 Generelle merknader frå Sosialistisk Venstreparti

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti legger følgende mål for samferdselspolitikken til grunn for sine prioriteringer i budsjettet:

1. Trafikksikkerhet: All transport i Norge skal være trygg, og disse medlemmer støtter arbeidet med nullvisjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Disse medlemmer mener at hovedmålet for vegsektoren må være hvordan vi kan få mest mulig trafikksikkerhet igjen for pengene som investeres.
2. Miljøvern: Disse medlemmer vil understreke at miljømål må være styrende for prioriteringene innen samferdselssektoren, og planer og prioriteringer må utformes slik at nasjonale og internasjonale miljømål kan oppfylles.
3. Levende distrikter og regioner: Disse medlemmer viser til samferdselssektoren spesielle betydning for å skape levende distrikter, regional utvikling, bedre vilkår for verdiskapning, sysselsetting og bosetting i Norge.
4. Mer gods på bane og sjø, mindre på veg og fly: Disse medlemmer vil understreke at godstransporten i Norge bør i større grad skje med jernbane og båt.
5. Tilgjengelighet: Transport skal være tilgjengelig for alle. Dagen tilbud til funksjonshemmede er ikke godt nok tilrettelagt.
6. Likestilling: Det er betydelige forskjeller i kvinner og menns reisemønster. Disse medlemmer mener at målet skal være et likestilt transportsystem, der transportsystemet er utformet etter både kvinners og menns transportbehov, og hvor kvinner og menn skal gis samme mulighet til å påvirke transportsystemets utvikling.

Stor satsing på samferdsel

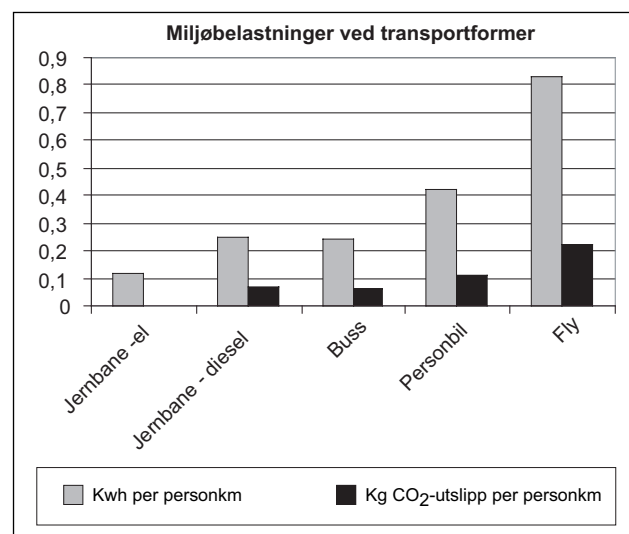
For at disse samferdselspolitiske målene skal nås, krever det en langt kraftigere satsing på samferdsel enn det Regjeringen legger opp til og disse medlemmer vil derfor bevilge 1 324 mill. kroner mer til samferdselsformål enn det Regjeringen legger opp til.

Jernbane

Disse medlemmer viser til at transport er en av de største årsakene til globale, regionale og lokale miljøproblemer. 24 pst. av landets utslipp av klimagasser kommer fra transportsektoren, og nesten halvparten av landets forsurende utslipp av nitrogenoksider (NO_x) skyldes samferdsel. Mer enn 700 000 mennesker i Norge bor i områder med helseskadelig luft. Eksos står for rundt 40 pst. av partikkelutslippene i de største byene. Statistisk sentralbyrå har estimert at 80 pst. av støyplassene i Norge kommer fra vegtrafikken.

Disse medlemmer viser til at norske utslipp av klimagasser øker, og forventes å øke ytterligere fram til 2010. Samferdselssektoren står for en fjerdedel av de samlede utslippene av klimagasser. En klimapolitikk uten troverdige tiltak for samferdselssektoren gir ikke svar på klimautfordringen. Sosialistisk Venstreparti mener samferdselssektoren skal ta sin andel av Kyotoforpliktelsen. For å ta klimatrulene på alvor vil Sosialistisk Venstreparti satse kraftig på kollektivtransporten, spesielt i de store byene, og på å gjøre jernbanen til et moderne og konkurransedyktig alternativ for fremtida.

Disse medlemmer viser til at forskjellige transportformer har ulik belastning på naturmiljøet. Mens personbil og fly har relativt store belastninger på miljøet, står jernbane og kollektivtransport for langt mindre forurensning og utslipp av farlige klimagasser. Energieffektivitet er en god indikator på hvor miljøvennlig en transportform er. Figuren nedenfor viser faktisk energibruk og utslipp av klimagassen CO₂ per personkm i 1998:



Disse medlemmer viser til at jernbanen er det miljøvennlige og moderne framkomstmidlet i Norge.

Økt jernbanesatsing er miljøvern. Et bedre togtilbud i Norge med flere avganger, flere og bedre strekninger og mindre forsinkelser, vil være et viktig bidrag til at Norge oppnår sine miljømål knyttet til utslipp av klimagasser.

Disse medlemmer viser til at i behandlingen av Nasjonal transportplan (2006-2015) vedtok et flertall av Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet en økt satsing på jern-

bane. Som et minstekrav er det nå viktig at Jernbaneverket gis økonomiske rammer som gjør det mulig å planlegge utbedringer av jernbanen i tråd med stortingsflertallets vedtak.

Disse medlemmer vil understreke at vi har ingen tid å miste hvis vi skal bygge en moderne jernbane i Norge. Sosialistisk Venstreparti vil derfor øke bevilgningene til jernbanen med over 878 mill. kroner i budsjettet for 2005.

Midlene skal fordeles slik:

Oppstart dobbeltspor Sandnes - Stavanger (Rogaland)	150 mill. kroner
Ski stasjon (Akershus)	50 mill. kroner
Lysaker stasjon (Akershus)	30 mill. kroner
Oslo - Ski, nytt dobbeltspor, planlegging (Oslo/Akershus)	40 mill. kroner
Gjevingåsen tunnel, planlegging (Nord- og Sør-Trøndelag)	30 mill. kroner
Ulriken tunnel, planlegging (Hordaland)	30 mill. kroner
Nytt dobbeltspor Barkåker - Tønsberg (Vestfold)	35 mill. kroner
Nytt dobbeltspor Holm - Nykirke, planlegging (Vestfold)	40 mill. kroner
Eidanger-tunnelen, planlegging (Telemark)	30 mill. kroner
Bytoget i Trondheim, planlegging (Sør-Trøndelag)	30 mill. kroner
Dobbeltspor Eidsvoll - Hamar. (Akershus/Oppland)	30 mill. kroner
Moss - Sandbukta, planlegging (Østfold)	30 mill. kroner
Haug - Onsøy, planlegging (Østfold)	30 mill. kroner
Kryssningsspor på Nordlandsbanen, (Nordland)	40 mill. kroner
Utbedringer på Kongsvingerbanen, (Hedmark)	40 mill. kroner
Godsterminal på Ganddal, (Rogaland)	25 mill. kroner
Sanering av planoverganger	140 mill. kroner
GSM-R	78 mill. kroner
Stasjons- og knutepunktutvikling	100 mill. kroner
Sum	978 mill. kroner

Disse medlemmer viser til at fra 1. januar 2005 vil togforbindelsen mellom Oslo og Stockholm bli innstilt om ikke det gjøres politiske grep i Norge og Sverige. Disse medlemmer vil redde togforbindelsen til Sverige, og har økt bevilgningene med 25 mill. kroner for å være i stand til å beholde tilbudet på strekningen.

Disse medlemmer vil peke på de muligheter økt persontransport på Alnabanen representerer for å få bedret kollektivtransporten i aksene Groruddalen-Nydalen. Disse medlemmer vil derfor sette av 15 mill. kroner til prøvedrift med persontogtrafikk på Alnabanen.

Studenter er en gruppe som er avhengige av et godt kollektivt tilbud. Disse medlemmer vil at studentene skal ha gode rabatter på toget og øker bevilgningene med 30 mill. kroner for å sikre dette

Oljevern

Disse medlemmer viser til at frakten av olje fra oljeterminalen i Murmansk vil føre til økt fare for en ulykke langs den sårbare norskekysten. Oljevernberedskapen langs kysten må styrkes. Norge har ansvar for å forvalte unike miljøverdier langs norskekysten, og et internasjonalt ansvar for å verne om miljøressursene i Barentshavet. Disse medlemmer vil derfor øke bevilgningene til oljevernberedskap langs kysten med 100 mill. kroner for 2005.

Maritim infrastruktur

Disse medlemmer viser til at effektive og trygge fiskerihavner er en viktig forutsetning for verdiskapingen i fiskerinæringen, og dermed også for bosettingen langs kysten. Disse medlemmer vil øke bevilgningen til maritim infrastruktur og fiskerihavner med 50 mill. kroner. Investeringene skal gå til bedring av farleder, molobygging og utbygging av fiskerihavner.

Levende distrikter

Disse medlemmer mener samferdselssektoren er av spesiell betydning for å skape levende distrikter, regional utvikling, bedre vilkår for verdiskaping, sysselsetting og bosetting i Norge. For å kunne opprettholde strukturen i bosettingen og næringslivet, er godt utbygde kommunikasjoner en nødvendig rammebetingelse. Dette er utfordringer som krever at samferdselen i distriktene må prioriteres høyere. Disse medlemmer vil derfor understreke betydningen av en samferdselspolitikk som legger til rette for at bosettingsmønsteret kan holdes oppe og at lokalsamfunn over hele landet kan utvikles.

Disse medlemmer viser til at fylkesvegnettet utgjør 30 pst. av det offentlige vegnettet, og er den delen av det offentlige vegnettet med dårligst standard og som utgjør betydelige flaskehals i vegsystemet.

Over 20 pst. av fylkesvegnettet mangler fast dekke. Det er store forskjeller mellom fylkene, i en rekke fylker er andelen over 40 pst. Disse medlemmer går inn for en ny ordning med øremerkede midler til fast dekke på fylkesvegnettet. Disse medlemmer vil bevilge 100 mill. kroner til formålet. Den nye ordningen skal fungere som en stimuleringsordning og spleiselag mellom staten og fylkeskommunene.

Disse medlemmer viser til at dårlig standard og vedlikehold av veger skaper store ulemper for distriktene. Disse medlemmer vil derfor øke bevilgningene til fylkesvis fordelte riksveginvesteringer med 120 mill. kroner slik det er beskrevet, og at de fylker som i Regjeringens budsjettforslag kommer dårligst ut i forhold til oppfyllingsgraden i Nasjonal transportplan prioriteres.

Disse medlemmer viser til at det gjenstår mye før det norske vegnettet er rassikret, og vil derfor øke bevilgningene til rassikring med 110 mill. kroner slik at den samlede bevilgning blir 291 mill. kroner. Det gjør det mulig å styrke innsatsen slik at rassikring av vegnettet kan gjennomføres raskere en ellers forutsatt.

Disse medlemmer vil redusere bevilgningene til motorveger i sentrale strøk, og i stedet satse på bygging av midtdelelere.

PRIORTERTE TILTAK SPESIELT RETTET MOT DISTRIKTENE

Disse medlemmer foreslår en økning 530 mill. kroner som fordeles som følger:

Fylkesvise riksvegmidler	120 mill. kroner
Rassikring	110 mill. kroner
Grusvegpott, fylkesveger	100 mill. kroner
Riksvegferjedrift	50 mill. kroner
Kystverket, farleder, fiskerihavner	150 mill. kroner

Riksvegferjedriften

Disse medlemmer viser til at riksvegferjene utgjør en viktig del av et godt kommunikasjonstilbud. Mange steder oppleves ferjetilbudet som lite tilfredsstillende på grunn av mangel på kapasitet og for lav frekvens. Dette representerer et stort problem for personer og næringsliv. Disse medlemmer foreslår å øke rammen med 50 mill. kroner, som skal bidra til å bedre kapasiteten og unngå økte billettpriser.

Sykkel- og gangveg

Disse medlemmer viser til at det er et stort potensial i å erstatte bilbruk med sykkel og gange for korte og mellomlange distanser. Arbeids- og fritidsreiser under 5 km er de bilreisene som lettest kan erstattes med sykkel. Disse medlemmer viser også til at en bilist trenger ca. 10 ganger så store arealer som en syklist for å utføre det samme transportarbeidet.

Disse medlemmer viser til at økt bruk av sykkel og gange som framkomstmiddel vil bedre folkehelsen. Barn som må kjøres til skolen fordi skolevegen er trafikkfarlig, blir i generelt dårligere fysisk form enn barn som har muligheten til å gå til skolen. Trygging av skolevegen og vegene i boligstrøk er viktige tiltak for å øke barns muligheter til fysisk utfoldelse.

For å gjøre bruk av sykkel og gange mer attraktivt og for å trygge skolevegen og lekeområder til barn og unge, vil disse medlemmer øke bevilgningen til gang- og sykkelveger med 100 mill. kroner på neste års budsjett.

Kollektivtransport og miljøvennlige byer

Disse medlemmer viser til at byer skal være gode steder og leve og vokse opp i. Skal storbyene i Norge bli det, må kollektivtransporten styrkes, miljøproblemene med luftforurensning og støy reduseres, og grønne lunger og friområder må sikres. Storbyene i Norge trenger en mer miljøvennlig byutviklingspolitikk.

Disse medlemmer viser til at kollektivtransporten skal være ryggraden i transportsystemet i de store byene. Skal det skje, må andelen reiser med kollektivtransport økes og andelen som reiser med bil i byområdene reduseres. Kollektivtransport må være et reelt alternativ til bil og da må kvaliteten på kollektivtilbudet må bli bedre.

Disse medlemmer viser til at lokal luftforurensning og støy er et helseproblem i flere av de største byene i Norge. Beregninger for 2001 viser at flere enn tidligere antas å være utsatt for helsefarlig luftforurensning i Oslo og Trondheim. Rundt 200 000 innbyggere i Oslo og over 15 000 i Trondheim blir utsatt for svevestøvsnivåer over nasjonalt mål for 2010. Vegtrafikk er den dominerende kilden til lokal luftforurensning.

Disse medlemmer viser til at de samlede midlene som er bevilget til kollektivtransport av fylkeskommunene de 15 siste årene, er redusert betydelig. Dette har ført til dårligere kollektivtilbud mange steder i landet, også i mange av de største byene. Hele landet må ha et godt kollektivtilbud. Andelen unge mennesker som tar førerkort går ned over hele landet. Dette gjør at stadig flere er avhengige av et godt kollektivtilbud.

Disse medlemmer vil derfor bevilge 200 mill. kroner til kollektivtransport og miljøvennlig byutvikling.

Miljøvennlig drivstoff

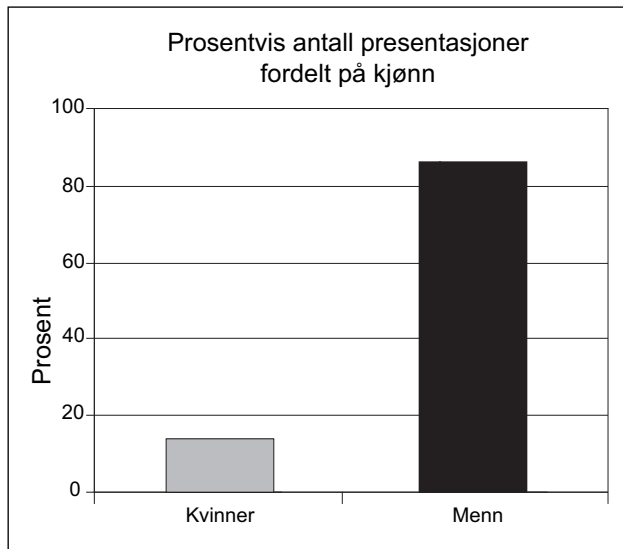
Disse medlemmer viser til at i de tynt befolkede delene av landet vil det av økonomiske og miljømessige hensyn ikke være lønnsomt med en kraftig satsing på kollektivtransport. For at transporten i distriktene skal bli mest mulig lønnsomt, er det viktig å utvikle biler som ikke forurenser. Hydrogenbiler kan kjøres uten utslipp, eller med svært lave utslipp. El-biler forurenser heller ikke direkte, og bruk av biodrivstoff kan redusere utslippene av klimagasser i samferdselssektoren.

Disse medlemmer mener det er viktig å bidra til å stimulere ny og miljøvennlig teknologi i samferdselssektoren, og vil derfor å øke bevilgningen til forsøk med alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi i samferdselssektoren med 20 mill. kroner.

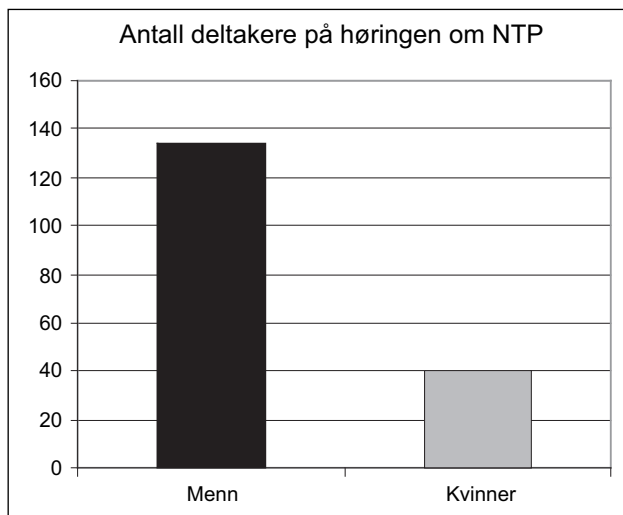
Likestilling

Disse medlemmer er positive til at Regjeringen har tatt initiativ til en gjennomgang av transportpolitikens betydning for likestilling mellom kjønnene i for-

bindelse med neste rullering av Nasjonal transportplan (NTP). Disse medlemmer er også positive til at det i hele transportsektoren nå blir lagt vekt på å øke kvinners deltakelse i planlegging og beslutninger.



Disse medlemmer registrerer den underrepresentasjon av kvinner som deltok i påvirkningen mot samferdselskomiteen i forbindelse med arbeidet med NTP. På komiteens fylkesreiser ble i gjennomsnitt 85 pst. av innleggene holdt av menn, mens på høringene i forbindelse med behandlingen av NTP var 77 pst. av deltakerne menn. Disse medlemmer vil understreke at dette synliggjør at samferdselssektoren fremdeles er dominert av menn.



4.7 Generelle merknader frå Senterpartiet

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til at Senterpartiet i Budsjett-innst. S. I (2004-2005) foreslår at rammeområde 18 blir løyvd med 21 132 668 000 kroner. Dette er ei auke i høve til St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1-7 (2004-2005) med 1 295 300 000 kroner.

Denne medlemmen viser til at ei auka satsing på samferdsel er avgjerande for gode og levande samfunn i heile landet, og for å oppretthalde og vidareutvikle

den verdiskaping som skjer i distrikta. Samstundes er ein god og trygg infrastruktur òg viktig for å oppretthalde livskvaliteten til einskildmenneska. Det må satsast sterkare både på kollektivtrafikk og løysingar som kan gi betre miljøgevinst, 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 ulykkesstrekningar på vegnettet og å oppretthalde frekvens og tryggleik på riksvegferjene. For Kyst-Noreg er sjøvegen ein viktig del av transportnettet. Også denne transportåra må sikrast betre enn ein ser i dag, og det må leggjast til rette for at transport på kjøll vert ein naturleg del av infrastrukturen.

Regional utvikling og transportpolitikk

Gode kommunikasjonar er avgjerande for at folk kan leve og bu i heile landet, og moglegheit til å finne arbeid der dei vel å bu. Folk må kunne ha eit tilbod om dei nødvendige tenestene i eit moderne samfunn, og dei må kunne delta i det sosiale livet. Dette krev ein infrastruktur som er trygg å ferdast på.

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 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 folketalet går ned. I sentrale stork av landet, der det er særleg press på miljøet, må det leggjast vekt på løysingar som er miljø- og arealsparande.

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 forvaltingsnivåa innan transportsektoren.

Denne medlemmen meiner det er viktig å gå forsiktig fram i arbeidet med å setje transporttenester ut på anbod. Tryggleik og kvalitet på tilboda må ikkje fortrengjast av effektivitets- og profittomsyn. I ei tid der òg terrortrusselen kjem nærare, er det viktig å ha kontroll over infrastruktur. Det kan vere fare for at denne tryggleiken er utsett i ein situasjon med auka privatisering og med reine bedriftsøkonomiske målsetjingar som køyrereglar.

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 for å oppretthalde næringsliv og busetnad og kan ikkje forventas å gå med økonomisk overskot. I ei tid med store omveltingar og mange utfordringar, meiner Senterpartiet det er viktig å gi Avinor rammer som gjer det mogleg å drive utan for stramme økonomiske krav.

Auka satsing på samferdsel

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

- investeringsnivået har gått ned dei seinare åra og ligg langt etter målsetjingane i Nasjonal transportplan
- det er ledig kapasitet og kompetanse i anleggsbransjen
- tiltaka lettar sentraliseringspresset
- vi får fjerna flaskehalsar/ulykkesfare og reduserer transportkostnadene for næringslivet.

Denne medlemmen foreslår å auke løyvingane til investeringar på sekundære riksvegar med 617 mill. kroner, og løyvingane til drift og vedlikehald med 300 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 utløse det store verdiskapingspotensialet i distrikta, vil utbygging og utbetring av det sekundære riksvegnettet vere avgjerande. Store deler av landet har òg eit omfattande nett av fylkesvegar med til dels dårleg standard. Senterpartiet meiner lokale myndigheiter må kunne få eit økonomisk handlingsrom som gjer det mogleg å ivareta også dette vegnettet.

Denne medlemmen vil leggje vekt på at Senterpartiet ikkje vil overprøve dei enkelte fylka si prioritering i samband med fordeling av midlar til sekundære riksvegar. Styrkinga av tilskot til sekundært riksvegnett er særleg vektlagt, så dette har vore lite tilgodesett i dei siste budsjetta. Denne medlemmen vil likevel ikkje låse dei enkelte fylka til berre det sekundære riksveg-

nettet, men vil gi fylka moglegheit til å prioritere også stamvegnett der dei finn det mest tenleg. Innanfor dei knappe rammene til samferdselsformål finn ikkje denne medlemmen at det er riktig å bruke midlar til Bjørvika-prosjektet. 30,7 mill. kroner som er avsett i budsjettet, blir frigjort til andre formål. Bjørvika-prosjektet er etter Senterpartiet si meining eit byutviklingsprosjekt og finn det av den grunn unaturleg at desse midla vert løyvd over samferdselsbudsjettet.

Denne medlemmen 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. For dei som bur og er avhengige av å nytte vegar som er rasutsette, går dette ut over livskvaliteten. Denne medlemmen meiner det er feil å setje rassikring opp mot trafikksikring av vegar i andre deler av landet, og vil difor gå inn for ein styrking av trafikktryggleik for heile vegnettet.

Denne medlemmen er usikker på om ei sterk nedprioritering av Loran-C er ei rett prioritering, og vil difor foreslår å auke denne posten med 10 mill. kroner. Denne medlemmen vil halde fram arbeidet med sikte på å bygge Stad skipstunnel, og set av 10 mill. kroner til vidare planlegging.

Denne medlemmen foreslår å auke løyvinga til drift av riksvegferjer med 109 mill. kroner for å oppretthalde dagens nivå for tryggleik og 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.

Utgifter (i heile tusen kroner)

1062	Kystverket (jf. kap. 4062)	1 290 130 000	1 300 130 000 (+10 000 000)
1	Driftsutgifter	810 000 000	820 000 000 (+10 000 000)
1070	Loran - C (jf. kap. 4070)	27 400 000	37 400 000 (+10 000 000)
1	Driftsutgifter	27 400 000	37 400 000 (+10 000 000)
1311	Tilskudd til regionale flyplasser	53 400 000	123 400 000 (+70 000 000)
70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	40 000 000	110 000 000 (+70 000 000)
1320	Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	12 490 300 000	13 670 600 000 (+1 180 300 000)
23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	5 968 000 000	6 268 000 000 (+300 000 000)
30	Riksveginvesteringer	4 575 300 000	5 167 300 000 (+592 000 000)
31	Rassikring	184 200 000	384 200 000 (+200 000 000)
35	Vegutbygging i Bjørvika	30 700 000	0 (-30 700 000)
60	Forsøk	420 000 000	430 000 000 (+10 000 000)
72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 166 000 000	1 275 000 000 (+109 000 000)
1351 70	Kjøp av persontransport med tog	1 502 000 000	1 527 000 000 (+25 000 000)

Denne medlemen foreslår slik fordeling av auka riksvegløyvingar på fylke:

Senterpartiet sitt forslag til fordeling av auka riksvegløyvingar:

Fylke/prosjekt/tiltak	mill. kroner
Finnmark	25
Troms	30
Nordland	35
Nord-Trøndelag	30
Sør-Trøndelag	45
<i>Derav Rv 3 Inset - Ulsberg</i>	<i>20</i>
Møre og Romsdal	30
Sogn og Fjordane	45
<i>Derav E 16 Borlaug - Voldum</i>	<i>15</i>
Hordaland	50
<i>Derav Jondalstunnelen</i>	<i>50</i>
Rogaland	40
Vest-Agder	25
Aust-Agder	25
Telemark	25
Oppland	25
Hedmark	30
Buskerud	30
Østfold	30
Vestfold	30
Akershus	45
Oslo, til kollektivløysingar	22,7

Denne medlemen viser til handsaminga av Dokument nr. 8:15 (2004-2005) Om å opprettholde jernbanetilbudet Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg-København på nåværende nivå og å utrede forslag til varig drift i et samarbeid mellom Norge og Sverige.

Denne medlemen er oppteken av at togtilbudet mellom Oslo og Stockholm skal fortsetje også etter 1. januar 2005, og går difor inn for å auke løyvingane til kjøp av persontransport med tog med 25 mill. kroner til dette formålet.

5. FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTET - UTDRAG FRÅ DEI EINSKILDE BUDSJETT-KAPITLA, SAMT KOMITEEN SINE MERKNADER TIL DESSE

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

5.1 Kap. 1062 og kap. 4062 Kystverket

5.1.1 Samandrag

Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 6 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005 (St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 6/ saldert budsjett 2004)
1062	1 154 080	1 218 530	1 290 130	14,9
4062	510 425	550 250	605 250	18,6

PRIORITERINGER 2005

Kystverket har følgende hovedutfordringer:

- Hente ut synergieffekter etter integrering av statens beredskap mot akutt forurensning i Kystverket.
- Iverksette tiltak i los- og trafikksentralvirksomhetene for å sikre kostnads- og inntektskontroll, slik at tjenesten tilfredsstillir 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.
- Optimalt vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner.
- Forenkle administrative rutiner og saksbehandlingsprosesser.

BUDSJETTFORSLAG 2005: KAP. 1062

Post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 810,0 mill. kroner for 2005. Dette er en økning på 8,82 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2004. Posten omfatter drift av navigasjonsinstallasjoner, losing, trafikkovervåking og kontroll, transportplanlegging, kystforvaltning, drift og utvikling av statens beredskap mot akutt forurensning og Kystverkets administrasjon.

Post 21 Spesielle driftsutgifter foreslås bevilget med 3,51 mill. kroner for 2005. Posten dekker utgifter til aksjoner for bekjempelse av akutt forurensning. Det fremmes videre et eget forslag til romertallsvedtak hvor det bes om Stortingets samtykke i at Fiskeri- og kystdepartementet kan utgiftsføre inntil 15 mill. kroner ut over bevilgningen.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold (tidligere "Maritim infrastruktur") omfatter utbygging av havner, farleder og navigasjonsinstallasjoner. Posten foreslås bevilget med 222,2 mill. kroner for 2005. Dette er en økning på 3,9 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2004. For å gi Kystverket fullmakt til å inngå juridisk bindende kontrakter med selskapet Kystverket Produksjon på etableringstidspunktet, fremmes det en egen bestillingsfullmakt knyttet til post 30, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 6 (2004-2005).

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold blir foreslått bevilget med 40,08 mill. kroner for 2005. Dette er en reduksjon på 3,72 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2004. Det fremmes også en bestillingsfullmakt på 23 mill. kroner for 2004.

Under post 46 Trafikksentral for Nord-Norge foreslås bevilget 54,34 mill. kroner for 2005.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg blir foreslått bevilget med 28,3 mill. kroner for 2005. Dette er en økning på 0,9 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2004. Det fremmes også tilsagnsfullmakt på 20 mill. kroner for 2005.

Post 70 Tilskudd til Redningselskapet foreslås bevilget med 60,1 mill. kroner for 2005, en økning på 2,6 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2004.

Post 72 (ny) Tilskudd til omstrukturering foreslås bevilget med 16,6 mill. kroner, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 6 (2004-2005) der det legges fram forslag om konkurranseutsetting av Kystverket Produksjon og utskilning og etablering av virksomheten som et heleid statlig aksjeselskap underlagt Fiskeri- og kystdepartementet med virkning fra 1. januar 2005.

Post 96 (ny) Egenkapital foreslås bevilget med 55,0 mill. kroner, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 6 (2004-2005).

BUDSJETTFORSLAG 2005: KAP. 4062

Post 1 Gebyrinntekter foreslås bevilget med 532,39 mill. kroner for 2005. Dette er en økning på 39,825 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2004. Det foreslås bl.a. at kystgebyret fra og med 2005 skal dekke 34 pst. av kostnadene ved navigasjonsinstallasjoner, mot 30 pst. i 2004.

Post 2 Andre inntekter foreslås bevilget med 7,86 mill. kroner og post 3 Inntekter ved salg av fyeiendommer foreslås bevilget med 10,0 mill. kroner for 2005.

Post 95 (ny) Inntekter av salg av eiendeler mv. foreslås bevilget med 55,0 mill. kroner, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 6 (2004-2005).

5.1.2 Merknader frå komiteen

KAP. 1062 KYSTVERKET

Post 1 Driftsutgifter

Komiteen registrerer at Regjeringen foreslår å bevilge post 1 med 810 mill. kroner, og at mesteparten av disse midlene går til lostjenesten og til navigasjonsinstallasjoner.

Komiteen vil med bakgrunn i den økte olje-transporten fra Russland spesielt peke på viktigheten av den gode dialogen som er opprettet mellom norske og russiske myndigheter.

Komiteen vil også vise til at det vil bli lagt fram en stortingsmelding om sjøsikkerhet og oljevernberedskap til behandling i vårsesjonen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, er svært tilfreds med at Regjeringen fortsatt holder stort fokus på sjøsikkerhet og oljevernberedskap bl.a. ved at slepebåtkapasiteten i nord videreføres, at arbeidet med å etablere en trafikksentral i Vardø fortsetter, og at arbeidet med å etablere automatisk identifikasjonssystem for skip (AIS) vil være gjennomført i 2004.

Flertallet har også merket seg det gode samarbeidet mellom private og offentlige aktører, og at det er god dialog med andre lands myndigheter omkring spørsmål om sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er bekymret over at Regjeringen foreslår å redusere bevilgningen til beredskap mot akuttforurensning med nesten 30 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett for 2004. Etter det disse medlemmer vurderer, er det lite som tilsier at behovet for midler til akuttberedskap er mindre i 2005 enn de var i 2004.

Disse medlemmer vurderer behovet for å ha en god oljevernberedskap som stort, og mener at tiltak for å redusere sannsynligheten for oljeulykker langs kysten må gis høy prioritet. Disse medlemmer kan ikke se at oljevernberedskapen er høyt prioritert i årets budsjett.

Disse medlemmer mener at med bakgrunn i den informasjonen komiteen har tilgjengelig, er det ikke mulig å konkludere med at dagens bevilgninger er tilstrekkelige til å drive et robust oljevern langs kysten av Norge.

Disse medlemmer vil avvente Regjeringens bebudede stortingsmelding om oljevern.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til sitt alternative budsjett hvor disse medlemmer bevilger 100 mill. kroner mer til olje-

vernformål for 2004. Utfordringene for oljevernberedskapen langs kysten er store, både når det gjelder slepebåtberedskap, tilgang på oljevernutstyr og preventive tiltak for å gjøre transporten av olje langs norskekysten så sikker som mulig. Disse medlemmer vil derfor foreslå at oljevernberedskapen bedres, og foreslår at post 1 økes med 66,6 mill. kroner innenfor tildelt ramme.

Havner og intermodal transport

Komiteen understreker viktigheten av å sikre viktige havner som knutepunkt mellom land og sjøtransport. Komiteen understreker at en nødvendig ambisjon knyttet til alternative havner må være at disse skal kunne utvikle intermodale funksjoner for både veg, bane og sjøbasert godstransport og at disse ivaretar hensyn til miljø og næringsliv. Komiteen viser i denne sammenheng til at trafikken i indre Oslofjord inntil videre, i tråd med Oslo bystyres vedtak av 26. november 2003, vil bli håndtert på Sjursøya.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 hvor det ble referert til at eventuelle kapasitetsproblemer i Oslo havn bør kunne håndteres av havnene i Drammen og Borg.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil videre vise til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan hvor det ble referert til Drammen og Borg som alternative havner, og ber om at disse vektlegges i det videre arbeidet med intermodale knutepunkt i Oslofjorden.

Fyrmuseum

Komiteen viser til tidlegare omtale i stortingsdokument, seinast i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2003-2004) der ein samla samferdselskomité sa seg samd med fiskeriministeren i at eit fyrmuseum skal organiserast som eit etatsmuseum for Kystverket. Komiteen viser også til brev til samferdselskomiteen frå fiskeriministeren datert 24. november 2004.

Med bakgrunn i dei ovannemnde dokumenta meiner komiteen at det nasjonale fyrmuseet skal etablerast som eit etatsmuseum for Kystverket og organiserast som eit nettverk som er sett saman av Lindesnes fyr, Tungenes fyr, samlinga i Dalsfjorden i Volda og Lofotmuseet.

Komiteen viser også til at Fiskeri- og kystdepartementet har etablert ei arbeidsgruppe som arbeider med etablering av eit slikt museum og at denne gruppa legg vekt på å finne praktiske løysingar som gjer det mogleg å involvere dei lokale aktørane i dette arbeidet. Komiteen er samd i denne arbeidsmåten og ber om at lokale aktørar så snart som råd blir involverte i arbeidet med organisering og vidareutvikling i kvart av dei fire fylka.

Vraksituasjonen langs norskekysten og proaktive fiskehus

Komiteen viser til omtalen av problematikken rundt Gudrun Gisladdottir i St.prp. nr. 11 (2004-2005)

Endringar av løyvingar i 2004 på Fiskeri- og kystdepartementet sitt område. Komiteen vil vise til behandlinga av denne proposisjonen.

Komiteen viser til de to prosjektene "Miljøovervåking av området" og "Utvikling av proaktive fiskehus". I en kombinasjon vil disse gi en tilfredsstillende løsning i forhold til forurensingsfaren, og samtidig skaffe ny kunnskap når det gjelder miljøet omkring vrak, mulighet for nedbryting av installasjoner på havbunnen og samtidig bidra til å bygge opp truede lokale fiskestammer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, ber Regjeringen komme tilbake til saken på egnet måte.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ber Regjeringen komme tilbake med en vurdering av saken i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett, herunder finansiering av prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til svar på spørsmål 5 til Fiskeri- og kystdepartementet.

Disse medlemmer er positive til at Kystverket vil foreta en full gjennomgang av vraksituasjonen langs norskekysten i løpet av 2005. Hensikten med gjennomgangen er å oppdatere status på vrakene og vurdere behovet for tiltak i årene som kommer. For å få frem en best mulig anbefaling vil Kystverket også undersøke om det kan være andre stoffer enn olje (forurensende last) i noen av vrakene.

Disse medlemmer vil peke på at for flere av vrakene er det behov for tiltak, hvis man vil unngå forurensning, slik Statens forurensningstilsyn pekte på i 1997.

Disse medlemmer viser til at ved inspeksjon fra Kystverket er det observert oljeflekker på sjøen over vraket av det britiske krigsfartøyet HMS Bitten, som ligger ved utløpet av Namsenvassdraget i Namsenfjorden, som Stortinget i 2003 etablerte som nasjonal laksefjord. Disse medlemmer ber Regjeringen i forbindelsen med kartleggingen av vraksituasjonen, foreta platetrykksmålinger av HMS Bitten i 2005.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Komiteen har ingen merknader.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til det justerte budsjettforslaget fra regjeringens partiene og endringer av post 30 som Fremskrittspartiet har varslet støtte til, jf. kapittel 4.1 i innstillingen.

Flertallet foreslår derfor at post 30 bevilges med 227 200 mill. kroner, en økning på 5 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2004-2005). Økingen forutsettes nytt til Kystverkets videre arbeid med Stad skipstunnel med sikte på å klarlegge grunnlaget for anbudsinnhentelse.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til Kystverkets eigen rapport om Rocknes-ulykka. Hovudkonklusjonane er at losen ikkje kan lastast, og at Vatlestraumen var merka i tråd med den kunnskapen Kystverket hadde om farvatnet. Dei var ikkje klar over at Sjøkartverket i 1995 hadde funne ein grunne på vel 9 meters djup, 55 meter ut for Revskolten lykt. Grunna der Rocknes gjekk på, var markert på eit nytt sjøkart som vart gitt ut av Sjøkartverket i 2003, og også tatt inn på dei autoriserte elektroniske sjøkarta. Men funnet vart ikkje varsla særskilt gjennom "Etterretning for sjøfarende", som blir sendt ut til alle losar. Rocknes-losen hadde heller ikkje fått det nye kartet frå arbeidsgjevarer sin, Kystverket. Heller ikkje sentralt i Kystverket hadde dei fått med seg at grunna låg der. Dersom Kystverket hadde visst at det var 9,4 meters djup der Rocknes gjekk på grunn, ville losen truleg ha segla annleis.

Desse medlemene vil understreke at Rocknes-ulykka var ei alvorleg påminning om kor naudsynt det er med merking, god kartlegging og sikring langs kysten. Desse medlemene viser til sine respektive alternative forslag til statsbudsjett kor partia auka løyvingane med 25 mill. kroner til nyanlegg og større vedlikehald, post 30.

Stad skipstunnel

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til omtalen av Stad skipstunnel i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, hvor det bl.a. framgår:

"Regjeringen anser på denne bakgrunn at Stad skipstunnel bør vurderes i sammenheng med den framtidige samlede transportstrukturen i regionen. Regjeringen vil også invitere lokale og regionale myndigheter, samt rederier og andre private til et samarbeid om en mulig realisering av prosjektet, og vil på egnet måte komme tilbake til Stortinget med en samlet vurdering av prosjektet."

Flertallet legger til grunn at det avsettes 5 mill. kroner til Kystverkets videre arbeid med Stad skipstunnel med sikte på å klarlegge grunnlaget for anbudsinnhentelse. Beløpet tas innenfor den foreslåtte økningen på 350 mill. kroner til riksveginvesteringer.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet har merka seg at Fiskeri- og kystdepartementet har bede Kystdirektoratet foreta ei nærare vurdering av Stad skipstunnel. Regjeringa seier vidare at den så vil kome tilbake til saka på eigna måte utan å gi noko tidsperspektiv. Denne medlemen vil peike på at Stad skipstunnel er eit unikt prosjekt for å betre tryggleiken på ein av dei mest vêrharde kyststrekningane langs norskekysten. Dette prosjektet er viktig ikkje berre lokalt og regionalt, men er av stor verdi for all skipsfart langs kysten. Denne medlemen ser det difor som vesentleg at Stad skipstunnel vert sett på som eit nasjonalt prosjekt og handsama i høve til dette.

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

Alternativ seilingsled til Bergen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at konsekvensutredning og sluttokument som godkjenner konsekvensutredningen for bygging av alternativ seilingsled til Bergen nå foreligger.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at dette prosjekt blir gjennomført og at nødvendige bevilgninger kommer på plass i forbindelse med statsbudsjettet for 2006.

Post 45 Større utstyrsanskaffelsar og vedlikehald

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

Post 46 Trafikksentral Nord-Norge

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til det justerte budsjettforslaget fra regjeringspartiene og endringer av post 46 som Fremskrittspartiet har varslet støtte til, jf. kapittel 4.1 i innstillingen.

Flertallet foreslår derfor at post 46 bevilges med 44,340 mill. kroner, en reduksjon på 10 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2004-2005).

Flertallet legger til grunn at dette kun er en faseforskyving av prosjektet, som ikke vil ha konsekvenser for prosjektets framdrift eller kostnader. Trafikksentralen i Vadsø skal være ferdig i henhold til planen i 2007.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil oppretthalde Regjeringas forslag til løyving til trafikksentralen i Vardø. Desse medlemene vil understreke kor naudsynt det er å få på plass ein trafikksentral som aktivt kan setjast inn i overvaking og styring av sjøtransporten utafor Nord-Noreg. Desse medlemene går difor mot å redusere løyving til trafikksentralen i Vardø med 10 mill. kroner.

Desse medlemene viser til dei respektive partia sine forslag til prinsippale statsbudsjett.

Post 60 Tilskot til fiskerihamneanlegg

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil understreke verdien fiskerihamnene har for næringsverksemd og busetting langs kysten. Fiskerirøringa er ei av Noregs mest verdifulle næringar, gode fiskerihamner er ein føresetnad for auka verdiskaping og foredling av fiskeråstoffet. Desse medlemene syner til sine respektive alternative statsbudsjett der det blir foreslått løyving på 25 mill. kroner til fiskerihamnene.

Post 70 Tilskot Redningssselskapet

Komiteen har ingen merknader.

Post 72 Tilskot til omstrukturering

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig

Folkeparti, er positive til Regjeringens beslutning om å omdanne produksjonen i Kystverket til et statlig aksjeselskap fra 1. januar 2005.

Flertallet ser dette som et ledd i arbeidet for modernisering, effektivisering og omstilling i offentlig sektor. Omdanningen innebærer et klart organisatorisk skille mellom Kystverkets myndighetsoppgaver og produksjonsvirksomheten. Dette åpner for økt konkurranse om utbygging og vedlikeholdsoppgaver knyttet til fiskerihavner, farleder og større navigasjonsinstallasjoner.

Etablering av selskapet vil etter flertallets mening bidra til en effektivisering der samfunnet får mer igjen for hver bevilget krone.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er skeptiske til omdanning av Kystverkets produksjon til et aksjeselskap. Det kan synes tvilsomt om det eksisterer et privat marked og kompetanse innenfor dette området som kan gi en reell konkurranse.

Disse medlemmer viser til at Kystverkets produksjonsvirksomhet fra 1. januar 2002 ble skilt ut som en egen intern organisatorisk og regnskapsmessig resultat enhet direkte underlagt Kystdirektøren. 103 personer er ansatt i virksomheten og den har en omsetning på 145 mill. kroner. En omdanning til et statlig aksjeselskap forutsetter at bemanningen skal reduseres med i overkant av 40 ansatte.

Disse medlemmer vil peke på at situasjonen naturligvis har skapt stor usikkerhet blant de ansatte. Tempoet i gjennomføringen av omstillingen oppleves som en brutalisering av arbeidssituasjonen. Slik det hele har utviklet seg, er det de ansattes opplevelse at deres interesse i liten grad er ivaretatt av departementet.

Disse medlemmer viser til at Kystverkets produksjon siden etableringen i 2002 har arbeidet med å utvikle organisasjonen til å bli mer forretningsorientert for på den måten å forberede seg på en eventuell konkurranseutsetting.

Disse medlemmer viser videre til at Kystdirektoratet gjennomførte, etter oppdrag fra Fiskeridepartementet, en utredning om forutsetningene for at Kystverkets produksjon skal kunne fristilles og etableres som et heleid statlig AS.

I brev av 12. juni 2003 anbefalte Kystdirektoratet at det burde søkes å etablere Kystverkets produksjon som et datterselskap til en større entreprenørvirksomhet. Det ble anbefalt 3 mulige alternativer:

- Arbeidet med å etablere Kystverkets produksjon som et aksjeselskap fortsetter i henhold til plan.
- Det tas umiddelbar formell kontakt med Mesta, med sikte på å finne fram til en løsning hvor Kystverkets produksjon blir et datterselskap under Mesta.
- Dersom kontakten mot Mesta ikke fører fram, etableres Kystverkets produksjon som et selvstendig AS. Den foreslåtte oppdragsportefølje må i så fall tas opp til fornyet vurdering, med sikte på å redusere risikoen knyttet til selskapets framtidige drift.

Disse medlemmer vil peke på at årsaken til denne anbefalingen altså primært var for å kunne håndtere risiko og usikkerhet knyttet til det relativt lille totalmarked som kjennetegner denne virksomheten.

Disse medlemmer vil vise til at Kystverkets aktivitetsnivå befinner seg innenfor segmentene fiskerihavner og farleder. Dette arbeidet er i sin helhet basert på bevilgninger over statsbudsjettet. Det knytter seg stor usikkerhet til mulighetene for en vekst innenfor andre segmenter, først og fremst miljøudring. Den viktigste grunnen til denne usikkerheten er at disse nye prosjektene krever en noe annen kompetanse og utstyr enn det Kystverkets produksjon i dag har.

Disse medlemmer vil også peke på risikoen for en svekket beredskap, både hva angår farleder og havner, ved en privatisering av Kystverkets produksjon.

Disse medlemmer har merket seg at departementet forutsetter at omdanningen skal skje som en virksomhetsoverdragelse og at omdanningen ikke vil få konsekvenser for havne- og farvannsloven.

Disse medlemmer går inn for at forslaget om omdanning av Kystverkets produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap avvises, og vil synliggjøre dette ved å stemme mot budsjettforslaget.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til forslaget om omdanning av Kystverkets produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap. Disse medlemmer går i sine prinsipale budsjettforslag imot forslaget til bevilgning på 16,6 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil innenfor tildelt ramme omdisponere midlene fra post 72 til post 1 hvor de skal brukes til å styrke oljevernberedskapen langs kysten.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til at Senterpartiet går mot auka løyving på 16,6 mill. kroner til omdanning av Kystverket sin produksjonsverksemd, og vil difor overføre denne auken til post 30 til auka satsing på fiskerihamneanlegg.

KAP. 4062 KYSTVERKET

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet registrerer at Regjeringen setter inntektskravet under post 1 for 2005 til 532,39 mill. kroner, noe som er en økning på 30 mill. kroner fra 2004. Disse medlemmer registrerer at Regjeringen legger opp til økt brukerfinansiering ved at kystgebyret skal dekke en større andel av kostnadene ved navigasjonsinstallasjoner. Sikkerhetsgebyret er også justert opp på grunn av økte utgifter til drift av trafikksentralene.

Disse medlemmer støtter prinsippet om at los-tjenester og sikkerhet som en hovedregel skal være brukerfinansiert. Disse medlemmer vil likevel peke på at omfanget av nye og økte gebyrer og avgifter i statlige og kommunal regi, kan true sjøfartens konkurransevne overfor transport på veg og i lufta.

Disse medlemmer mener at kravet om brukerfinansiering må veies opp mot målet om at en større andel av transporten skal gå på bane og kjøl framfor på veien og i lufta.

Disse medlemmer har også registrert at økte havnegebyrer som følge av nye og strenge securitykrav bidrar til å øke kostnadsnivået i næringa.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en egen sak om statlige og kommunale avgifter og gebyrer i lys av målsettingen om å få en større andel av godstransporten over på bane og kjøl."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti støtter prinsippet om at løstjenester og sikkerhet som hovedregel fortsatt skal være brukerfinansiert. Disse medlemmer har registrert at nye og strenge krav til sikkerhet mot terror har bidratt til å øke kostnadsnivået.

Disse medlemmer mener at det er viktig fortsatt å arbeide for at sjøtransporten kan styrke sin rolle i det norske transportsystemet. Disse medlemmer har registrert at Fiskeri- og kystdepartementet arbeider med en gjennomgang av hele gebyrstrukturen under Kystverkets område med sikte på å holde kostnadene på et lavest mulig nivå, og at denne gjennomgangen vil ta for seg flere spørsmål, herunder kostnadsorientering i gebyrsystemet.

Disse medlemmer ber om at dette arbeidet gis prioritet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at sjøtransportens gebyrer og avgifter knyttet til navigasjonsassistanse gjennom en årrekke har vært sterkt økende, til tross for at utviklingen i infrastrukturen muliggjør en betydelig effektivisering av sjøsikkerhetsarbeidet.

Parallelt med at Kystverkets gebyrinntekter er økt over tid, har sjøtransporten på norskekysten gått ned, slik at det er blitt færre å skip å fordele kostnadene på. Kostnadsbyrden for det enkelte skip har dermed økt kraftig. Resultatet er en forverret konkurransesituasjon i forhold til landtransport, og en ytterligere redusert sjøtransport.

Disse medlemmer ber om at Regjeringen vurderer å fryse satsene på gebyrer og avgifter for sjøtransporten, inntil en kostnadseffektivisering av kystforvaltningen og sjøsikkerhetsarbeidet er blitt gjennomført.

5.2 Kap. 1070 og 4070 Loran-C

5.2.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005
1070	33 800	27 400	-18,9
4070	3 250	3 362	3,4

Loran-C-systemet, som er et sivil radionavigasjonssystem for bruk i Nord-Europa, vil bli lagt ned med virkning fra 1. januar 2006.

Forslag til bevilgning under kap. 1070 post 1 Driftsutgifter på 27,4 mill. kroner for 2005 dekker utgifter til drift av de norske Loran-C-stasjonene og fellesfunksjonene på Jan Mayen.

5.2.2 Merknader frå komiteen

Komiteen viser til flertallsmerknaden i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) om Nasjonal transportplan 2006-2015 der departementet ble bedt om å orientere Stortinget om muligheten for direkte norsk deltakelse i Galileo Joint Undertaking.

Fram til nå har Den europeiske romfartsorganisasjonen ESA og EU samarbeidet om utviklingen av et eget satellittnavigasjonssystem, Galileo. Dette samarbeidet har til nå vært knyttet opp til et test- og utviklingsarbeid.

Komiteen har merket seg at den 6. oktober 2004 sendte EU-kommisjonen ut et kommuniqué om å sette i gang full utbygging av Galileo og gjøre systemet klart for operasjonell drift innen 2008. Denne utbyggingen forutsetter ikke et fortsatt samarbeid med ESA.

Komiteen vil peke på at gjennom norsk deltakelse i ESA har norsk romfartsindustri vært sikret leveranser til en voksende europeisk romfartsindustri. Det har gitt norsk industri en særskilt kompetanse innen satellittnavigasjon. Norge har fått en global lederposisjon på det maritime feltet og dermed skapt en viktig verdiskapende næring innenfor maritim IKT.

Komiteen viser til at en norsk deltakelse i Galileo Joint Undertaking vil kunne ha betydning for norsk industriutvikling. I tillegg vil en avtale bidra til å styrke norske interesser knyttet til utviklingen av satellittsystemer for sjøsikkerhet og oljevernberedskap, særlig i nordlige områder.

Komiteen ber om at dette drøftes nærmere i den varslede stortingsmeldingen om sjøsikkerhet og beredskap.

Komiteen vil peke på at det vil være av stor viktighet at det ikke blir fattet vedtak i EU som verken vil vanskeliggjøre norsk deltakelse i utviklingsfasen av Galileo eller skape usikkerhet hva angår våre framtidige interesser i det europeiske satellittnavigasjonssystemet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Loran-C er det eneste kjente fungerende backupsystemet for satellittbasert navigasjon. På denne bakgrunnen ber disse medlemmer Regjeringa arbeide aktivt for at Loran-C blir det bakkebaserte elementet i Europa.

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet er usikker på om ei sterk nedprioritering av Loran-C er ei rett prioritering, og vil difor foreslå å auke denne posten med 10 mill. kroner.

6. SAMFERDSELSDEPARTEMENTET - UTDRAG FRÅ DEI EINSKILDE BUD- SJETTKAPITLA, SAMT KOMITEEN SINE MERKNADER TIL DESSE

I tabellane under dei einskilde budsjettkapitla i St.prp. nr. 1 (2004-2005) er budsjettendringar sett i høve til saldert budsjett 2004. I tabellar side 48 og 49 i proposisjonen er det vidare gitt ei totaloversikt over budsjettendringar i høve til saldert budsjett, jf. St.prp. nr. 63 (2003-2004) og Innst. S. nr. 250 (2003-2004)

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

6.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdsels- departementet

6.1.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005
1300	123 600	129 200	4,5
4300	2 000	1 900	14,4

Til departementets driftsbudsjett, inkl. tilskudd til Trygg Trafikk og Syklistenes Landsforening, foreslås for 2005 en økning på 5,6 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2004.

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. foreslås bevilget med 17,9 mill. kroner for 2005, en økning med 0,6 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2004. Trygg Trafikk foreslås tildelt 17,5 mill. kroner, hvilket innebærer en økning på 0,4 mill. kroner sammenlignet med saldert budsjett for 2004. Tilskuddet til Syklistenes Landsforening foreslås videreført med 0,4 mill. kroner for 2004.

6.1.2 Merknader frå komiteen

POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår at post 1 reduseres med 6 mill. kroner.

POST 71 TILSKOT TIL TRAFIKKSIKKERHEITSMÅL MV.

Komiteen viser til det viktige informasjons- og opplæringsarbeidet Trygg Trafikk gjør, og stiller seg på det grunnlag positiv til at bevilgningen økes med 0,4 mill. kroner sammenlignet med saldert budsjett for 2004. Komiteen støtter departementets beslutning om å videreføre driftstilskudd til Syklistenes Landsforening på 0,4 mill. kroner.

6.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling

6.2.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005
1301	136 100	155 700	14,4

Departementets forskningskapittel er foreslått økt med 14,4 pst. målt mot saldert budsjett 2004. Økningen skyldes først og fremst økt statlig tilskudd til nullutslippsteknologi, bl.a. til bruk av hydrogen og brenselceller, jf. post 70.

Under post 21 Utreddinger vedrørende miljø, trafikk-sikkerhet mv. foreslås det bevilget 17,0 mill. kroner for 2005. Saldert budsjett 2004 var 15,5 mill. kroner.

Under post 50 Samferdselsforskning foreslås bevilget 100,4 mill. kroner for 2005. Saldert budsjett 2004 var 97,6 mill. kroner. Bevilgningen fordeles mellom transportforskning og telekommunikasjonsforskning, med henholdsvis 36,9 mill. kroner og 63,5 mill. kroner.

Post 70 Tilskudd til rasjonell og miljømessig transport mv. foreslås bevilget med 22,6 mill. kroner for 2005, en økning på 10,4 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2004.

Post 71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede foreslås bevilget med 15,7 mill. kroner for 2005, en økning med 4,9 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2004.

6.2.2 Merknader frå komiteen

POST 21 UTGREIINGAR VEDKOMANDE MILJØ, TRAFIKKSIKKERHEIT MV.

Komiteen registrerer at midlene over post 21 har vært brukt til en rekke formål i 2003. Hoveddelen av midlene er brukt på utredninger som er relevante i forhold til miljø og trafikksikkerhet.

Komiteen registrerer at departementet for neste år vil bruke midler til å utvikle bedre prognoser for person- og godstransporten. Gode prognoser og nyttekostanalyser er viktige verktøy i planlegging av all samferdsel.

Komiteen viser til departementets svar på spørsmål 34, hvor departementet redegjør for at det ikke er gjennomført omfattende godsstrømsanalyser i Norge. Samferdselsdepartementet skriver i sitt svar:

"Dette er et viktig spørsmål, som nå er under vurdering. I Sverige er det nylig gjennomført en omfattende varestrømsanalyse. Å gjøre noe tilsvarende i Norge vil være kostnadskrevende (i størrelsesorden 10 mill. kr) og vil videre kreve oppdaterte analyser med noen års mellomrom, for å gi god utnytting av dataene. Departementet tar derfor i første omgang sikte på å invitere forskningsmiljøene til å komme med forslag til ulike måter å gjennomføre en varestrømsanalyse på, med sikte på å kunne gjennomføre en noe enklere og mindre kostnadskrevende varestrømsanalyse enn det som er gjennomført i Sverige."

Komiteen støtter en slik framgangsmåte, og vil understreke nytten av gode varestrømsanalyser, spesi-

elt i arbeide med å komme fram til tiltak for å overføre gods fra veg og fly, over på jernbane- og sjøtransport.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser ellers til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

POST 50 SAMFERDSELSFORSKNING

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, stiller seg positiv til at departementet har satt i gang et arbeid med å tydeliggjøre departementets sektoransvar for forskning, og med å utarbeide en egen forskningsstrategi.

Flertallet vil peke på at sektoren har nye kunnskapsbehov som tidligere ikke har vært viet stor oppmerksomhet. I november la et internasjonalt team av 300 forskere fram rapporten Artic Climate Impact Assessment, som beskriver de raske klimaendringene som skjer i Arktisk. Økt nedbør, og økt forekomst av ekstremt vær er store utfordringer for samferdselssektoren.

Flertallet vil peke på at rasene som stengte mange veger på Vestlandet i november 2004 selvsagt synliggjør behovet for økt rassikring, men også behovet for mer kunnskap om hva som er rasutsatte områder når klimaet endrer seg og nedbørsmengdene øker. Flertallet vil peke på at økt forskning og kartlegging av rasutsatte områder som følge av endret klima, er nødvendig for å sikre gode kommunikasjoner i framtida.

Flertallet registrerer at forskningsprogrammene PULS og RISIT mottar hoveddelen av midlene som går til transportforskning. Både PULS, som er et næringsrettet program som blant annet omhandler mer effektiv logistikk, og RISIT som handler om risikoforståelse, er programmer med stor potensiell nytte. Flertallet forutsetter at Regjeringen på egnet måte vil informere Stortinget om ny kunnskap og nye funn som må komme fram i forbindelse med disse forskningsprosjektene.

Flertallet har registrert at ITS (Intelligente Trafikksystemer) Norge er stiftet. Foreningen ITS Norge er i startfasen, men er et sterkt faglig forum og et profesjonelt nettverk, som deltar i det globale ITS nettverket. ITS Norge er multimodalt og organiserer alle transportsektorer. Flertallet vil understreke at bruk av intelligente transportsystemer og tjenester vil gjøre det enklere å nå samferdselspolitiske mål som økt kollektivandel i byene, overføring av gods fra veg til sjø og bane og mer effektive transportløsninger. Flertallet er tilfreds med at departementet legger til grunn at ARKTRANS tas i bruk som rammeverk ved utvikling av elektroniske tjenester på transportområdet.

Flertallet er tilfreds med at telekommunikasjonsforskning fremdeles utgjør en stor andel av Samferdselsdepartementets forskningsinnsats. Flertallet er også kjent med at Simula-senteret, som får penger over denne bevilgningen, har fått svært gode tilbakemeldinger og leverer resultater av meget høy standard.

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 dessverre ikke kommet så langt som for alkohol. Disse medlemmer ber om at dette arbeidet prioriteres fremover.

Disse medlemmer viser ellers til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett hvor bevilgningene til forskning foreslås økt med 20 mill. kroner. Disse medlemmer viser til det store behovet det er for økt forskning knyttet til konsekvenser for transportsektoren av klimaendringene. På denne bakgrunn vil disse medlemmer øke bevilgningen til post 50 med 5 mill. kroner innenfor tildelt ramme.

POST 70 TILSKOT TIL RASJONELL OG MILJØVENLEG TRANSPORT

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er positiv til at tilskuddet til rasjonell og miljøvennlig transport økes fra 12,2 til 22,6 mill. kroner. Transportsektoren står samlet for 25 pst. av utslippene av klimagasser, og utslippene fra sektoren har økt med 25 pst. i perioden 1990-2002, slik Regjeringen gjør rede for i proposisjonen. Utvikling av alternative drivstoff, som ikke innebærer klimautslipp eller andre forurensninger, er en strategisk viktig satsing for å få redusert utslippene.

Flertallet registrerer at midlene i hovedsak vil bli brukt til prosjekter som har som formål å legge til rette for bruk av hydrogen og nullutslippsteknologi i transportsektoren. Flertallet har merket seg Hynor-prosjektet som har som ambisjon å etablere fyllestasjoner som gjør det mulig å kjøre med hydrogen som drivstoff fra Stavanger til Oslo.

Flertallet vil peke på at også forsøk med biodrivstoff bør inkluderes i denne ordningen. EU gjennomfører en storsatsing på biodrivstoff, og har muligheten til å gjennomføre en tilsvarende satsing.

Flertallet vil vise til at Regjeringen i St.meld. nr. 15 (2001-2002) slo fast at:

"Regjeringen vil føre en samferdselspolitikk som aktivt bidrar til å redusere klimagassutslippene fra sektoren."

Flertallet vil peke på at en økt satsing på biodrivstoff, sammen med andre tiltak kan bidra til å nå dette målet.

Flertallet er videre positiv til at Regjeringen før 1. juli 2005 vil legge fram et forslag om en nasjonal satsing på biodrivstoff og forutsetter at dette er et klima-, samferdsels- og landbrukspolitisk tiltak.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet deler ikke Regjeringens vurdering av at det satses kraftig på biodrivstoff i Norge fordi dette driv-

stoffet er unntatt CO₂- og svovelavgift. Biodrivstoff medfører ikke slike utslipp, og skal heller ikke ilegges avgift, og unntaket fra avgift kan heller ikke betraktes som en subsidie. Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 38 hvor departementet sier seg enig i dette.

Disse medlemmer viser videre til departementets svar på spørsmål 38 hvor departementet fastholder at unntaket for autodieselavgift betraktes som en subsidie. Disse medlemmer viser til at departementet konkluderer med at tiltak for økt bruk av biodrivstoff på denne bakgrunn er et kostbart klimatiltak. Disse medlemmer deler ikke denne vurderingen. Økt bruk av biodrivstoff eller innblanding av biodrivstoff er et effektivt og treffsikkert virkemiddel for å redusere utslippene av klimagasser fra transportsektoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til sitt alternative budsjett hvor Sosialistisk Venstreparti øker bevilgningen under post 70 med 20 mill. kroner. Samferdselssektoren er blant de sektorene som øker sine utslipp av klimagasser raskest og har derfor et stort ansvar for å sette i verk tiltak for å redusere utslippene. Disse medlemmer vil også understreke verdien av å satse på hydrogen som energibærer. På denne bakgrunn vil disse medlemmer innenfor rammen øke bevilgningen med 5 mill. kroner.

Lavutslippsbiler

Komiteen viser til at biler med hybridteknologi kan være en overgangsteknologi mot nullutslippsbiler. Hybridteknologien gir oss verdifull erfaring og prisreduksjon på de viktigste komponentene som kan inngå i framtidens nullutslippsbiler, uavhengig av om man bruker elektrisitet eller hydrogen som energibærer.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at det er gjennomført en rekke tiltak for å fremme miljøvennlige biler. Elbiler og hydrogenbiler basert på brenselcellateknologi har fritak for engangsavgift, 0-sats for moms, gratis parkering på offentlige plasser, gratis passering i bomringer og mulighet til å kjøre i kollektivfelt.

Flertallet viser videre til at Regjeringen i budsjettet for 2005 har foreslått å fordoble satsingen på alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi til 22,6 mill. kroner. Midlene skal i all hovedsak rettes inn mot prosjekter som har som formål å legge til rette for bruk av hydrogen og brenselceller og nullutslippsteknologi i transportsektoren. En overgang til alternative drivstoff vil bidra til å redusere forurensende utslipp fra transportsektoren. Flertallet viser også til at Regjeringen vurderer flere tiltak for å fremme bruken av andre miljøvennlige biler, blant annet hybridbiler, og arbeider med tiltak for å fremme økt bruk av biodrivstoff i transportsektoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det har vært vanskelig å få etablert et marked for hybridbiler. Hybridbilene som selges i Norge drives av bensin/elektrisitet. På grunn av forholdsvis lav markedsandel og høye produksjonskostnader kommer disse bilene forholdsvis dårlig ut prismessig. Disse bilene egner seg særdeles godt til bykjøring og på landeveg hvor fartsgrensene er forholdsvis lave sett i forhold til Europa. Dette betyr at hybridbilen ikke er en typisk bybil, men en bil som kan brukes over hele landet. Disse medlemmer mener denne biltypen kan være en viktig bidragsyter til å få ned forurensingen, og da spesielt i byområder. På denne bakgrunn ber disse medlemmer om at Regjeringen tillater at denne biltypen kan bruke kollektivfeltet.

POST 71 TILSKOT TIL ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER FOR FUNKSJONSHEMMA

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at forsøksordningen med utdannings- og arbeidsreiser har som mål å kunne bidra til økt arbeidsdeltakelse for funksjonshemmede, og dermed bidra til å redusere veksten i antall uføretrygdede. Derfor vil forsøket kun omfatte personer der det er sannsynlig at de på grunn av arbeidsforholdet helt eller delvis skal komme over i jobb.

Flertallet viser til at forsøksordningen ikke skal erstatte manglende kollektivtilbud, men likevel omfatte alle personer som på grunn av sin funksjonshemming ikke kan benytte det ordinære kollektivtilbudet. Dette gjelder uavhengig om det er et slikt tilbud eller ikke på den aktuelle reisestrekning.

Flertallet mener på denne bakgrunn at retningslinjene for forsøket med arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede er tilpasset formålet, og at man bør avvente den pågående gjennomgang av de ulike ordninger og stønader for transport som Regjeringen har varslet i budsjettet for 2006.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at forsøket med tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser har som formål å bedre funksjonshemmedes mulighet til å stå i arbeid og at Nordlandsforskning har vurdert de to modellene. Ordningen kan imidlertid ha hatt gunstig effekt for personer i arbeid, som enklere har kunnet bli stående i jobbsituasjonen som følge av ordningen, men det er ikke påvist at mange har kommet i jobb pga. ordningen.

Disse medlemmer viser til at retningslinjene for prøveforsøket har vært utformet svært strengt og at ordningen er stengt for personer med uføretrygd. Dette fører til at personer som kunne blitt ansatt i VTA (varig tilrettelagt arbeid) og andre i andre tilrettelagte tilbud, ikke kan få del i ordningen. For mange i målgruppen for ordningen, er det et meget godt arbeidstilbud eller være første steg ut i ordinært arbeid. Videre er forsøksordninga begrenset til områder der det ikke eksisterer et ordinært kollektivtilbud. Slike begrensninger er

uhensiktsmessige i forhold til målet om flere i arbeid. Resultatene av ordningen vil kunne bli langt bedre ved en betydelig mindre streng utforming av kriteriene for å komme inn i ordningen.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen varsler i forslaget til statsbudsjett for 2005 at en gjennomgang av ordninger og stønader for transport vil bli presentert i forbindelse med statsbudsjettet for 2006. Formålet med denne gjennomgangen må være å sikre at ulike ordninger og stønader for transport utformes optimalt, slik at brukerne får et best mulig tilbud. Det er en forutsetning at Regjeringen i dette arbeidet har en tett dialog med brukerorganisasjonene.

Disse medlemmer vil i likhet med Regjeringen peke på transportsektoren som et område der det gjenstår mye arbeid før målet om tilgjengelighet og likestilling er nådd. Disse medlemmer mener det er behov for å utarbeide tilgjengelighetsstandarder for alle kollektive transportmidler, og at det er nødvendig å stille klare krav til aktørene i transportmarkedet. Ett virkemiddel i en slik sammenheng vil være at alle konsesjoner for kollektivtrafikk må inneholde krav om tilgjengelighet.

Disse medlemmer viser til forslag i Innst. S. nr. 162 (2003-2004) om:

- å utarbeide en handlingsplan for å øke funksjonshemmedes tilgjengelighet til transport, bygg, informasjon og andre viktige samfunnsområder. Planen må innholde klare tidsfrister for når ulike tiltak skal være gjennomført, samt en forpliktelse fra statens side knyttet til finansieringa av handlingsplanen.
- å sørge for at det ved tildeling av konsesjoner i transportsektoren stilles krav om tilgjengelighet for personer med nedsatt funksjonsevne."

6.3 Kap. 1310 Flytransport

6.3.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005
1310	420 500	444 000	5,6

Til kjøp av flyruter er det budsjettet med 440,0 mill. kroner, en økning på 5,6 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2004. Økningen skyldes bl.a. økte luftfartsavgifter som følge av tiltak mot terror og sabotasje.

6.3.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har merket seg økningen på 5,6 pst. til kjøp av flyruter.

Komiteen vil understreke den betydningen statens kjøp av tjenester på kortbanenettet har for å nå målet om et godt utviklet kortbanenett. Svært mange lokalsamfunn er avhengig av kortbanerutene både for syke-transport og ambulansetjenester, men også som utgangspunkt for eksisterende næringsliv, nyetablering av næringsliv og ikke minst for bosettingen. Komiteen vil peke på at for mange lokalsamfunn fungerer flytrafikken på kortbanenettet som viktig del av det daglige kollektivtransporttilbudet.

6.4 Kap. 1311 Tilskot til regionale flyplassar

6.4.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005
1311	270 000	53 400	-80,7

Post 70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser foreslås bevilget med 40,0 mill. kroner for 2005. Bevilgningen er forutsatt å dekke den del av underskuddet ved de regionale lufthavnene som ikke dekkes ved krysssubsidiering. Korrigert for avgiftsendringen, dvs. innlemningen av luftfartens infrastruktur i merverdiavgiftsopplegget fra 1. januar 2005, innebærer forslaget for 2005 en styrking av statens tilskudd på om lag 10 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2004.

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser foreslås bevilget med 13,4 mill. kroner for 2005, en økning på 0,4 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2004.

6.4.2 Merknader frå komiteen

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at det avsette tilskotet til Avinors regionale flyplassar for 2005 er redusert sterkt då Regjeringa foreslår å innlemme luftfartens infrastruktur i meirverdiavgiftsopplegget frå 1. januar 2005. Det vert lagt opp til at den omlegginga som no skjer, skal vere provenynøytral. Dette vil føre til auka krysssubsidiering. Desse medlemmene sluttar seg til denne omlegginga. Desse medlemmene viser likevel til at effekten av innlemminga i meirverdiavgiftsopplegget er usikker.

Desse medlemmene er samde i at kjøp av tenester på ikkje lønnsame statlege regionale flyplassar er avgjerande for å oppretthalde det tilbudet ein har i dag.

Desse medlemmene vil vise til at det den siste tida har vore stor uro i Avinor med bakgrunn i den store omstillingsprosessen selskapet no er inne i. Desse medlemmene er opptekne av at Avinor skal ha rammer som ikkje vanskeleggjer denne omlegginga.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen foreslår at det bevilges 40 mill. kroner til tilskudd til regionale flyplasser i 2005. Korrigert for innlemningen av luftfartens infrastruktur i momssystemet fra 1. januar 2005 innebærer dette en økning i det statlige tilskuddet på ca. 10 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2004. Disse medlemmer sluttar seg til dette. Disse medlemmer er enig i at kjøp av tjenester på ikke lønnsomme statlige regionale lufthavner er avgjørende for å opprettholde et godt flytilbud.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet viser til særmerknad i kapittel 4.7 i dette dokumentet, og går inn for å auke løyvingane til regionale flyplassar med 70 mill. kroner.

INNFLYGINGSUTSTYR

Komiteen viser til at Avinor og Widerøe den 10. september 2004 inngikk en avtale om installering av satellittbasert innflygingsutstyr, SCAT-I, på de regionale flyplassene. Komiteen viser til at både Avinor og Widerøe uttaler ved inngåelse av avtalen at dette er det viktigste enkelttiltak for forbedring av sikkerheten på kortbanenettet. Komiteen viser til St.meld. nr. 36 (2003-2004) Om virksomheten til Avinor AS hvor dette omtales spesielt.

Komiteen mener det er viktig med en avklaring mellom de ulike parter slik at systemet kan komme i drift i løpet av 2005, og ber om at Stortinget blir orientert om dette på en egnet måte.

MOSS LUFTHAVN RYGGE

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, konstaterer at departementet har godkjent sivil luftfart ved Moss lufthavn Rygge og er tilfreds med dette. Flertallet forutsetter at anlegget oppgraderes til å dekke de kvalitetene det er behov for, teknisk og miljømessig.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Regjeringen har gitt generalinspektøren for Luftforsvaret tillatelse til å drive sivil lufthavn ved Moss lufthavn Rygge.

Disse medlemmer viser til rapport 06/04 fra Samfunns- og næringslivsforskning AS som lå til grunn for St.meld. nr. 35 (2003-2004) Om virksomheten i Avinor AS. I rapporten fremheves det at en sivil lufthavn på Rygge vil komme i konkurranse med OSL-Gardermoen. En slik konkurranse vil svekke det økonomiske grunnlaget for OSL Gardermoen og Avinor AS.

Disse medlemmer viser til at det solidariske prinsipp har vært bærebjelken i finansieringen av flyplassnettet i Norge.

Disse medlemmer viser til at OSL Gardermoen i fremtiden er forutsatt å bli den mest lønnsomme flyplassen i Norge og den største inntektskilden til Avinor.

Ved å åpne en stor sivil lufthavn nær OSL Gardermoen, som i tillegg ikke skal bidra økonomisk til fellesskapet, slik stortingsflertallet har bestemt, vil kunne bli den største trusselen mot Avinors økonomi i fremtiden.

Disse medlemmer vil understreke at en svekkelse av Avinors økonomi også vil medføre økte kostnader for staten.

6.5 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet

6.5.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005
1313	164 200	179 800	9,5
4313	87 600	90 600	3,4

Det er foreslått bevilget 179,8 mill. kroner til Luftfartstilsynet for 2005, en økning på 9,5 pst. målt mot saldert budsjett 2004. Kostnader forbundet med flyttingen til Bodø samt nye oppgaver forklarer økningen.

I tillegg til ordinære tilsynsområder vil sikkerhetstiltak ved lufthavnene og arbeidsmiljøet i luftfarten være viktige satsingsområder for Luftfartstilsynet i 2005.

Den budsjetterte gebyrinntekten under kap. 4313 er beregnet til 90,6 mill. kroner i 2005, som er en økning på 3,4 pst. i forhold til saldert budsjett 2004.

6.5.2 Merknader frå komiteen

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

6.6 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

6.6.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005
1314	23 300	31 800	36,5

Forslaget til budsjett for Statens havarikommisjon for transport (tidligere benevnelse: Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane) på 31,8 mill. kroner for 2005 innebærer en økning på 35,6 pst. forhold til saldert budsjett for 2004. Økningen skyldes at kommisjonens ansvarsområde i 2005 utvides til også å omfatte vegtransport.

En ytterligere utvidelse av kommisjonens ansvarsområde til også å omfatte sjøfart er under forberedelse, og vil trolig finne sted i løpet av 2006.

6.6.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har merket seg at økningen av bevilgningen til kommisjonen hovedsakelig skyldes utvidelsen av ansvarsområdet.

Komiteen har merket seg at en utvidelse av ansvarsområdet til havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane til også å omfatte vegtrafikk, vil finne sted i 2005. Samtidig vil kommisjonen endre navn til Statens havarikommisjon for transport. Komiteen har også merket seg at en ytterligere utvidelse av ansvarsområdet til også å omfatte sjøfart trolig vil finne sted i løpet av 2006. Komiteen viser til at Regjeringen har fremmet forslag om en felles Havarikommisjon for transportulykker innen sivile luftfarts-, jernbane-, veg- og sjøfartsulykker samlet, og at dette pr. november 2004 ligger til behandling i næringskomiteen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

6.7 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

6.7.1 Samandrag

(i 1 000-kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)
5619	476 500	402 600

6.8 Kap. 1320 og 4320 Statens vegvesen

6.8.1 Samandrag - Generelt

(i 1 000 kroner)				
Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005 (St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5/saldert budsjett 2004)
1320	12 225 900	12 507 000	12 523 700	1,3
4320	311 900	379 300		21,6

Til vegformål er det samlet i St.prp. nr. 1 (2004-2005) foreslått over kap. 1320 Statens vegvesen, kap. 1321 Mesta AS og kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS et budsjett på om lag 13,1 mrd. kroner for 2005.

Foreslått budsjett i St.prp. nr. 1 (2004-2005) for kap. 1320 Statens vegvesen er 12 507 mill. kroner, en økning på om lag 280 mill. kroner eller 2,3 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2004. I forslaget er det bl.a. lagt vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter samt å følge opp statens forpliktelser i inngåtte bompengeaftaler. Det er ellers gitt særlig prioritet til trafikksikkerhetstiltak og kollektivtrafikktiltak.

Bevilgningene i 2002, 2003 og 2004 gir sammen med forslaget i St.prp. nr. 1 (2004-2005) for 2005 en oppfølgingsgrad i forhold til handlingsprogrammet 2002-2005 på 96,7 pst. på kap. 1320 Statens vegvesen.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2004-2005) foreslås post 30 redusert med 16,7 mill. kroner.

Kap. 4320 Statens vegvesen foreslås bevilget med 379,3 mill. kroner for 2005. Dette er en økning på 21,6 pst. i forhold til saldert budsjett 2004.

6.8.2 Generelle merknader frå komiteen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til forliket i Budsjett-innst. S. I (2004-2005) mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre. Flertallet viser til at i forliket er det satt av 350 mill. kroner til riksvegformål i tillegg til Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2004-2005) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2, 5 og 6 (2004-2005).

Flertallet viser til at av økningen på 350 mill. kroner er 340 mill. kroner fordelt på poster under kap. 1320 Statens vegvesen. Flertallet vil ellers vise til kapittel 4.1 i innstillingen når det gjelder fordelingen av økningen på prosjekter og tiltak.

Oslo Lufthavn AS er fra og med 2003 innvilget tre år 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 402,6 mill. kroner.

6.7.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen har satset sterkt på investeringer, drift og vedlikehold i vegsektoren. Det foreslås bevilget 13,1 mrd. kroner på riksvegbudsjettet i 2005. Det foreslås for 2005 å sette i gang 10 nye, store prosjekter, fem på stamvegnettet og fem på det øvrige riksvegnettet. I tillegg legges det til rette for oppstart av om lag 15 mindre prosjekter.

Disse medlemmer viser også til at både investeringsnivået og nivået på bevilgningene til drift og vedlikehold på riksvegene har økt sterkt i fireårsperioden. Det er videre vedtatt tre store OPS-prosjekter som har en samlet ramme på ca. 6 mrd. kroner. To av disse er igangsatt. Disse prosjektene gir et betydelig høyere aktivitetsnivå på veginvesteringer enn det bevilgningsnivået alene reflekterer. Inkludert investeringsdelen som er gjennomført i disse prosjektene, er Sem-erklæringens mål for veginvesteringer om lag oppfylt. For drift og vedlikehold er de totale bevilgningene i perioden 2002-05 høyere enn det som ble vedtatt i handlingsplanen i forbindelse med gjeldende NTP.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet er bekymret for det store etterslepet i bevilgninger til investeringer, drift og vedlikehold. Disse medlemmer vil peke på at Regjeringen ikke har fulgt opp sine løfter om bevilgninger i gjeldende Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer viser til Stortingets behandling av Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004), der et flertall av alle partier med unntak av Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, gjorde vedtak om løft for vegsektoren på 10 mrd. kroner utover Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser til at fordelingen av satsingen er som følger: 5 mrd. kroner til stamveger og 4 mrd. kroner til øvrige riksveger, og 1 mrd. kroner til rassikring. Disse medlemmer mener det derfor

også i budsjettet for 2005 er nødvendig med et bevilgningsnivå til veginvesteringer som ligger høyere enn Regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt prinsipale budsjett hvor Arbeiderpartiet foreslår å øke bevilgningene til vegsektoren med til sammen 520 mill. kroner, hvorav disse medlemmer har fordelt midlene etter fylkenes prioriteringer.

Summert etter fylkenes egne prioriteringer har 520 mill. kroner til vegformål fordelt seg slik:

- 209,9 mill. kroner til investeringer i stamveger og 191 mill. kroner til investeringer i øvrige riksveger.
- 27 mill. kroner til rassikring.
- 7,1 mill. kroner post 72 Kjøp av riksvegsferjetjenester, og 10 mill. kroner til post 70 som støtte til Hurtigrutemuseet.
- 75 mill. kroner til forsøk.

Disse medlemmer viser til fordeling på fylkes- og prosjektnivå som vist i Arbeiderpartiets generelle merknad i kapittel 4.4 i dette dokument.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bevilgningene til veginvesteringer etter det framlagte budsjettforslag ligger lavere i forhold til den vedtatte Nasjonal transportplan. Etterslepet knyttet til veginvesteringer er blitt ytterligere forsterket. I tillegg har etterslepet på vegvedlikehold også bygd seg opp betydelig over flere år. Dette er ikke akseptabelt.

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale forslag om å satse på vegvedlikehold med å øke denne bevilgningen med 1 280 mill. kroner. Disse medlemmer viser videre til sitt prinsipale forslag om å øke bevilgningene til veginvesteringer med 4 800 mill. 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 infrastruktur 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.

Disse medlemmer mener at 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.

Disse medlemmer mener videre at 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. Bevilgningene til vegformål har gjennom flere år gått reelt ned, samtidig har trafikkveksten vært sterk, og ulykkesfrekvensen negativ. For disse medlemmer er det en klar sammenheng mellom økt trafikk og flere ulykker på den ene siden, og mindre penger til vegformål på den andre siden.

Disse medlemmer ønsker derfor å 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. 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 mange ansatte i anleggsbransjen som enten "går på tomgang" eller er ledige. Dersom samferdselsbudsjettet ikke får økte midler, vil en relativt stor andel av anleggsnærings arbeidskraft og kompetanse gradvis gå tapt.

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

Disse medlemmer viser for øvrig til budsjettavtalen med Høyre og Kristelig Folkeparti og støtter forslaget om å øke bevilgningen til riksvegformål med 350 mill. kroner når det primære forslaget er falt.

Disse medlemmer viser ellers til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

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

6.8.3.1 SAMANDRAG

Det foreslås en bevilgning på 5 968 mill. kroner, en økning på 133,3 mill. kroner eller 2,3 pst. i forhold til budsjett for 2004. Bevilgningene i 2002, 2003 og 2004 utgjør sammen med forslaget for 2005 en oppfølgingsgrad på 100,8 pst. i forhold til handlingsprogrammet

2002-2005. Til tross for økonomisk oppfølging på vel 100 pst., har det ikke vært mulig fullt ut å nå de mål som var forutsatt i St.meld. nr. 46 (1999-2000). Behovet for midler til drift og vedlikehold har økt i forhold til det som var forutsatt i handlingsprogrammet. Videre har effektiviseringsgevinster som følge av omstillingen i Statens vegvesen, kommet senere enn forventet.

I Dokument nr. 8:1 (2004-2005) Forslag fra representantene Åslaug Haga og Jorunn Ringstad om stopp og konsekvensutredning av nedleggelse av trafikkstasjoner som en del av omlegginga av Statens vegvesen, fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen:

1. Stoppe Vegdirektoratets planer om nedleggelse av trafikkstasjoner.
2. Foreta en konsekvensutredning av nedleggelsesplanene, med henblikk på å klargjøre konsekvensene for både enkeltpersoner, næringsliv, lokalsamfunn og trafikksikkerhet."

6.8.3.2 MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, merker seg at de løfter som Stortinget ga i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 32 (1999-2000), jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011, ikke følges opp med forslaget til bevilgningsnivå i budsjettforslaget for 2005. Flertallet er bekymret for etterslepet når det gjelder drift og vedlikehold på riksvegnettet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til det justerte budsjettforslaget fra regjeringens partiene av post 23 og endringer som Fremskrittspartiet har varslet støtte til, jf. kapittel 4.1 i innstillingen. I tråd med dette foreslår flertallet at post 23 bevilges med 5 969 mill. kroner, en økning på 1 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2004-2005) med tilleggene 2, 5 og 6.

Flertallet forutsetter at økningen på 1 mill. kroner avsettes til økt vedlikehold/brøyting på Rv 50 Hol-Aurland, og skal gå til utvidede åpningstider.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er svært tilfreds med at inkludert bevilgningene for 2005 er handlingsplanen til forrige NTP mer enn oppfylt når det gjelder trafikktilsyn, drift og vedlikehold.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. og vil peke på at riksveger generelt over hele Norge har en alt for dårlig standard. På grunn av underbudsjettering foreligger det meget store etterslep som er beregnet til over 11 mrd. kroner og er helt uakseptabelt.

Disse medlemmer viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

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.

For ytterligere kommentarer vises det til Fremskrittspartiets merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

6.8.3.2.1 Dokument nr. 8:1 (2004-2005) privat forslag fra representantene Åslaug Haga og Jorunn Ringstad

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at det arbeidet som Statens vegvesen har i gang, har som mål å skape et totalt sett bedre og mer desentralisert tjenestetilbud i hele landet. Flertallet mener det er naturlig at struktur og organisering forandres noe som følge av at tjenestene og oppgavene til trafikkstasjonene har endret seg de siste årene.

Flertallet er tilfreds med at det er hensynet til brukerne som står i fokus for omorganiseringen av trafikkstasjonene. Formålet med omleggingen er å tilby brukerne bedre tjenester enn de har i dag. Et mål er at tjenestene i størst mulig grad skal utføres der brukerne er. Flertallet vil vise til at det er relativt små endringer som blir foretatt i tjenestetilbudet knyttet til registrering av kjøretøy og praktiske og teoretiske førerprøver. Flertallet viser også til at Statens vegvesen flere steder vil tilby denne typen tjenester gjennom andre kanaler enn en trafikkstasjon.

Flertallet viser til brev av 24. november 2004 fra Samferdselsdepartementet der det understrekes at det også tas hensyn til brukere som ikke kan eller ikke ønsker å bruke elektroniske tjenester. Selv om publikum etterspør flere tjenester på Internett og Statens vegvesen har lagt ned et systematisk og godt arbeid med å utarbeide elektroniske tjenester, er det viktig at nåværende tilbud i hovedsak består inntil de blir avløst av nye tjenester.

Flertallet merker seg at forvaltningskontroll i hall omfatter teknisk godkjenning av ikke-typegodkjente kjøretøy og bruktimporterte kjøretøy i tillegg til godkjenning av kjøretøy som er ombygd, oppbygd eller reparert etter stor skade. Flertallet vil understreke at det ligger som en forutsetning i forbindelse med en reduksjon i antall trafikkstasjoner som tilbyr denne typen tjenester, at det også legges opp til å tilby ambulerende tjenester. Dette kan eksempelvis være at personell fra Statens vegvesen oppsøker større kunder som verksteder og bedrifter for å foreta kontrollene i deres lokaler.

Flertallet vil peke på at effektiviseringstiltakene blant annet kan medføre at personell kan frigjøres til andre og mer prioriterte oppgaver, som for eksempel kontrolloppgaver ute på vegene. Flertallet vil understreke at gevinstene som følge av effektiviseringen skal brukes innenfor sektoren slik at Statens veg-

vesen kan tilby bedre tjenester samlet sett. Vegvesenet skal bruke de virkemidlene som står til rådighet i omstillingsarbeidet til å utvikle overtalliges kunnskaper og kompetanse, slik at de skal kunne ta på seg andre oppgaver i og utenfor etaten.

Flertallet foreslår at dokumentet vedlegges protokollen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til Dokument nr. 8:1 (2004-2005).

Disse medlemmer viser til at det er stor uro rundt i landet pga. nedlegging og omorganisering av trafikkstasjonene. Disse medlemmer mener saken om nedlegging fra Regjeringens side er dårlig utredet, og vil støtte forslaget i dokumentet om stopp og konsekvensutredning av nedlegging og omorganisering av trafikkstasjonene.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringa:

1. Stoppe Vegdirektoratets planer om nedleggelse av trafikkstasjoner.
2. Foreta en konsekvensutredning av nedleggelsesplanene, med henblikk på å klargjøre konsekvensene for både enkeltpersoner, næringsliv, lokalsamfunn og trafikksikkerhet."

6.8.4 Post 29 Vederlag til OPS-prosjekt

6.8.4.1 SAMANDRAG

Det foreslås en bevilgning på 100 mill. kroner til post 29 for 2005. Vederlaget til OPS-selskapet for prosjektet E39 Øysand-Thamshavn blir til sammen 150 mill. kroner i 2005, fordelt med 100 mill. kroner i statlige midler og 50 mill. kroner i bompenger.

6.8.4.2 MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, viser til merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) der komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, viste til at motivet for å fremme Mosseveien i tunnel som et OPS-prosjekt i St.prp. nr. 67 (2002-2003) var å få fortgang i arbeidet med en løsning for ny Mossevei i tunnel. Flertallet pekte videre på at det er av stor viktighet at det konkrete reguleringsplanarbeidet og konsekvensutredningen kommer i gang så fort som mulig for å legge til rette for at et politisk vedtak kan fattes i løpet av 2005. Flertallet forutsatte at det blir etablert et nært samarbeid med Oslo kommune for å sikre at planarbeidet kan gjennomføres uten unødig opphold.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil når det gjelder E18 Vestkorridoren Oslo-Asker, vise til merknad fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) der det bl.a. heter:

"Flertallet er kjent med at det foreligger planer om å realisere en ny miljøvennlig E18 Vestkorridoren som

også vil bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken. Flertallet er kjent med at det arbeides med ulike løsninger, både et OPS-prosjekt basert på tilnærmet full brukerfinansiering og en Oslopakke 3. Flertallet mener dette bør utredes nærmere."

Flertallet viser videre til at det samme flertallet uttaler at det nye dobbeltsporet på strekningen Lysaker-Asker må gjennomføres før utvidingen av E18.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil vise til merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) om Nasjonal transportplan 2006-2015 der komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet peker på at det er viktig å skaffe tilstrekkelige erfaringer med de 3 eksisterende OPS-prosjekt før en går i gang med nye, slik at en kan ta viktige erfaringer med seg inn i eventuelt nye OPS-prosjekter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til avtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet og til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

6.8.5 Post 30 Riksveginvesteringar

6.8.5.1 SAMANDRAG

Det foreslås i St.prp. nr. 1 (2004-2005) bevilget 4 592,0 mill. kroner til riksveginvesteringer under post 30, en økning på 2,8 pst. eller om lag 125 mill. kroner målt mot saldert budsjett 2004.

I handlingsprogrammet for 2002-2005 er planrammen for post 30 inkl. post 31, post 35 og post 60. Bevilgningene i 2002, 2003 og 2004 og forslag i St.prp. nr. 1 (2004-2005) for 2005 for postene 29, 30, 31 og 35 og deler av post 60 til sammen, utgjør 93,8 pst. av planrammen.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 (2004-2005) foreslås post 30 redusert med 16,7 mill. kroner, jf. omdisponering av tilsvarende beløp til kap. 1330 post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på kyststrekningen Bergen-Kirkenes.

Det er forutsatt at bompengeselskapene stiller til disposisjon om lag 3 060 mill. kroner i bompenger i 2005. Ekstern finansiering totalt (forskudd, tilskudd og bompenger) i 2002-2005 ventes å utgjøre om lag 111 pst. av det som er lagt til grunn i handlingsprogrammet for perioden.

Med budsjettforslaget for 2005 utgjør bindingene til fullføring av igangsatte/vedtatte prosjekter om lag 11,2 mrd. kroner, hvorav om lag 7,5 mrd. kroner skal dekkes ved statlige midler. Inkludert refusjoner vil de totale bindingene pr. 1. januar 2006 utgjøre om lag 12,0 mrd. kroner. I tillegg kommer statens forpliktelser knyttet til oppfølging av vedtatte bompengepakker.

Det er lagt til grunn at det benyttes om lag 470 mill. kroner i statlige midler til særskilte trafikksikkerhetstiltak i 2005 på post 30 og post 60 samlet. I tillegg kommer bompenger, slik at det totalt vil benyttes 540 mill. kroner. Samlede statlige midler i planperioden i 2002-2005 gir en oppfølgingsgrad på 110 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden.

Det er lagt til grunn at det benyttes om lag 210 mill. kroner i statlige midler til bygging av gang- og sykkelveger i 2005 på post 30 og post 60 samlet. I tillegg kommer bompenger, slik at det totalt vil benyttes 310 mill. kroner. Samlede statlige midler i planperioden 2002-2005 gir en oppfølgingsgrad på 77 pst. i forhold til handlingsprogrammet for periode.

Det er lagt til grunn at det benyttes om lag 305 mill. kroner i statlige midler til særskilte tiltak for kollektivtransporten i 2005 på post 30 og post 60 samlet, inkl. alternativ bruk av riksvegmidler. I tillegg kommer bompenger, slik at det totalt vil benyttes 660 mill. kroner innenfor Statens vegvesens ansvarsområde i 2005. Samlede statlige midler i planperioden 2002-2005 gir en oppfølgingsgrad på 125 pst. i forhold til handlingsprogrammet for periode.

Det er lagt til grunn at det totalt benyttes om lag 170 mill. kroner i statlige midler til særskilte miljø- og servicetiltak i 2005 på post 30 og post 60 samlet. I tillegg kommer bompenger, slik at det totalt vil benyttes 180 mill. kroner. Samlede statlige midler i planperioden 2002-2005 gir en oppfølgingsgrad på 90 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden.

Det foreslås avsatt om lag 65 mill. kroner til sikkerhetsmessig opprusting av eksisterende tunneler i 2005. Sammen med bevilgningene i 2002, 2003 og 2004 innebærer budsjettforslaget en oppfølgingsgrad på 100 pst. i forhold til handlingsprogrammet for perioden 2002-2005.

Det foreslås satt av 60 mill. kroner til nasjonale turistveger i 2005.

6.8.5.2 MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Merknader frå fleirtal

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til det justerte budsjettforslaget fra regjeringspartiene av post 30 og endringer som Fremskrittspartiet har varslet støtte til, jf. kapittel 4.1 i innstillingen. I tråd med dette foreslår flertallet at post 30 bevilges med 4 872,3 mill. kroner, en økning på 297,0 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2004-2005) med tilleggene 2, 5 og 6. Flertallet viser også til at de totale riksveginvesteringene nå er fordelt på flere poster i budsjettet og at de totale riksveginvesteringene for 2005 er budsjettet med 5 633,6 mill. kroner. I dette tallet er ikke inkludert post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift. Flertallet viser til tabell i kapittel 4.1 i denne innstillingen der midlene til riksveger er fordelt på fylker og prosjekter/tiltak.

Merknader frå Arbeidarpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sine generelle merknader til vegformål under kapittel 6.8.2 i innstillingen, og til sitt prinsipale budsjett der det foreslås å øke bevilgningene til vegformål med totalt 520 mill. kroner utover Regjeringens forslag, hvorav disse medlemmer har fordelt midlene etter fylkenes egne prioriteringer.

Herav går 209,9 mill. kroner til investeringer i stamveger og 191 mill. kroner til investeringer i øvrige riksveger. Disse medlemmer viser til fordeling på fyl-

kes- og prosjektnivå som vist i sine generelle merknader i kapittel 4.4 i innstillingen.

Disse medlemmer fordeler midlene til investeringer i stamveger 209,9 mill. kroner (kan overføres post 23 drift og vedlikehold) slik på stamvegruter:

Rute 2 E6 Oslo-Trondheim

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett hvor det foreslås 10 mill. kroner til planlegging av E6 Jessheim-Kolomoen.

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett hvor det foreslås 4 mill. kroner til E6 langs Mjøsa.

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett hvor det foreslås 10 mill. kroner til E6 Slutføring strekningen Løkli-Vindalsliene.

Rute 4 E6 Fauske-Nordkjosbotn med tilknytninger

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett hvor det foreslås 10 mill. kroner til E10 Fjøsdaalen-Hamnøyfjellet.

Rute 5 E6 Nordkjosbotn-Kirkenes med tilknytninger

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett hvor det foreslås 10 mill. kroner til E6 vest for Alta.

Rute 6 E18 Riksgrensen/Ørje-Oslo

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett hvor det foreslås 25 mill. kroner til E18 Sekkelstein-Momarkedet.

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett hvor det foreslås 30 mill. kroner til tiltak for renere luft i tunneler i Oslo.

Rute 7 E18 Oslo-Kristiansand

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett hvor det foreslås 30 mill. kroner til tiltak for renere luft i tunneler i Oslo.

Rute 8 E39 Kristiansand-Bergen

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett hvor det foreslås 7,5 mill. kroner til E39 Bjerkrheim-Stavanger.

Rute 10 E39 Ålesund-Trondheim

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett hvor det foreslås 20 mill. kroner til E39 Rendalen-Sør-Trøndelag grense.

Rute 12 E16 Kjørbo/Sandvika-Bergen

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett hvor det foreslås 23,4 mill. kroner til E16 Storhaug-Røn.

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett hvor det foreslås 15 mill. kroner til E16 Borlaug-Voldum.

Rute 16 Rv 3 Kolomoen-Ulsberg

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett hvor det foreslås 25 mill. kroner til Rv 3 Hovda bru-Fjell.

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett hvor det foreslås 20 mill. kroner til Rv 3 Inset-Ulsberg.

Øvrig riksvegnett

Disse medlemmer fordeler videre midlene til investeringer i øvrige riksveger på 191 mill. kroner (kan overføres post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.) slik:

Østfold:	Rv 22 Heias-Trøgstad, breddeutvidelse	5 mill. kroner
Akershus:	Rv 169 Fjellsrud-Stensrud, planlegging	10 mill. kroner
	Rv 120 i Rælingen, gang- og sykkelveg	2 mill. kroner
	Gamle E6 på Råholt, miljøgate	6 mill. kroner
	Nytt kryss Rv 175/177 Årnes	5 mill. kroner
	Rv 21 Setskog - gang- og sykkelveg	6 mill. kroner
	Kryss Rv 2/Rv 177 Vormsund - økte bevilgninger	2 mill. kroner
Oslo:	Prosjekteringsmidler Groruddalen	10 mill. kroner
	asfaltering av riksvegnettet i Oslo	5 mill. kroner
Aust-Agder:	Rv 410 Saltrød-Krøgenes, gang- og sykkelveg	12 mill. kroner
	Rv 42 Amerikakleiva-Stoa, gang- og sykkelveg	3 mill. kroner
Rogaland:	Rv 13 Askvik-Pundsnes	10 mill. kroner
	Rv 502 Eie-Eigerøy	10 mill. kroner
	Rv 47 Haugesund-Karmøy	10 mill. kroner
Hordaland:	Jondalstunnelen	50 mill. kroner
Nord-Trøndelag:	Namdalsprosjektet/Alt. E6 Langstein - kurveutbedring	10 mill. kroner
	Rv 72 Baglang-Vinje, gang og sykkelsti	5 mill. kroner
Nordland:	Rv 808 Finneidfjord-Hemnesberget	10 mill. kroner
Troms:	Rv 867 Bergseng-Ervik	20 mill. kroner

Disse medlemmer er tilfreds med at Rv 50 Hol-Aurland endelig er sikret vinterdrift og åpningstid som langt på veg er i tråd med brukernes ønske. Disse medlemmer vil peke på at nattstengingen på vegen skal iverksettes kl. 22.00 vinterstid. Om hyttefolk skal komme fram ved å kjøre etter arbeidstid og holde farts-grensene både fra Oslo og Bergensregionen, bør nattstengingen iverksettes kl. 23.00. Disse medlemmer mener dette er en veg av stor reiselivs betydning, og åpningstidene er derfor viktige.

Disse medlemmer har merket seg at vegutbyggingen i Drammen og omland går etter planene, men vil peke på at i henhold til avtalen inngått mellom staten, fylket og kommunen skal også Sund bru og Rv 2 Eik-Tørkop ferdigstilles før pakken anses ferdigstilt. Disse medlemmer mener derfor en må komme i gang med planleggingen av denne parsellen i 2005.

I tillegg kommer disse medlemmers forslag til bevilgninger til øvrige riksveger under post 60 Forsøk, hvor det foreslås bevilgninger til flere prosjekt prioritert av BTV-samarbeidet (samarbeid mellom Buskerud, Telemark og Vestfold fylkeskommuner). Disse medlemmer viser til sine merknader under denne posten.

Merknader frå Framstegspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet og til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

Merknader frå Sosialistisk Venstreparti

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil styrke satsingen på veger i distrik-

tene. Disse medlemmer viser til at Sosialistisk Venstreparti i sitt forslag til alternativt statsbudsjett vil til sammen øke satsingen på veg i distriktene med 330 mill. kroner, fordelt på 120 mill. kroner til fylkesvise riksveger, 110 mill. kroner til rassikring og 100 mill. kroner til en ny ordning for asfaltering av fylkesveger med grusdekke.

Disse medlemmer vil redusere bevilgningene til vegprosjekter rundt de store byene, og prosjekter som er i direkte konkurranse med jernbane med 515 mill. kroner fordelt på 15 mill. kroner på rute 1, 190 mill. kroner på rute 2, 45 mill. kroner på rute 7, 89 mill. kroner på rute 8 og 170 mill. kroner på rute 15.

Disse medlemmer viser til at det er fylkestingene som skal prioritere fordelingen av øvrige riksvegmidler i det enkelte fylke. Disse medlemmer legger derfor ikke føringer på hvordan pengene skal fordeles, med unntak for Hordaland og Nord-Trøndelag, hvor særlige hensyn tilsier at staten har et utvidet ansvar.

Disse medlemmer foreslår at rammen til Nord-Trøndelag økes med 20 mill. kroner. Disse medlemmer forutsetter at midlene bevilges til Namdalsprosjektet, som er igangsatt, slik at det kan gjennomføres som vedtatt i St.prp. nr. 1 (2002-2003).

Disse medlemmer viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett hvor riksvegmidlene økes med 120 mill. kroner. Det muliggjør økt satsing i blant annet Finnmark, Troms og Nordland. Under tildelt ramme vil disse medlemmer foreslå å øke bevilgningen til øvrige riksveger med 90 mill. kroner.

Disse medlemmer vil fordele midlene slik, med de føringer som nevnt ovenfor:

Øvrige riksvegmidler

Fylker	SVs alternative budsjett	Prioritering innenfor budsjetttramma
Hedmark	10	0
Telemark	10	0
Hordaland	20	20
Sogn og Fjordane	10	10
Møre- og Romsdal	10	10
Sør-Trøndelag	10	0
Nord-Trøndelag	20	20
Nordland	10	10
Troms	10	10
Finnmark	10	10
Sum:	120	90

Disse medlemmer bifaller at Statens vegvesen i samarbeid med Sosial- og helsedirektoratet, Kommunenes sentralforbund og Syklistenes Landsforening har utarbeidet et utkast til Nasjonal sykkelstrategi som ble lagt fram i mai 2003.

Disse medlemmer ber Regjeringen om i sitt videre arbeid med å gjøre det tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel, å legge Statens vegvesens grunnlagsdokument (mai 2003) Nasjonal sykkelstrategi til grunn som gjeldende strategidokument.

Disse medlemmer vil peke på sammenhengen mellom sykkel og kollektivtrafikk: Sykkel er i langt større grad et supplement til kollektivtrafikk enn en konkurrent. Dette viser seg ved at de som bor i områder med godt utbygd kollektivtilbud sykler og går mer enn i resten av landet.

Disse medlemmer mener at gode sykkelstier og veger er det mest effektive tiltaket for å bedre sikkerheten for syklistene.

Disse medlemmer viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett hvor vi bevilger 100 mill. kroner til gang- og sykkelvegtiltak. Innenfor tildelt ramme har disse medlemmer prioritert å bevilge 50 mill. kroner til gang- og sykkelvegtiltak.

Disse medlemmer viser til at Det danske arbeidsmiljøinstituttet har fått gjennomført en studie som konkluderer med at 800-2 200 dansker innlegges hvert år på sykehus med forhøyet blodtrykk eller hjertesykdommer som følge av trafikkstøy. Undersøkelsen anslår også at 200-500 dansker dør tidligere enn ellers på grunn av støy.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål nummer 35 til Samferdselsdepartementet. Disse medlemmer er positive til at Vegdirektoratet i 2005 vil ferdigstille en rapport om helseeffekter av vegtrafikkstøy, hvor også grunnlaget for de danske undersøkelsene vil inngå.

Merknader frå Senterpartiet

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet viser til sin særmerknad i samband med fordeling av midlar til stamvegnettet.

Denne medlemen viser til eit stort behov for auka løyvingar til det sekundære riksvegnettet. Eterslepet i Nasjonal transportplan fører til at mange oppgaver er uløyste. Samstundes er det mange ledige innan bygg- og anleggsbransjen. For å kunne utløyse næringspotensialet i heile landet, og gjere det mogleg for folk å bli buande der dei vil, trengs det ei sterkare satsing på utbetring og utbygging av infrastrukturen. Denne medlemen foreslår å auke løyvingane til investeringar på sekundære riksvegar med 617 mill. kroner, og viser elles til sin særmerknad i kapittel 4.7 i dette dokumentet.

Denne medlemen er oppteken av at fylka sjølve skal kunne prioritere midlar til det sekundære riksvegnettet og vil difor ikkje gå for detaljert inn på fordelinga av midlar til dei ulike fylka. Det vil likevel vere vesentleg å leggje vekt på det sekundære riksvegnettet, då dette har vorte forsømt i lang tid. Denne medlemen vil ikkje låse fylka til å nytte alle midlar til riksvegnettet, men og gi moglegheit til å nytte løyvingane til enkelte stamvegstrekingar.

I enkelte fylke kan det vere tale om å nytte midlar til mellom anna utbetring av ferjeleie, då dette må sjåast på som ein del av vegen. Denne medlemen vil difor løyve 5 mill. kroner til Brattvåg ferjeleie.

6.8.5.2.1 Store fylkesvegprosjekt - Jondalstunnelen i Hordaland

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til forliket i Budsjett-innst. S. I (2004-2005) mellom Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre om økning av ramme til riksvegformål med 350 mill. kroner, jf. kapittel 4.1 i innstillingen.

Flertallet foreslår at av beløpet 350 mill. kroner fordeles 30 mill. kroner som tilskudd til Jondalstunnelen i Hordaland i 2005 med forutsetning om Stortingets endelige godkjenning av finansieringsopplegget for prosjektet. Det er vidare en forutsetning at resten av det statlige tilskuddet på til sammen 50 mill. kroner blir prioritert innenfor fylkesfordelt ramme til øvrige riksveger i Hordaland for perioden 2006-2009. Dersom

midlene ikke kan brukes på Jondalstunnelen i 2005, kan Vestlandsrådet, i samråd med fylkeskommunen, omprioritere midlene til andre prosjekter i Hordaland.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt prinsipale budsjett der det foreslås å bevilge 50 mill. kroner til Jondalstunnelen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at i forbindelse med behandlingen av NTP (2006-2015) har Sosialistisk Venstreparti prioritert Jondalstunnelen fremfor bygging av Hardangerbru i Hordaland. Disse medlemmer ønsker primært et annet og mer miljøvennlig trasealternativ enn det eksisterende forslag innebærer. Disse medlemmer forutsetter at 20 mill. kroner til Hordaland skal øremerkes Jondalstunnelen, og vil komme tilbake med fullfinansiering av den statlige andelen i budsjettet for 2006, slik at prosjektet kan starte.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til sine særmerknader i kapittel 4.7 i innstillinga og går inn for å løyve 50 mill. kroner til Jondalstunnelen.

6.8.5.2.2 Om nasjonale turistvegar

Komiteen viser til løyvinga på 60 mill. kroner til nasjonale turistvegar. Komiteen seier seg tilfreds med intensjonane som ligg i kvalitetskrava, men meiner at Vegdirektoratet og kvalitetsstyret i større grad enn i dag bør samarbeide med kommunale styresmakter. Dette for å få til størst mogleg oppslutnad om denne nasjonale satsinga, der kommunane også skal bidra. Komiteen meiner dette er viktig for å få til ei avklaring om og kva prosjekt som skal realiserast innan 2015 som Regjeringa legg opp til.

6.8.6 Post 31 Rassikring

6.8.6.1 SAMANDRAG

Det foreslås bevilget 184,2 mill. kroner for 2005. Dette er en økning på 1,6 pst. i forhold til saldert budsjett for 2004. I tillegg er det lagt til grunn at det benyttes totalt om lag 270 mill. kroner i statlige midler til prosjekter og tiltak med rassikringsgevinster samlet på post 30, post 33 og post 60. Den samlede rassikringsinnsatsen for 2005 utgjør om lag 450 mill. kroner i statlige midler. I tillegg kommer bompenger, slik at det totalt vil benyttes 490 mill. kroner. Sammen med bevilgningene i 2002, 2003 og 2004 gir dette en oppfølgingsgrad på 92 pst. for post 30, post 31, post 33 og post 60 samlet i forhold til handlingsprogrammet for 2002-2005.

6.8.6.2 MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteen vil peke på at områder med rasproblemer finnes i de fleste fylker. Komiteen vil understreke det store trykknadsproblemet som rasfare skaper, f.eks. ved den utrykknads som følger av at skoletransport daglig må passere rasutsatte strekninger. Disse medlemmer peker videre på at ras også i enkelte områder og i noen perioder kan være et framkomme-

lighetsproblem. Særlig vil dette være tilfellet for veger med høy trafikk eller på steder hvor omkjøringsmulighetene er dårlige.

Disse medlemmer ser med bekymring på stengte veger som vil kunne medføre økte kostnader for næringslivet og kunne bidra til en sentralisering av næringsaktivitet i rasutsatte områder. Disse medlemmer vil peke på at Regjeringens satsing på rassikringsprosjekter i inneværende periode og den videre satsingen på rassikring vil motvirke både en slik sentralisering og utflytting fra distriktene, samt bidra til økt trykknadsfølelse i befolkningen. Disse medlemmer vil derfor understreke viktigheten av oppstart og videreføring av prosjekter for sikring mot snø-, is- stein- og løsmasseskred. Innsats for rassikring er viktig for at befolkningen skal føle trykknads og at folk og næringsliv skal ha et sikkert og stabilt transporttilbud.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre og Kristelig Folkeparti, viser til at i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, vedtok Stortinget at den årlige rammen for post 70 skal ligge på 300 mill. kroner, til sammen 3 mrd. kroner i perioden 2006-2015.

Flertallet viser til at det gjenstår svært mye før det norske vegnettet er rassikret. Statens vegvesen kartla 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.

Flertallet viser til den tiltagende tendensen til lengre perioder med mye nedbør og ekstremvær. ACIA-rapporten om klimaendringer i arktiske strøk varsler ekstreme værforandringer. Konsekvensen av dette vil kunne få betydning for planlegging av rassikringstiltak, da omfanget av tiltakene kan være større enn tidligere forutsatt.

Flertallet vil derfor be om at det gjennomføres en oppdatert kartlegging av rasfaren langs vegnettet og en vurdering av om prioriteringene må endres.

Et annet flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til det justerte budsjettforslaget fra regjeringspartiene av post 31 og endringer som Fremskrittspartiet har varslet støtte til, jf. kapittel 4.1 i innstillingen. I tråd med dette foreslår dette flertallet at post 31 bevilges med 210,2 mill. kroner, en økning på 26,0 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2004-2005) med tilleggene 2, 5 og 6.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen i denne stortingsperioden har foretatt en kraftig økning av innsatsen for rassikring. Det benyttes nå årlig ca. 500 mill. kroner i året. Innsats for rassikring er viktig

for at befolkningen skal føle trygghet og at folk og næringsliv skal ha et sikkert og stabilt transporttilbud. I 2005 foreslås det utbedring av 7 rasutsatte strekninger og 11 rasutsatte punkter. Disse medlemmer viser videre til at det i budsjettavtalen med Fremskrittspartiet om budsjettet for 2005 er flertall for ytterligere nye rassikringsprosjekter.

Disse medlemmer vil vise til at det totalt vil benyttes 490 mill. kroner til rassikring i 2005. Det er satt av midler til utbedring av 7 rasutsatte strekninger og 11 rasutsatte punkter. Disse medlemmer viser videre til at det i budsjettavtalen med Fremskrittspartiet om budsjettet for 2005 er flertall for ytterligere nye rassikringsprosjekter.

Disse medlemmer er tilfreds med at hele 490 mill. kroner i gjennomsnitt settes av til rassikring hvert år i inneværende stortingsperiode. Disse medlemmer vil peke på at dette utgjør en økning på over 30 pst. i forhold til forrige stortingsperiode. Disse medlemmer viser til at Regjeringen i denne stortingsperioden dermed har foretatt en kraftig økning av innsatsen for rassikring.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil peke på at det er store utfordringer i deler av landet når det gjelder rassikring.

Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett der det foreslås å øke bevilgningene til vegformål med totalt 520 mill. kroner utover Regjeringens forslag, hvorav disse medlemmer har fordelt midlene etter fylkenes prioriteringer. Herav går 27 mill. kroner til rassikring, med slik fordeling:

Rv 43 Aunevik-Bukkesten (Vest-Agder)	20 mill. kroner
Rv 62 Jordalsgrenda (Møre og Romsdal)	7 mill. kroner

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 (NTP) hvor det ble understreket viktigheten i rassikring på forskjellige steder i landet. Forslaget i NTP var et tillegg på 2,0 mrd. kroner over 10 år.

Disse medlemmer viser videre til budsjettavtalen mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet og til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til sitt alternative budsjettforslag der posten for rassikring økes med 110 mill. kroner. Innenfor den reduserte rammen som følge av budsjettforliket mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet foreslås budsjettposten økt med 70 mill. kroner.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet 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. For dei som bur og er avhengig av å nytte vegar som er rasutsette, går dette ut over livskvaliteten.

Denne medlemmen viser til at dei ulike fylka sjølve bør få prioritere midlar til ulike rasutsette strekningar, og vil gå inn for følgjande fordeling til fylka:

Fylke	mill. kroner
Finnmark	15
Troms	25
Nordland	25
Nord-Trøndelag	10
Sør-Trøndelag	15
Møre og Romsdal	30
Sogn og Fjordane	35
Hordaland	25
Rogaland	20

6.8.7 Post 61 Oppgradering av fylkesvegar

6.8.7.1 MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at store delar av landet har eit omfattande nett av fylkesvegar med svært varierende standard. Fleirtalet vil peike på at fylkesvegane er svært viktige både for dei som bur langs desse vegane og for næringslivet som ofte er avhengig av fylkesvegnettet for transport til og frå bedriftene. Fleirtalet er kjende med at det er planar i fleire fylke om ei vidare opprusting, mellom anna ved å legge fast dekke på fylkesvegane.

Fleirtalet viser til at fylkesvegar er eit fylkeskommunalt ansvar og at denne opprustinga difor framleis må skje gjennom prioriteringar innan dei rammene som fylka har til fordeling på ulike formål.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet vil vise til at Arbeidarpartiet og Senterpartiet går inn for ei styrking av dei fylkeskommunale midlane over kommunalbudsjettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at fylkesvegnettet utgjør 30 pst. av det offentlige vegnettet. Fylkesvegane er den delen av det offentlige vegnettet med dårligst standard og som utgjør betydelige flaskehalsar i vegsystemet. Over 20 pst. av fylkesvegnettet mangler fast dekke. Det er store forskjeller mellom fylkene. I en rekke fylker er andelen som mangler fast dekke 40 pst. Bare 53 pst. av fylkesvegane har 10 tonn tillatt aksellast.

Disse medlemmer foreslår at det opprettes en ny post på samferdselsbudsjettet som skal øremerkes midler til fast dekke på fylkesvegnettet. Den nye ordningen skal fungere som en stimuleringsordning og spleiselag mellom staten og fylkeskommunene.

Disse medlemmer foreslår at det utarbeides et handlingsprogram for fast dekke på fylkesvegnettet i løpet av en 5-årsperiode.

På denne bakgrunn vil disse medlemmer fremme følgende forslag.

- "1. Det opprettes en ny post 61 under kap. 1320 som skal øremerkes fast dekke og økt bæreevne på fylkesvegnettet.
2. Det utarbeides en 5-årig handlingsplan for oppgradering av fylkesvegnettet med fast dekke og styrket bæreevne."

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at fylkesveger er et fylkeskommunalt ansvar. Disse medlemmer viser til sitt prinsipale budsjett for kommunesektoren, der Arbeiderpartiet foreslår å øke fylkeskommunenes frie inntekter med 661,0 mill. kroner utover Regjeringens forslag. Dette vil gi rom for økt innsats i oppgraderingen av vegdekke rundt om i kommunene og fylkene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstreparti sitt alternative statsbudsjett hvor det foreslås 100 mill. kroner til oppgradering av fylkesveger uten fast dekke og med svak bæreevne. Innenfor den reduserte rammen som følge av budsjettforliket mellom Regjeringen og Fremskrittspartiet foreslås 50 mill. kroner til formålet.

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet viser til sitt alternative budsjett, der Senterpartiet foreslår å auke fylkeskommunene sine frie inntekter med 665 mill. kroner og aukar løyvinga på kap. 551, post 60 med 20 mill. kroner til øymerka løyvingar til Hedmark fylkeskommune.

Denne medlemen meiner dette vil gi fylka rom til å betre kunne ivareta og utbetre fylkesvegnettet.

6.8.8 Post 33 Kompensasjon for auka arbeidsgivaravgift

6.8.8.1 SAMANDRAG

Det foreslås bevilget 46,1 mill. kroner over post 33 i 2005. Sammen med bevilgningene i årene 2000-2004 gir forslaget en oppfølgingsgrad på 75,5 pst. etter 6 år, jf. perioden 2000-2005.

6.8.8.2 MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ber Regjeringen følge opp kompensasjonsmidlene for økt arbeidsgiveravgift, og merker seg at oppfyllingsgraden hittil er lav.

Disse medlemmer peker på at dette er viktig slik at prosjektene som var tenkt gjennomført med kompensasjonsmidler under post 33 blir fulgt opp som planlagt, da disse prosjekter er av stor betydning for bosetting og næringsliv i distriktene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti er ikke tilfreds med at det brukes ordinære vegmidler til prosjektet E12 Umskaret, og ber Regjeringen komme tilbake med en vurdering av dette i budsjettet for 2006.

6.8.9 Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

6.8.9.1 SAMANDRAG

Det foreslås en bevilgning på 30,7 mill. kroner.

6.8.9.2 MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Sosialistisk Venstreparti, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

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 30,7 mill kroner som er avsett til Bjørvika i 2005 til andre føremål.

6.8.10 Post 36 Utgreiing av alternativ utbygging i forbindelse med Bjørvika

6.8.10.1 MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

6.8.11 Post 60 Forsøk

6.8.11.1 SAMANDRAG

Det foreslås en bevilgning på 420 mill. kroner for 2005. I tillegg er det forutsatt 119 mill. kroner i annen finansiering til forsøkene.

6.8.11.2 MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringen foreslår en bevilgning til 420 mill. kroner til de fem forskjellige forsøkene i BTV (Buskerud, Telemark og Vestfold), Vestlandsrådet, Kristiansandsregionen, Bergen og Trondheim. Flertallet deler Regjeringens vurdering av at forsøkene har pågått i for kort tid til å trekke klare konklusjoner så langt. Flertallet deler likevel Regjeringens oppfatning av at forsøkene så langt i hovedsak har hatt positiv effekt.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt prinsipale budsjett der midlene til vegformål foreslås økt med til sammen 520 mill. kroner, herav 75 mill. kroner til post 60 Forsøk.

Disse medlemmer foreslår at økningen skal gå til Buskerud, Telemark og Vestfold fylkeskommuner (BTV-samarbeidet) til generell standardheving av riksvegnettet. Disse medlemmer viser til at forslaget til bevilgning til BTV-samarbeidet skal fordeles av BTV-aktørene selv på følgende prosjekt:

- Rv 7 Hallingdal
- Rv 36 Telemark

- Rv 281 Hurum, forskuttering
- Rv 38 Vrådal sentrum-Skafså
- Tønsbergpakken
- Rv 305 Sandefjord-Kodal
- Ferjesambandet Kragerøskjærgården (Rv 38) (Kan overføres post 23, post 30 og post 72).

Disse medlemmer ber om at Kragerø Fjordbåt-selskaps ferjesamband i Kragerøskjærgården får riksvegstatus som riksveg 38-Ferjesambandet Kragerøskjærgården.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

6.8.12 Post 72 Tilskot til riksvegferjedrift

6.8.12.1 SAMANDRAG

Det foreslås bevilget 1 166 mill. kroner til riksvegferjedriften. Dette er en økning på om lag 1 pst. i forhold til saldert budsjett 2004. Foreslått budsjett innebærer om lag samme tilbud som i 2004. Det er lagt til grunn en takstøkning på 3,6 pst. fra 1. januar 2005.

For 2005 foreslås det at det kan gis tilsagn om statsgaranti for 2. prioritetslån til ombygging av ferjer i til-

Til kapasitetsutvidelse for å hindre gjenståing i ferjesamband:

- til Boknafjordsambandet	4 mill. kroner
- til Tausambandet	5 mill. kroner
Til etablering av tilbud med nattferje på stamvegstrekingene Volda-Folkestad og Halså-Kanestraum fra 1. januar 2005	7 mill. kroner.

Flertallet viser til at det i løpet av 2004 forventes at 10 riksvegferjesamband skal legges ut på anbud. Statens vegvesen tar videre sikte på utlysning av 10-15 riksvegferjesamband på konkurranse i 2005 og full konkurranseutsetting av ferjedriften innen utgangen av 2009.

Flertallet viser til at det var en uttrykt målsetting for perioden 2002-2005 at ferjetilbudet skulle bedres, og flertallet er tilfreds med at denne målsettingen så langt er oppfylt. Flertallet forventer et ytterligere forbedret ferjetilbud i 2005. Det endelige tilbudet vil avhenge av Statens vegvesens forhandlinger/anbud med ferjeselskapene. Flertallet viser blant annet til budsjettforliket med Fremskrittspartiet og de ekstra midlene som der ble bevilget til riksvegferjedrift. Flertallet forventer økt kapasitet, økt frekvens og utvidede åpningstider i 2005.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt prinsippale budsjett der det foreslås å øke bevilgningene til vegformål med totalt 520 mill. kroner utover Regjeringens forslag, hvorav disse medlemmer har fordelt midlene etter fylkenes egne prioriteringer. Herav går 7,1 mill. kroner til tilskudd til riksvegferjedrift med slik fordeling:

Rv 34/245 Ferje over Randsfjorden:	1,6 mill. kroner
Ferje Mortavika-Arsvågen:	2,5 mill. kroner
E39 Halså-Kanestraum, nattåpne ferjer:	3,0 mill. kroner

skuddsberettiget riksvegferjedrift, slik at totalrammen for nytt og gammelt ansvar ikke overstiger 1 115 mill. kroner, jf. forslag til romertallsvedtak. Ferjer anskaffet i konkurranseutsatte samband får ikke tilsagn om statsgarantier.

Statens vegvesen tar sikte på at det blir lyst ut 10-15 ferjesamband på konkurranse i 2005.

Statens vegvesen tar sikte på full konkurranseutsetting av ferjedriften innen utgangen av 2009 i forbindelse med utarbeidelsen av handlingsprogrammet for perioden 2006-2009.

6.8.12.2 MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til det justerte budsjettforslaget fra regjeringspartiene av bevilgninger til riksvegformål og endringer som Fremskrittspartiet har varslet støtte til, jf. kapittel 4.1 i innstillingen. I tråd med dette foreslår flertallet at post 72 bevilges med 1 182 mill. kroner, en økning på 16,0 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2004-2005) med tilleggene 2, 5 og 6.

Flertallet viser til tabelloversikten i kapittel 4.1 i denne innstillingen der det foreslås slik fordeling av økningen på 16,0 mill. kroner:

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener at en viktig forutsetning for å opprettholde og å øke aktiviteten i Kyst-Norge er gode kommunikasjoner. Riksvegferjene utgjør en viktig del av et godt kommunikasjonstilbud. Mange steder oppleves ferjetilbudet som lite tilfredsstillende. Innvendingen går på forhold som mangel på kapasitet og for lav frekvens. Dette representerer et stort problem for personer og næringsliv.

Disse medlemmer mener at Regjeringens budsjettforslag vil bidra til svekket kapasitet og økte billettpriser.

Disse medlemmer foreslår å øke rammen til riksvegferjedrift med 50 mill. kroner, som skal bidra til å bedre kapasiteten og unngå økte billettpriser.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet vil peike på at svært mange lokalsamfunn er avhengig av ferjer. For desse samfunna er ferjene ein del av vegen og innbyggjarar og næringsliv er avhengig av eit godt ferjetilbod. Å vere avhengig av ferje kostar både tid og pengar. For næringslivet i distrikta er ferjekostnadene med på å auke avstandskostnadene. Faktorar som frekvens, kapasitet, nattferjer og billettpriser er avgjerande for kor stor denne meirkostnaden skal bli.

Denne medlemmen foreslår å auke løyvinga til drift av riksvegferjer med 109 mill. kroner for å oppretthalde dagens nivå for tryggleik og for å kunne gi eit best mogeleg tilbod når det gjeld frekvens og kapasitet. Det er òg viktig å opprette nattferjer på viktige ferjestrekningar. Det er samtidig ei målsetjing at riksvegferjene på sikt skal bli gratis.

Denne medlemmen vil vise til at enkelte ferjefylke slit med stor oversitjing. Dette gjeld mellom anna fleire strekningar i Rogaland. Denne medlemmen vil difor gå inn for at det vert løyvd 2,5 mill. kroner til fleire avgangar i Boknafjordsambandet og 7,5 mill. kroner til ei tredje ferje i Tau-sambandet.

6.8.13 Merknader frå komiteen til kap. 4320 Statens vegvesen

Komiteen har ingen merknader.

6.9 Kap. 1321 (og 4321) Mesta AS

6.9.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005
1321	356 500	380 100	6,6

Det foreslås en bevilgning på 380,1 mill. kroner i tilskudd til restrukturering av Mesta i 2005, en økning på 23,6 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2004.

6.9.2 Merknader frå komiteen

Komiteen vil peke på at tilstrekkelig gode økonomiske rammevilkår i Mesta AS er viktig i forbindelse med omstillingen som pågår i selskapet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til det justerte budsjettforslaget fra regjeringspartiene om endringer av post 71 som Fremskrittspartiet har varslet støtte til, jf. kapittel 4.1 i innstillingen. Flertallet foreslår følgelig at post 71 bevilges med 280,1 mill. kroner, en reduksjon på 100 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2004-2005).

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil understreke at det er nødvendig at fullfø-

ringen av omdanningen av Vegvesenets produksjonsvirksomhet til Mesta AS skjer på de vilkår Stortinget tidligere har forutsatt. Disse medlemmer har merket seg at forlikspartiene har redusert bevilgningene til restruktureringstiltak med 100 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet går imot reduksjonen på 100 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet forutsetter at de resterende bevilgninger for 2005 sikrer god nok framdrift i omstillingsprosessen, og regner med at reduksjonen på 100 mill. kroner kun er en forskyvning av den totale bevilgningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår at restrukturingskostnadene må belastes selskapet direkte. Disse finansieres med opptakelse av lån som tilbakebetales med selskapets fremtidige overskudd.

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

Disse medlemmer viser ellers til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

6.10 Kap. 1322 Svinesundsforbindelsen AS

6.10.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005
1322	290 000	227 000	

Under post 91 Lån foreslås en lånebevilgning på 214 mill. kroner. Under post 92 Opptreksrenter foreslås en bevilgning på 13 mill. kroner.

6.10.2 Merknader frå komiteen

Komiteen viser til at 90-postane vert handsama av finanskomiteen utafor rammesystemet, jf. Budsjett-innst. S. nr. 6 (2004-2005), og har ellers ingen merknader.

6.11 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

6.11.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	St.prp. nr.1 med Tillegg nr. 5 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005 (St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 5/ saldert budsjett 2004)
1330	332 700	341 100	357 800	4,9

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport foreslås bevilget med 116,3 mill. kroner. Av dette beløpet foreslås 115 mill. kroner satt av til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i storbyene, en økning på 40 mill. kroner eller over 50 pst. i forhold til saldert budsjett 2004.

Postbenevnelsen for post 70 Kjøp av transporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes er endret for å gjøre den mer nøytral. I St.prp. nr. (2004-2005) er det for 2005 lagt inn 200,8 mill. kroner til kjøp av sjøtransporttjenester på kyststrekningen Bergen-Kirkenes.

Etter flere forhandlingsrunder har Samferdselsdepartementet og hurtigruteselskapene blitt enige om det økonomiske grunnlaget for en avtale om kjøp av transporttjenester på kyststrekningen Bergen-Kirkenes for perioden 2005-2012, jf. St.meld. nr. 16 (2003-2004) og Stortingets behandling; jf. Innst. S. nr. 125 (2003-2004). Avtalegrunnlaget er laget med forbehold om at Stortinget ikke har merknader til avtalen og at det blir stilt midler til disposisjon gjennom de årlige budsjettvedtakene. Etter avtalen tilbyr selskapene helårlege, daglige seilinger på strekningen Bergen-Kirkenes med stoppmønster om lag som i dag. For hele avtaleperioden summerer avtalen seg til 1 899,7 mill. kroner (i 2005-priser), eller 80,3 mill. kroner under opphavelig tilbud fra selskapene. Årlig kompensasjon for transporttjenester blir i gjennomsnitt om lag 237,5 mill. kroner for avtaleperioden. Avtalt sum for 2005 er 217,5 mill. kroner.

Etter departementets vurdering er avtalen tilfredsstillende. Totalsummen er lavere enn opphavelig tilbud. I gjennomsnitt ligger den årlige tilskottssummen om lag 10 mill. kroner under utgangspunktet for forhandlingene. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 5 fremmes forslag om å dekke differansen mellom 217,5 mill. kroner og 200,8 mill. kroner ved å omdisponere 16,7 mill. kroner fra kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer.

Post 74 Kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport foreslås bevilget med 24 mill. kroner for 2005.

6.11.2 Merknader frå komiteen

POST 60 SÆRSKILT TILSKOTT TIL KOLLEKTIVTRANSPORT

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener at belønningsordningen er et viktig virkemiddel for å styrke kollektivtransportens posisjon, slik at kollektivtransporten kan bygges videre ut og gjøres til et mer reelt alternativ til å kjøre bil.

Flertallet vil satse på belønningsordningen for kollektivtransporten i årene som kommer.

Flertallet vil peke på at effekten av en systematisk satsing på kollektivtransport i de større byområdene har gitt resultater gjennom belønningsordningen. Det vil derfor fortsatt være viktig å følge opp dette tiltaket. Det vil fortsatt være en oppgave å gjøre belønningsordningen såpass forutsigbar at de ulike byområdene faktisk igangsetter tiltak som kan bidra til en vekst i kollektivtrafikken på bekostning av privatbilen.

Flertallet viser til at belønningsordningen er forutsatt å være et supplement til de ordinære statlige tilskuddene som tildeles kollektivtransportene gjennom rammetilskuddet. Dette reduserer imidlertid ikke betydningen av at belønningsordningen får en økonomisk ramme som gir byområdene en handlemulighet som med kraft kan styrke kollektivtransporten.

Flertallet vil peke på at samordningsorganet for kollektivtransport i det sentrale Østlandsområdet vil kunne være et viktig bidrag til å kunne utvikle et mer helhetlig kollektivtilbud i hovedstadsområdet. Det er imidlertid av avgjørende betydning at dette samordningsorganet tar hensyn til de ulikheter som eksisterer for et samarbeid mellom de ulike områdene i regionen. Samordningsorganet skal sikre de politiske prioriteringer av ressurser og tiltak. Det vil måtte innebære en fleksibel tilnærming til de ulike muligheter for en organisering av samarbeidet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at Regjeringens forslag til bevilgning under post 60 for 2005 på 115 mill. kroner ikke er noen offensiv satsing på denne ordningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt prinsipale forslag til statsbudsjett der post 60 foreslås økt med 35 mill. kroner utover Regjeringens forslag. Økningen skal gå til belønningsordningen for kollektivtransport.

Disse medlemmer finner det naturlig å øke denne posten betydelig for opptrapping mot Arbeiderpartiets mål mot budsjettåret 2006, hvor Arbeiderpartiet vil bruke 100 mill. kroner mer årlig enn det Regjeringen la opp til i forslaget til Nasjonal transportplan for 2006-2015, i alt 300 mill. kroner årlig. Disse medlemmer vil med dette styrke kollektivtransporten i byer og bynære områder ved å øke belønningsordningen for kommuner og fylker som selv tar initiativ til økt kollektivtransport.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til sitt forslag til alternativt statsbudsjett hvor det foreslås å øke bevilgningen til belønningsordningen med 200 mill. kroner. Disse medlemmer viser også til at Sosialistisk Venstreparti sitt alternative statsbudsjett ville gitt fylkeskommunene 110 mill. kroner mer til kollektivtransporten over fylkeskommunal ramme.

Disse medlemmer mener kollektivtransporten skal være ryggraden i transportsystemet i de store byene. Skal det være mulig, må bevilgningene til kollektivtransporten øke kraftig. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn innenfor tildelt ramme øke bevilgningene til belønningsordningen for kollektivtransporten med 90 mill. kroner.

Disse medlemmer vil også peke på at stadig færre unge tar førerkort. Det innebærer at stadig flere mennesker er avhengig av et godt kollektivtransport-system. Disse medlemmer mener flere byer og tettsteder ville nytt godt av en belønningsordning for kollektivtransporten.

Disse medlemmer vil at det utvikles flere insentivbaserte tilskudd som kan bidra til å stimulere satsing på kollektivtransport i tettbygde strøk.

Disse medlemmer viser til Sosialistisk Venstreparti sitt alternative forslag til statsbudsjett hvor det foreslås å øke bevilgningene til fylkeskommunene med 1 mrd kroner. Dette gir rom for økt kollektivsatsing som tilsvarer ca. 110 mill. kroner over hele landet.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet er oppteken av at det i sentrale strok av landet må satsast på løysingar som er arealsparande og miljøvenlege. I denne samanhengen vil ein trekkje fram belønningsordninga for kollektivtrafikk som eit godt styringsverktøy. Denne medlemmen vil difor gå inn for ei auka løyving til belønningsordninga for kollektivtransport på 10 mill. kroner til Bergensområdet.

Oslo

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at Oslo kommune behandlet våren 2004 en kollektivmelding som vedtok trikkevisjonen om et "Rullende fortau", som innebærer effektive trikkeruter med meget hyppige avganger, og at denne ble iverksatt fra 21. november 2004. Disse medlemmer har også registrert at Oslos kollektivplan inneholder en kraftig oppgradering av T-banen, og sammenbinding og forlenging av flere baner. Disse medlemmer vil understreke betydningen av at nasjonale myndigheter aktivt støtter opp under denne kollektivsatsingen.

Disse medlemmer viser til at Groruddalen i dag er landets mest forurensede dalføre.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt prinsipale forslag til statsbudsjett hvor det foreslås bevilget til sammen 40 mill. kroner til samferdselstiltak i Oslo, derav 10 mill. kroner til prosjektmidler Groruddalen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil vise til Sosialistisk Venstreparti sitt alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningene til miljøsonen og lavutslippssonen i Groruddalen.

Bergen

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke at miljø- og transportutfordringene i Bergen er store, og at behovet for å snu den negative trenden med økt privatbilisme og reduserte kollektivandeler er stort. Bygging av bybanen i Bergen er et nødvendig grep for å dempe trafikkveksten, redusere miljøbelastningene og øke andelen kollektivreisende i framtiden. Disse medlemmer forutsetter at Regjeringen aktivt arbeider for at byggestart på bybanen skal skje så raskt som mulig.

POST 70 KJØP AV SJØTRANSPORTTENESTER PÅ STREKNINGA BERGEN-KIRKENES

Komiteen viser til at Regjeringen fremmer forslag om at anbudet om videre drift av Hurtigruten etter dagens seilingsmønster antas.

Komiteen slutter seg til dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at det i dag ikke er tilfredsstillende informasjon og alarmvarsling for hørselshemmede på diverse transportmidler, herunder Hurtigruteskipene. Disse medlemmer ber Regjeringen sørge for at det stilles krav om at tilfredsstillende varslingsanlegg installeres på hurtigruteskipene.

Stiftelsen Hurtigrutemuseet Gamle Finnmarken

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til det justerte budsjettforslaget fra regjeringspartiene og endringer som Fremskrittspartiet har varslet støtte til, jf. kapittel 4.1 i innstillingen. I tråd med dette foreslår flertallet at post 70 bevilges med 222,5 mill. kroner, en økning på 5 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2004-2005) med tilleggene 2, 5 og 6.

Flertallet forutsetter at økningen på 5 mill. kroner nyttes som tilskott til Stiftelsen Hurtigrutemuseet Gamle Finnmarken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt prinsipale budsjett der det foreslås å bevilge 10 mill. kroner til hurtigrutemuseet. Disse medlemmer forutsetter at disse midler blir brukt til midlertidige tiltak for stoppe nedbrytingen av hurtigruteskipet Gamle Finnmarken. Disse medlemmer vil understreke at ytterligere statlig finansiering i framtiden vil være avhengig av at det finnes avklarte planer både for langsiktig finansiering og for nybygg. Disse medlemmer forutsetter at det finnes lokal løsning for finansiering av halvparten av totalrammen på 90 mill. kroner, og at staten vil kunne bidra med maksimalt 50 pst. av totalrammen. Disse medlemmer forutsetter at før tilskudd på 10 mill. kroner blir overført, skal det foreligge en total finansieringsplan for prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår at hurtigruteskipet "Gamle Finnmarken" og hurtigrutemuseet på Stokmarknes gis status som nasjonalt hurtigrutemuseum under Samferdselsdepartementets ansvarsområde.

Disse medlemmer viser til Sosialistisk Venstrepartis alternative budsjett hvor det foreslås bevilget 10 mill. kroner til oppussing av "Gamle Finnmarken" og drift av museet. Innenfor den reduserte rammen som følge av budsjettforliket mellom Regjeringen og Fremskrittspartiet foreslås 5 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at hurtigrutedriften representerer en viktig del av kystens historie som det må være et nasjonalt ansvar å ta vare på, slik staten v/ Samferdselsdepartementet har ansvaret for jernbanens, Postens og Vegvesenets historie.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 128 i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2006-2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003-2004). Der går det fram at Norsk vegmuseum i 2004 får tilført 18,6 mill. kroner i statlig driftstilskudd, og Norsk jernbanemuseum, som er finansiert av Jernbaneverket, har et driftsbudsjett i 2004 på 13 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til forslaget fra stortingsrepresentantene Geir-Ketil Hansen, May Hansen, Tor Arne Strøm, Torny Pedersen, Kenneth Svendsen og Karin S Woldseth, jf. Dokument nr. 8:121 (2002-2003) om at hurtigruteskipet "Gamle Finnmarken" gis status som hurtigrutemuseum under Samferdselsdepartementets ansvarsområde.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til følgende merknader frå medlemene i komiteen frå Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet i Innst. S. nr. 61(2003-2004), jf. Dokument nr. 8:121 (2002-2003) vedkomande hurtigrutemuseum:

"Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener at det er nødvendig å gjøre Hurtigrutemuseet m/"Gamle Finnmarken" til nasjonalt etatsmuseum på linje med øvrige museer under Samferdselsdepartementets ansvarsområde.

(...)

Disse medlemmer ber derfor Regjeringen i løpet av våren 2004 om å legge fram en sak som avklarer de økonomiske forhold rundt framtidig drift og investering i Hurtigrutemuseet."

Denne medlemmen står fortsatt fast på dette, men registrerer at Regjeringa ikkje kom tilbake til Stortinget med eiga sak våren 2004 og at Regjeringa i St.prp. nr. 1 (2004-2005) gjer klart at Regjeringa ikkje ønskjer å legge museet under Samferdselsdepartementet.

Denne medlemmen er kjend med at Hurtigruteskipet Gamle Finnmarken står i fare for å forfalle. Denne medlemmen vil legge inn 5 mill. kroner i støtte til Stiftelsen Hurtigrutemuseet Gamle Finnmarken som bidrag til å stoppe vidare forfall.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet fremmer følgende forslag:

"Hurtigruteskipet "Gamle Finnmarken" og hurtigrutemuseet på Stokmarknes gis status som nasjonalt hurtigrutemuseum under Samferdselsdepartementets ansvarsområde."

POST 71 REFUSJON AV DIESELAVGIFT EKSPRESSBUSSAR

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

POST 74 KOMPENSASJON FOR EL-AVGIFT FOR ELEKTRIFISERT SKINNEGÅANDE TRANSPORT

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

6.12 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket

6.12.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005
1350	4 799 600	4 270 000	-11,0
4350	465 800	483 300	3,8

Til jernbaneforvaltning samlet er det i St.prp. nr. 1 (2004-2005) for 2005 foreslått bevilget om lag 5,8 mrd. kroner, en reduksjon på 7,1 pst. i forhold til saldert budsjett for 2004, men en økning på 2,6 pst. korrigert for innføring av merverdiavgift på jernbanens infrastruktur.

Til kap. 1350 Jernbaneverket er det i St.prp. nr. 1 (2004-2005) for 2005 foreslått et budsjett på 4 270,0 mill. kroner, en reduksjon på 11,0 pst. i forhold til saldert budsjett for 2004, men en økning på 1,5 pst. eller om lag 70 mill. kroner etter korreksjon for forslaget om å innføre merverdiavgift med full sats på jernbanens infrastruktur. Den årlige anslåtte avgiftslettelsen for Jernbaneverket på om lag 600 mill. kroner, er i utgangspunktet saldert mot de statlige bevilgningene.

Sum bevilgninger for 2002, 2003 og 2004 samt forslag for 2005 utgjør 89,9 pst. av handlingsprogrammet 2002-2005 for kap. 1350 Jernbaneverket.

POST 22 OMSTRUKTURERINGSKOSTNADER

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) Om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produktionsvirksomhet foreslås kap. 1350 post 22 (ny) Omstruktureringskostnader bevilget med 35 mill. kroner, jf. at kap. 1350 post 30 Investeringer i linjen foreslås redusert med 35 mill. kroner.

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Det foreslås budsjettet med 2 773,3 mill. kroner til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen i 2005. Korrigert for besparelsen som følge av jernbanens infrastruktur blir omfattet av merverdiavgift, er det beløpet Jernbaneverket reelt har til disposisjon 3 080 mill. kroner, som er en økning på om lag 220 mill. kroner, eller 7,7 pst. i forhold til saldert budsjett 2004.

Sum bevilgninger for 2002, 2003 og 2004 samt forslag for 2005 utgjør 94,9 pst. av handlingsprogrammet 2002-2005 for post 23 Drift og vedlikehold.

POST 25 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV GARDERMOBANEN

Det foreslås bevilget 74,0 mill. kroner til drift og vedlikehold av Gardermobanen. Brukeravgift fra operatørene er inntektsført med et beløp på kap. 4350 post 7 Betaling for bruk av Gardermobanen med 76,5 mill. kroner da innbetaling i et normalår bør være om lag 2,5 mill. kroner høyre enn utgiftene til drift og vedlikehold.

POST 30 INVESTERINGER I LINJEN

Det foreslås i St.prp. nr. 1 (2004-2005) bevilget 1 423,0 mill. kroner til investeringer i linjen. Korrigert for besparelsen som følge av jernbanens infrastruktur blir omfattet av merverdiavgift, tilsvarende dette en bevilgning på 1 709 mill. kroner som er 158 mill. kroner lavere enn saldert budsjett 2004.

Sum bevilgninger for 2002, 2003 og 2004 samt forslag i St.prp. nr. 1 (2004-2005) for 2005 utgjør 81,6 pst. av handlingsprogrammet 2002-2005 for post 30 Investeringer i linjen.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) Om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet foreslås kap. 1350 post 30 Investeringer i linjen redusert med 35 mill. kroner. Kap. 1350 post 22 (ny) Omstrukturingskostnader foreslås tilsvarende bevilget med 35 mill. kroner.

KAP. 4350 JERNBANEVERKET

Kap. 4350 foreslås i St.prp. nr. 1 (2004-2005) bevilget med 483,3 mill. kroner for 2005, dette er en økning på 17,5 mill. kroner eller 3,8 pst. i forhold til saldert budsjett 2004.

Forslag til bevilgning under post 1 Kjørevegsavgift for 2005 er 42,8 mill. kroner. Det legges til grunn at satsene for kjørevegsavgiften reelt sett holdes uendret i forhold til 2004.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) Om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet foreslås kap. 4350 post 95 (ny) Overføring av eiendeler til BaneService As bevilget med 63,118 mill. kroner.

6.12.2 Merknader fra komiteen

GENERELLE MERKNADER TIL JERNBANEFORMÅL

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, er fornøyd med den omfattende omstrukturering av jernbanens organisasjoner, Jernbaneverket og NSB, i fireårsperioden. Flertallet viser til at filosofien bak nyorganiseringen er å fristille den iboende vekstkraft og kompetanse i jernbaneorganisasjonene. Konkurranse fra privat næringsliv vil ytterligere stimulere til stadig bedre tilbud til passasjerer og andre transportbrukere.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at Regjeringen senker bevilgningene til jernbaneformål i sitt forslag til budsjett for 2005.

Disse medlemmer vil minne om at et flertall i Stortinget vedtok at det i perioden 2006-2015 skal brukes 26,4 mrd. kroner på jernbaneinvesteringer, 10 mrd. kroner mer enn det Regjeringen foreslo. Med denne satsingen blir det mulig å bygge dobbeltspor fra Oslo til Tønsberg, Hamar og Fredrikstad, samt rundt Bergen, Trondheim og Stavanger. Det blir mulig å bygge ny Eidanger-tunnel, og Ringeriks-bane direkte fra Hønefoss til Oslo. Økningen muliggjør også nye kryssingspor og andre viktige utbedringer.

Disse medlemmer går imot Regjeringens forslag til omdanning og dermed dets budsjettmessige konsekvenser.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at bevilgningene til jernbaneformål i denne stortingsperioden har vært større enn noen gang før, med unntak av den ekstraordinære utbyggingen av Gardermobanen. Disse medlemmer viser til at forslaget til bevilgninger er satt til om lag 5,8 mrd. kroner for 2005.

Disse medlemmer mener at den dynamikk som følger av omorganiseringen og økt konkurranse vil gjøre jernbanen mer interessant, mer samfunnsmessig lønnsom og at den vil øke miljøforspranget til andre befordringsmidler. Disse medlemmer vil peke på at organisasjonsdynamikk og økt bevilgningsnivå også gjør det lettere å nå Regjeringens mål om en enda sikrere jernbane.

Disse medlemmer viser videre til at infrastrukturen til jernbanen i likhet med luftfarten blir inkludert i momssystemet slik at investeringer i jernbane og luftfart blir likebehandlet med veginvesteringer. Det brukes 760 mill. kroner til å fullføre nytt dobbeltspor Sandvika–Asker. Utbygging av GSM-R-togradio fortsetter, og det blir fjernstyring av Nordlandsbanen på strekningen Mosjøen–Bodø, og bygging av ny godsterminal på Ganddal i Rogaland. I tillegg kommer midler til planlegging, prosjektering og kjøp av grunn for nye prosjekter som dobbeltsporutbygging Sandnes–Stavanger, Lysaker stasjon, nytt dobbeltspor Lysaker–Sandvika, utbygging til to spor mellom Bergen stasjon og Fløen og modernisering av godsterminalen på Alnabru i Oslo. Disse medlemmer vil videre peke på at midlene til drift og vedlikehold på jernbanen øker med 7,7 pst., noe som gir mer driftssikre toglinjer og mer pålitelig trafikk. Det brukes videre 1,5 mrd. kroner til kjøp av persontransporttjenester med tog, en økning på 6,1 pst. sammenliknet med 2004. Kjøp av persontransporttjenester med tog går spesielt til å støtte nærtrafikken rundt Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger og Intercity-trafikken på Østlandet, i tillegg til region- og lokaltog. Nattogene er sikret også for 2005. Det kommer i tillegg enkelte forbedringer av tilbudet på strekningen Oslo–Lillehammer og på Jærbanen. 40 mill. kroner brukes til tiltak for bedre tilgjengelighet for funksjonshemmede, slik som trinnfri ankomst til perronger, og bedring av sikkerhet, reiseinformasjon og merking.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg at Regjeringen med sitt forslag til budsjett for 2005 ikke oppfyller bevilgningsnivået i gjeldende planrammer for 2002-2005, men oppnår en oppfyllingsgrad på 89,9 pst. for Jernbaneverket. Disse medlemmer mener dette ikke er tilstrekkelig når vi vet hvilken situasjon jernbanen er i og hvilke utfordringer den står overfor.

Disse medlemmer vil understreke at jernbanen er det mest miljøvennlige framkomstmiddelet i Norge

og at økt jernbanesatsing er miljøvern. Et bedre togtilbud i Norge, med flere avganger, flere og bedre strekninger og mindre forsinkelser vil være et viktig bidrag til at Norge oppnår sine miljømål knyttet til utslipp av klimagasser.

Disse medlemmer viser til at mesteparten av det norske jernbanenettet ligger slik det ble bygget for 100–150 år siden. Norge er europamester både i andel enkeltsporede strekninger, og utnyttelse av infrastrukturen. Det er på tide med et krafttak for jernbanen i Norge.

Disse medlemmer vil understreke at vi har ingen tid å miste hvis vi skal bygge en moderne jernbane i Norge.

Disse medlemmer viser til sine respektive alternative budsjetter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

POST 22 OMSTRUKTURERINGSKOSTNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, støtter Regjeringens forslag om å skille ut Jernbaneverkets produksjonsenhet i et uavhengig produksjonsselskap. Flertallet ser dette som ledd i arbeidet med fornyelse og effektivisering av jernbanens organisasjoner. Baneservice AS må etter dette konkurrere med private selskaper om kontrakter. Selskapets fristilling åpner for nytenkning og rasjonell forretningsdrift. Slik kan aksjeselskapet få mulighet til å utvikle en slagkraftig organisasjon og utnytte sine sterke sider. Flertallet mener at samspillet mellom et statseid aksjeselskap og private aktører vil føre til bedre utnyttelse av knappe ressurser: menneskelige, økonomiske og økologiske. Det vil komme passasjerer og andre transportbrukere til gode. Flertallet vil peke på at eventuelle omstillingskostnader i forbindelse med et nytt aksjeselskap vil være en god og nødvendig investering for en konkurransedyktig og fremtidsrettet jernbane i Norge.

Flertallet viser til svarbrev fra Samferdselsdepartementet i forbindelse med spørsmål 47 om risikoanalyse i forbindelse med saken om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet. Flertallet slutter seg til Regjeringens vurderinger i saken.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til sine merknader i saken, der disse medlemmer stilte seg kritiske til denne omdanningen og utskillingen.

Disse medlemmer er imot de foreslåtte endringene og viser til at en nedbemanning i Jernbaneverket på om lag 1 000 årsverk vil koste anslagsvis minst 400 mill. kroner.

Disse medlemmer stiller spørsmål om ikke kostnadene ved en slik utskilling og nedbemanning i

realiteten vil koste samfunnet atskillig mer. Videre peker disse medlemmer på at Regjeringen foreslår å flytte 35 mill. kroner fra post 30 investeringer i linjen, til post ny 22 for å dekke inn omstillingskostnader for 2005.

Disse medlemmer stiller seg uforstående til at Regjeringen tar midler fra jernbanens investeringsbudsjett for å finansiere konkurranseutsetting. Disse medlemmer vil peke på at en følge av dette vil være at investeringsprosjekter på jernbanen vil bli utsatt.

Disse medlemmer viser til spørsmålene 28, 42 og 47 om det i beslutningsgrunnlaget for saken om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet er foretatt en risikoanalyse.

I henhold til Jernbaneloven og kravforskriften til jernbaneloven § 5-1 stilles det krav om gjennomføring av risikoanalyser ved endringer av organisasjons- eller arbeidsform, dersom endringen kan ha betydning for sikkerheten. Disse medlemmer peker på at en detaljert endringsanalyse gjennomført av Jernbaneverket og personalorganisasjonene konkluderer med at en nedbemanning på 280 årsverk er det maksimale man kan tåle uten å svekke sikkerheten og punktligheten ved fremføring av tog.

Disse medlemmer viser til at Jernbaneverket har utført risikovurderinger både av å omdanne BaneService til AS, og i forbindelse med sin egen organisasjonsplan, men at det ikke er foretatt tilsvarende analyser av konkurranseutsettingen og omdanningen av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet. Disse medlemmer mener det er i strid med jernbaneloven og kravforskriften å vedta en så omfattende endring av organisasjons- og arbeidsform, til en fastsatt tidsplan, uten en forutgående risikoanalyse.

Disse medlemmer viser videre til at departementet i sitt svar til spørsmål 47 hevder at Samferdselsdepartementet ikke er en "jernbaneverksamhet" etter jernbanelovens og kravforskriftens bestemmelser, og på den bakgrunn er unntatt for kravet om gjennomføring av risikoanalyser. Disse medlemmer deler ikke denne tolkningen, og mener den er i strid med loven og kravforskriften og disses intensjon.

Disse medlemmer mener derfor at det ikke er tilfredsstillende grunnlag for å behandle saken, og foreslår at den avvises.

Disse medlemmer foreslår:

"Beslutningen om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet avvises."

Disse medlemmer har merket seg at formuleringene knyttet til pensjonsordningen i forbindelse med omdanning av Kystverket og BaneService er forskjellige.

Disse medlemmer forutsetter at det legges til grunn at også BaneService vil videreføre medlemskap i Statens Pensjonskasse i 5 år med mindre et samlet styre beslutter noe annet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil innenfor sine prioriteringer innenfor tildelt ramme redusere bevilgningene til post 2 med 35 mill. kroner. Disse medlemmer vil stemme mot omstillingene, og trenger derfor ikke å bevilge midler til dem.

Omstillinger

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet, vil peke på regjeringspartienes og Fremskrittspartiet har gjennomført viktige omstillingsarbeider på samferdselssektoren. Utskillelse av produksjonsenheter og omgjøring av forvaltningsorganer til aksjeselskaper har som siktemål og forutsetning at sikkerheten skal bli bedre. Statlige virksomheter skal utvikles som sikkerhetsorganisasjoner.

Flertallet vil vise til at etter hvert er det bygd opp en struktur av uavhengige samferdselstilsyn i Norge. Tilsynenes medvirkning og godkjenning er en forutsetning for den spennende omlegging av statlige virksomheter som finner sted. Som eksempel på dette har Statens jernbanetilsyn fått i oppdrag å overvåke de sikkerhetsmessige konsekvensene av det pågående reformarbeid i jernbanesektoren, og de løsninger reformarbeidet medfører.

Flertallet mener samferdselsorganenes fristilling vil være en inspirasjon til økt innsats og kompetanseutvikling i fagmiljøene. Det nye handlingsrom gir økt mulighet til å prioritere de viktigste oppgaver, og utvikle organisasjonene til sterke enheter.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil vise til at Regjeringen på flere samfunnssektorer i økende grad omstiller statlig virksomhet til aksjeselskaper. Disse medlemmer mener at slike omstillinger til aksjeselskap har et kostnadsfokus som ikke lar seg forene med grunnleggende prinsipper for samfunnsikkerhet. Statlige etater har et samfunnsansvar som strekker seg ut over det faktum at det bare skal være et kostnadsfokus på etatens virksomhet.

Disse medlemmer mener at omgjøring av statlige virksomheter til aksjeselskaper også vil bidra til å splitte opp innarbeidede fagmiljøer. Dette er svært uheldig, og vanskeliggjør at etatene kan koordinere sin virksomhet mot en høyere grad av samfunnsikkerhet. Det er ingen garanti for at etableringen av aksjeselskaper vil medføre at det etableres gode fagmiljøer. Det kan heller tenkes at de offentlige fagmiljøene som var etablert, vil forvitte som en følge av denne omstillingen, som dessverre også ofte er koblet sammen med en nedbemanning.

Disse medlemmer viser også til at Norge er et lite land med små fagmiljøer, også når det gjelder jernbane. Dette forsterkes ytterligere av at viktige oppgaver knyttet til drift og vedlikehold konkurransesettes.

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHALD

Komiteen har merket seg at Regjeringen foreslår en økning av bevilgningene til drift og vedlikehold i forhold til inneværende års budsjett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

POST 30 INVESTERINGAR I LINA

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg at Regjeringen med sitt forslag til budsjett for 2005 ikke oppfyller bevilgningsnivået i gjeldende planrammer for 2002-2005, men oppnår en oppfylingsgrad på 81,6 pst. for investeringer i linjen. Disse medlemmer mener dette ikke er tilstrekkelig når vi vet hvilken situasjon jernbanen er i og hvilke utfordringer den står overfor.

Disse medlemmer mener det blir en viktig oppgave for Stortinget å følge opp vedtaket våren 2004 om økning i ramme til jernbaneforvaltning i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2006-2015. Disse medlemmer mener at Regjeringen ikke tar stortingsflertallet på alvor når det nå foreslås så lite midler til planlegging i 2005 at det vanskeliggjør denne jernbanesatsingen fra budsjettåret 2006.

Disse medlemmer viser til sine respektive prinsipale forslag til statsbudsjett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til Sosialistisk Venstrepartis forslag til alternativt statsbudsjett hvor vi bevilger 978 mill. kroner til investeringer i jernbanelinja. Disse medlemmer vil understreke at uten en storsatsing på jernbanen, risikerer Norge å sitte igjen med et jernbanetilbud som kun handler om lokaltogdrift rundt de store byene. Disse medlemmer vil derfor innenfor tildelt ramme øke bevilgningene til jernbanens infrastruktur med 400 mill. kroner.

Disse medlemmer vil fordele midlene som vist i tabellen under:

Jernbaneprioriteringer

Strekning	Alternativt statsbudsjett	Prioriteringer under tildelt ramme
Sandnes–Stavanger	150	50
Ski stasjon	50	30
Lysaker stasjon	30	20
Oslo–Ski	40	20
Gjevingåsen tunnel	30	20
Ulriken tunnel	30	20
Barkåker–Tønsberg	35	15
Holm–Nykirke	40	15
Eidanger	30	15
Bytoget i Trondheim	30	0
Eidsvoll–Hamar	30	20
Moss–Sandbukta	30	15
Haug–Onsøy	30	0

Strekning	Alternativt statsbudsjett	Prioriteringer under tildelt ramme
Kryssningsspor Nordlandsbanen	40	15
Utbedringer Kongsvingerbanen	40	20
Godsterminal på Gandal	25	25
Sanering av planoverganger	140	100
GSM-R	78	0
Stasjons- og knutepunktutvikling	100	0
Sum	978	400

Mossetunnel

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til tidligere vedtak om at utbyggingen av jernbanen til dobbeltspor gjennom Østfold skal skje fra Moss. Disse medlemmer forutsetter at departementet legger dette til grunn for det videre arbeidet med planarbeid og handlingsprogram. Disse medlemmer er videre kjent med at delparsellen Sandbukta–Moss har hatt et noe høyere kostnadsoverslag enn hva rammen i Nasjonal transportplan 2006-2015 gir rom for. Disse medlemmer forutsetter at Jernbaneverket sammen med Moss kommune bearbeider planene for parsellen med sikte på å fremme et alternativ som kostnadmessig ligger innenfor vedtatt ramme og med oppstart fra 2006.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) der delprosjektet Sandbukta–Moss stasjon (Mossetunnelen) er omtalt:

"Disse medlemmer er kjent med at Østfold fylkeskommune likevel ønsker realisering av Mossetunnelen før Haug - Onsøy, og ber departementet komme tilbake til Stortinget på egnet måte med en utdypende vurdering av prioriteringsrekkefølge og framdrift for disse prosjektene."

GSM-R

Komiteen tar til orientering at GSM-R, fase 1, er planlagt satt i drift i 2004 og at fase 2 for resten av jernbanenettet er påbegynt. Komiteen vil understreke viktigheten av at denne utbyggingen får den nødvendige prioritet slik at den planlagte ferdigstillelse ikke risikerer unødige forsinkelser. Gjennom internasjonale avtaler er vi pålagt å etablere en infrastruktur basert på GSM-R som et felles togradiosystem for hele jernbanenettet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti forutsetter at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med anmodning om tilleggsbevilgning dersom det i løpet av perioden skapes muligheter for en forsering. Det forutsettes at eventuelle bevilgninger må komme i tillegg til

de ordinære bevilgningene til investeringer i jernbanelinja.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, ber aktørene i telemarkedet vurdere om det er kommersielt interessant å bygge ut GSM-dekning i sammenheng med GSM-R-utbyggingen.

Flertallet mener at en forbedring av GSM-dekkingen kunne være til fordel for passasjerene, blant annet ved at de kunne bruke sine GSM-telefoner uten avbrudd. Det ville gjøre toget til et mer attraktivt tilbud for de reisende.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet ber Regjeringen om at det parallelt med utbyggingen av GSM-R legges til rette for at passasjerene om bord i tog kan benytte sine GSM-telefoner uten avbrudd, og dermed styrke togets konkurransekraft som et moderne transportmiddel.

KAP. 4350 JERNBANEVERKET

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet foreslår å fjerne kjørevegsavgiften. Kjørevegsavgiften er til hinder for å oppnå målet om å overføre mer transport av gods fra veg til bane. Disse medlemmer mener at fjerning av kjørevegsavgiften vil få flere transportører til å velge jernbane framfor transport på veg. For deler av industrien og særlig for tømmertransporten utgjør kjørevegsavgiften en betydelig kostnad. Kjørevegsavgiften utgjør om lag 8–9 pst. av transportkostnadene til berørte tømmerbedrifter som transporterer på bane. Fjerning av kjørevegsavgiften vil bedre vilkårene for tømmerbedriftene og i tillegg styrke jernbanens stilling. Disse medlemmer ønsker å tilrettelegge for mer miljøvennlig og sikker transport av gods og vil derfor fjerne avgiften.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser for øvrig til sine merknader i sine respektive prinsipale forslag til statsbudsjett, der det foreslås å bevilge 42,8 mill. kroner under post 1 for å avvikle kjørevegsavgiften.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil innenfor tildelt ramme redusere kjørevegsavgiften med 20 mill. kroner.

6.13 Kap. 1351 Persontransport med tog

6.13.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005
1351	1 416 000	1 502 000	6,1

Det foreslås bevilget 1 502,0 mill. kroner til statlig kjøp av persontransporttjenester med tog for 2005, en økning på 86,0 mill. kroner eller 6,1 pst. i forhold til saldert budsjett for 2004, jf. gjeldende rammeavtale med NSB AS. Driften av nattog på Bergensbanen og Dovrebanen er innlemmet i ordningen med statlig kjøp av persontransport med tog fra NSB fra og med 2005.

6.13.2 Merknader frå komiteen

Komiteen viser til at Regjeringen foreslår at det bevilges 1 502 mill. kroner til statlig kjøp av persontransport med tog, en økning på 86 mill. kroner, eller 6,1 pst.

Komiteen viser til at persontransport med jernbanen er et prioritert satsingsområde, fordi jernbane har et klart miljømessig fortrinn framfor andre transportalternativer.

Komiteen er enig med departementet når det understrekes at NSB fortsatt skal tilby rabattordninger på lengre reiser, som bl.a. vil være attraktive for studenter.

Komiteen er fornøyd med at nattogene Oslo-Trondheim, Oslo-Bergen og Oslo-Stavanger er tatt med i kjøpsordningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at stortingsflertallet har lagt føringer for at persontransporten på jernbanen skal konkurranseutsettes. Regjeringen legger opp til en gradvis konkurranseutsetting av enkeltstrekninger og hvor erfaringene skal evalueres før en går videre.

Disse medlemmer viser til St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, hvor det orienteres om de utfordringer konkurranseutsettingen medfører. Det gjelder tilgang til – og kvalitetskrav til vognmateriell, verkstedfasiliteter, kompetent personell, salgs- og distribusjonssystemer og bl.a. lengden på kontraksperiodene.

Disse medlemmer vil understreke betydningen av å gjennomføre en analyse av de langsiktige sikkerhetsmessige og samfunnsøkonomiske konsekvenser av konkurranseutsetting av persontogtransporten.

Disse medlemmer vil derfor be Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en egen melding om premisene for konkurranseutsetting av persontransporten på jernbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener det er viktig for Norge at NSB har langsiktige rammeavtaler med staten, slik at viktige samfunnsoppgaver blir ivare tatt på best mulig måte. Disse medlemmer mener at NSB er statens viktigste verktøy for transport av personer og gods på jernbanenettet. Disse medlemmer vil komme nærmere tilbake til NSBs rammevilkår i behandlingen av eierskapsmeldingen som Stortinget nå har til behandling.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til sitt prinsipale budsjett der det foreslås å

øke bevilgningene til offentlig kjøp av persontransporttjenester på jernbanen med 100 mill. kroner. Disse medlemmer forutsetter at denne økningen går til opprettholdelse av utenlandstogene, langdistanse dagtog, herunder fortsatt drift av Vøgne (regiontog til Geilo på Bergensbanen), samt aktuelle rabattordninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil øke post 70 kjøp av persontransport med tog med 40 mill. kroner innenfor tildelt ramme, og øremerke 25 mill. kroner til videreføring av togforbindelsen Oslo–Stockholm.

Disse medlemmer vil videre prioritere midlene innenfor denne posten til å opprettholde regiontoget til Geilo og starte prøvedrift på Alnabanen.

INTERNASJONALE TOGFORBINDELSER

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til behandlingen av Dokument nr. 8:15 (2004-2005) Om å opprettholde jernbanetilbudet Oslo–Stockholm og Oslo–Gøteborg–København på nåværende nivå og å utrede forslag til varig drift i et samarbeid mellom Norge og Sverige. Disse medlemmer er opptatt av at togtilbudet mellom Oslo og Stockholm skal kunne opprettholdes også etter 1. januar 2005. Disse medlemmer viser til sine respektive forslag til alternativt statsbudsjett hvor det bevilges tilstrekkelige midler til kjøp av persontransporttjenester for å berge togforbindelsen til Stockholm.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at det er enighet mellom NSB og SJ om å opprettholde togtilbudet mellom Oslo og Stockholm i helgene og i sommermånedene. Disse medlemmer viser videre til at samarbeidsministeren allerede fra august 2004 etablerte et samarbeid med den svenske regjeringen med sikte på å få på plass et alternativ til Linx. Disse medlemmer peker på at Regjeringen arbeider for at det også skal etableres et togtilbud med daglige avganger. I den sammenheng vurderer Regjeringen også mulighetene for at andre aktører kan slippe til og trafikere strekningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg at det daglige togtilbudet mellom Oslo og Stockholm er foreslått nedlagt f.o.m. 1. januar 2005. NSB og SJ har kommet til enighet om at tilbudet skal opprettholdes i helgene og om sommeren.

Disse medlemmer viser til at jernbanen er det mest miljøvennlige reisealternativet. Blir dagens togpassasjerer mellom Oslo og Stockholm overført til fly, vil det medføre en økning i utslipp av klimagasser, tilsvarende 25 000 personbiler slipper ut i året.

Disse medlemmer vil derfor be Regjeringen ta de nødvendige initiativ overfor den svenske regjering

gen for gjennom en gjensidig avtale bidra til at togtilbudet Oslo og Stockholm blir opprettholdt på dagens nivå.

Disse medlemmer viser til at strekningene Oslo–Gøteborg–København og Oslo–Stockholm, knytter Norge til det europeiske jernbanenettet. Disse medlemmer har registret at mange europeiske land satser på jernbane, og mener det er viktig å styrke jernbanetilbudet fra Norge til Europa.

Disse medlemmer har merket seg at jernbanetrafikken står for en forholdsvis stor andel av trafikken mellom Oslo–Stockholm og Oslo–Gøteborg. Jernbanen står for 51 pst. av reisene mellom Gøteborg og Oslo, og 20 pst. av reisene mellom Oslo og Stockholm.

Strekning	Tog	Fly	Togandel
Oslo–Bergen	288 000	1 323 000	18 %
Oslo–Stavanger	87 000	999 000	8 %
Oslo–Kristiansand	174 000	377 000	32 %
Oslo–Trondheim	233 000	1 322 000	15 %
Oslo–Stockholm	185 000	758 000	20 %
Oslo–Gøteborg	90 000 (2002)	88 000	51 %"

Disse medlemmer viser til at jernbanen er det mest miljøvennlige reisealternativet. Blir dagens togpassasjerer mellom Oslo og Stockholm overført til fly, vil det medføre en økning i utslipp av klimagasser, tilsvarende det 25 000 personbiler slipper ut i året.

Disse medlemmer viser til de forhandlinger som er funnet sted mellom SJ og NSB om å forsøke å opprettholde togtilbudet mellom Oslo og Stockholm, og er positive til at de to selskapene har funnet det regningssvarende å opprettholde trafikken i helgene og i sommermånedene.

Disse medlemmer har også merket seg at NSB og SJ mener at det er mulig å opprettholde togtilbudet på hverdage hvis norske eller svenske myndigheter er villig til å gå inn med offentlig kjøp. SJ og NSB skriver i sin felles pressemelding av 4. november 2004:

"Dersom myndighetene i Norge eller Sverige ønsker å betale for opprettholdelsen av et slikt tilbud vil både NSB og SJ gjøre det som er mulig for å realisere et slikt ønske så fort som praktisk mulig."

Disse medlemmer peker på at toget mellom Oslo og Stockholm har godt belegg på svensk side, men noe mindre belegg på norsk side. Det er derfor naturlig at vi fra norsk side sier oss villig til å gå inn for offentlig kjøp på strekningen.

Disse medlemmer vil peke på at hvis togtilbudet mellom Oslo og Stockholm avvikles eller reduseres kraftig, vil det gjøre det vanskelig på et senere tidspunkt å reetablere tilbudet. Disse medlemmer vil derfor i en overgangsperiode, mens andre løsninger utredes, gå inn for å kjøpe persontrafikk på strekningen.

Medlemmen i komiteen fra Senterpartiet har merka seg at det daglege togtilbudet mellom Oslo og Stockholm er foreslått lagt ned f.o.m. 1. januar 2005. Denne medlemmen har vidare merka seg at

Tilsvarende står jernbanen for bare 18 pst. av reisene fra Oslo til Bergen, og 15 pst. av reisene fra Oslo til Trondheim.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 126 i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan hvor det heter:

"Samferdselsdepartementet har ikke løpende oversikt over trafikk på utenlandske fly- og togstrekninger. Med bistand fra Jernbaneverket og Avinor har vi likevel klart å framskaffe trafikk tallene gjengitt nedenfor. Tabellen viser antall reisende hhv. med tog og fly i 2003 (evt. annet årstall er oppgitt i parentes), samt togets andel av det totale tog-/flymarkedet, på følgende strekninger:

NSB og SJ er samde om at etter 1. januar 2005 skal tilbudet berre haldast oppe i helgene og om sommaren.

Denne medlemmen vil peike på at jernbanestrekningane Os–Gøteborg–København og Oslo–Stockholm knyter Noreg til det europeiske jernbanenettet og meiner difor at det er viktig å halde oppe desse jernbanestrekningane som i dag. Dersom togtilbudet mellom Oslo og Stockholm blir avvikla eller mykje redusert, vil det bli vanskelegare å bygge tilbudet opp igjen seinare.

Denne medlemmen er kjend med at NSB og SJ meiner at det er mogeleg å halde oppe togtilbudet på kvardagar dersom norske og/eller svenske styresmakter er viljuge til å gå inn med offentlege kjøp.

Denne medlemmen vil derfor i ein overgangsperiode, medan andre løysingar blir greidd ut, gå inn for å kjøpe persontrafikk på strekningen Oslo–Stockholm. Denne medlemmen viser til Sp sitt alternative budsjett for 2005 der det blir løyvt 25 mill. kroner til kjøp av persontransporttenester for å berge jernbanesambandet Oslo–Stockholm.

Taxfreesalg

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil peke på at taxfreesalg i dag gir flytrafikken et betraktelig konkurransefortrinn. Taxfreesalg på internasjonale jernbanestrekninger vil føre til en likestilling av fly- og jernbanetrafikken. Flertallet vil derfor be Regjeringen utrede taxfreesalg på internasjonale jernbanestrekninger som delvis finansiering av transporttilbudet.

TOGINFORMASJON

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener det er viktig at reisende med tog blir

informert både om ankomst/avgang og om avvik i forhold til oppsatt ruteplan.

Disse medlemmer viser til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2003-2004) der en samlet komité skriver:

"Komiteen er kjent med at informasjonsformidling til publikum blant anna ved avvikssituasjoner, 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."

Disse medlemmer mener at både operatører og Jernbaneverket må bedre informasjonen ved avvik både på stasjonene og i togene. Etter disse medlemmers mening vil dette styrke togets troverdighet som transportform og bidra til at jernbanen får flere reisende. Disse medlemmer vil peke på at tilgjengeligheten for funksjonshemmede i dag ikke oppleves som god. Dette gjelder blant annet for syns- og bevegelseshemma. Disse medlemmer vil på det sterkeste anmode om at det blir igangsatt arbeid som vil tilrettelegge for mennesker med forskjellige funksjonshemninger best mulig tilbud som togreisende.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti understreker at det er viktig at samferdselssektoren tilrettelegges slik at personer med nedsatt funksjonsevne i størst mulig grad kan bruke det ordinære transportsystemet. God tilgjengelighet for forflytningshemmede fører også til god tilgjengelighet for andre brukergrupper, og bidrar til å øke kollektivtransportens konkurransekraft.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen foreslår at det over budsjettet for Jernbaneverket settes av 40 mill. kroner til tiltak for bedre tilgjengelighet for publikum. Tiltakene vil blant annet legge vekt på trinnfri atkomst til perrongen, merking, reiseinformasjon og bedring av sikkerheten.

MERVERDIAVGIFT

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til departementets svar på spørsmål nr. 7, med påfølgende tilleggsspørsmål fra komiteen, om at det foreslåtte beløp for offentlig kjøp sammen med avgiftslettelse som følge av innføring av merverdiavgift er tilstrekkelig til å opprettholde dagens togproduksjon.

Disse medlemmer har merket seg at departementet i tilleggssvar til spørsmål 7 sier at anslagene er beheftet med usikkerhet. Skulle det vise seg at bevilgningsnivået er for lavt slik at reduksjoner vil bli aktuelt, ber disse medlemmer Regjeringen komme tilbake med midler tilsvarende fremforhandlet avtale om offentlig kjøp hos NSB AS i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2005, for å sikre at dagens togtilbud opprettholdes. Disse medlemmer viser til sine generelle merknader der det foreslås bevilget større beløp enn Regjeringens forslag for å styrke dagens togtilbud.

6.14 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

6.14.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005
1354	26 000	26 800	3,1

Det foreslås bevilget 26,8 mill. kroner til drift av Statens jernbanetilsyn, som tilsvarer om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2004.

6.14.2 Merknader frå komiteen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet mener at Regjeringens vedtak om konkurranseutsetting av togdrift på jernbanenettet nødvendiggjør en gjennomgang av Jernbanetilsynets tilsynsmyndighet i framtiden.

Disse medlemmer ber om at Stortinget blir orientert om dette på egnet måte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

6.15 Kap. 1355 BaneService AS

6.15.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005)
1355	221 718 000

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) Om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet foreslås bevilget under kap. 1355 samlet om lag 221,7 mill. kroner, derav til post 71 (ny) Tilskudd til restruktureringsforpliktelser 45,55 mill. kroner, post 90 (ny) lån 38,3 mill. kroner og post 96 (ny) Egenkapital 137,868 mill. kroner.

Regjeringen legger i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) fram forslag om konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet med tilhørende forslag til endringer i Jernbaneverkets organisasjon, herunder omdanning av Jernbaneverkets forretningsenhet BaneService til aksjeselskap. Det vises til behandlingen av St.prp. nr. 29/Innst. S. nr. 90 (2003-2004), hvor Stortinget ga sin tilslutning til at Samferdselsdepartementet opprettet et aksjeselskap med formål å forberede omdanningen. Jernbaneverket driver i dag egenproduksjon av jernbanetekniske entrepriser og vedlikeholdstjenester i hhv. forretningsenheten BaneService og driftsenheten Jernbaneverket Drift (tidligere forretningsenheten BaneProduksjon). Hittil har om lag 90 pst. av Jernbaneverkets investeringsbudsjett, og om lag 35 pst. av vedlikeholdsbudsjettet vært konkurranseutsatt. I tillegg er i underkant av 10 pst. av

infrastrukturrettede driftsoppgaver blitt satt ut på konkurranse. Virksomheten i BaneService har i lengre tid vært konkurranseutsatt, mens Jernbaneverket Drift ikke utsettes for konkurranse. Med dette forslaget legges det opp til at all infrastrukturprodusjonsvirksomhet i Jernbaneverket skal konkurranseutsettes i perioden 2005-2009, herunder driftsoppgaver som snørydding og drift av fellesarealer på stasjoner. Oppgavene innenfor inspeksjon, kontroll og visitasjon beholdes i Jernbaneverket som en del av etatens forvaltningsansvar. Vedlikehold av signal- og teleanlegg skal behandles særskilt på grunn av anleggenes spesielle sikkerhetsmessige funksjon og spesielle egenskaper og krav til kompetanse.

Det legges opp til en markert økning i konkurranseutsettingen fra 1. januar 2005. Gjennomføringen av konkurranseutsettingen fram til 2009 skal tilpasses den markedsmessige utviklingen, Jernbaneverkets behov for kontroll med egen kjernekompetanse og sikkerhetsmessige hensyn. Konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet endrer ikke på Jernbaneverkets ansvar som forvalter av den statlige jernbaneinfrastrukturen. Økt konkurranseutsetting av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet medfører at virksomheten i BaneService og Jernbaneverket Drift må omstilles. For BaneService foreslås det at forretningsenheten gjøres om til aksjeselskap med virkning fra 1. januar 2005. For Jernbaneverket Drift vil de deler av virksomheten som ikke omfattes av konkurranseutsettingen forbli organisert i Jernbaneverkets forvaltningsorganisasjon, mens de deler av Jernbaneverket Drift som omfattes av konkurranseutsettingen vil bli nedbemannet i takt med økt konkurranseutsetting fram til 2009.

Jernbaneverket Drift har ikke anledning til å delta i konkurranse om oppdrag fra Jernbaneverket eller andre, og det vil bli nødvendig å ta i bruk aktive omstillings- og nedbemanningstiltak for å få til den ønskede omstillingen. Det vil bli avsatt midler til dette på egen post over Jernbaneverkets budsjett, jf. kap. 1350 post 22 (ny) Omstillingskostnader.

Formålet med konkurranseutsetting er å effektivisere produksjonen i Jernbaneverket, slik at staten får mer igjen for de midler som bevilges til jernbaneinfrastruktur. I samsvar med dette stortingsframlegget vil Samferdselsdepartementet i samarbeid med Jernbaneverket utarbeide en mer konkret plan for konkurranseutsetting og nedbemanningen av etatens produksjonsvirksomhet.

Samferdselsdepartementet legger ikke opp til å være en langsiktig eier av BaneService, og endring i eierskapet vil bli vurdert når organisatoriske, finansielle og markedsmessige forhold i selskapet gjør dette hensiktsmessig.

Ved å omdanne BaneService til et aksjeselskap vil Jernbaneverket kun være kjøper i dette markedet. For Jernbaneverket medfører omdanningen at BaneService ikke lenger vil være en del av Jernbaneverkets organisasjonsstruktur. Dette vil frigjøre ressurser i Jernbaneverkets ledelse og administrasjon til i større grad å fokusere på Jernbaneverkets kjernevirksomhet som

statens forvalter av det nasjonale jernbanenettet i Norge. Det forventes at konkurranseutsetting av vedlikehold vil gi effektiviseringsgevinster for Jernbaneverkets vedlikehold. Størrelsen på mulige effektiviseringsgevinster er usikker og vanskelig å anslå. Konkurranseutsettingen i Statens vegvesen har gitt kontrakter som ligger om lag 10-15 pst. lavere i pris enn før konkurranseutsetting.

6.15.2 Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at potensialet for besparelser ved en konkurranseutsettelse av jernbaneverkets produksjonsvirksomhet er betydelig.

Flertallet har merket seg at forslaget til gjennomføringen av konkurranseutsetting er gjort i flere trinn, noe som etter flertallets syn sikrer at gjennomføringen gjøres på en sikker og forsvarlig måte.

Flertallet viser for øvrig til St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) og støtter på denne bakgrunn Regjeringens forslag til omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til sine merknader under kap. 1350 post 22 Omstruktureringskostnader.

Disse medlemmer er imot å omgjøre Baneservice til aksjeselskap og vil synliggjøre dette ved å stemme mot det framlagte budsjett.

6.16 Kap. 1360 Samferdselsberedskap

6.16.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005
1360	63 400	45 600	-28,1

Foreslått budsjett for samferdselsberedskap innebærer en reduksjon på 17,8 mill. kroner eller 28,1 pst. målt mot saldert budsjett 2004.

6.16.2 Merknader frå komiteen

Komiteen registrerer at departementet fortsatt legger til grunn tidligere vurderinger av samfunnssikkerhet og sivilt militært samarbeid, men merker seg en reduksjon i forslag til bevilgninger som følge av at spesielle samfunnsplagte oppgaver (SSO) til Totalforsvaret er utfaset gjennom ekstraordinære statlige tilskudd.

Komiteen har merket seg at departementet vil prioritere arbeidet med å utvikle beredskapsordningene for å sikre at disse har en struktur og kapasitet tilpasset dagens trusselbilde, samt videreutvikle kurs og øvelser for beredskapspersonell. Dette skal også omfatte personell ved havner. Viktig verktøy i moderniseringen av samferdselsberedskapen vil være utredninger og risiko- og sårbarhetsanalyser. Til disse formålene fore-

slås det en bevilgning på 3,2 mill. kroner under post 1 Driftsutgifter.

Komiteen vil be om at departementet kommer tilbake til Stortinget med en sak om hvordan det vil prioritere utviklingen av samferdselsberedskapen, herunder en vurdering av hvilke utredninger og risiko- og sårbarhetsanalyser som skal legges til grunn for en slik modernisering, samt hvilket omfang av øvelser for bl.a. havne- og flyplasspersonell, Posten Norge AS, Jernbaneløst og Statens vegvesen som skal legges til grunn.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, oppfatter at forslaget til bevilgning reflekterer de utfordringer samferdselsberedskapen står overfor. Flertallet mener det er viktig at samferdselsberedskapen utvikles i henhold til nye trusselutfordringer, og at det søkes samarbeid på tvers av myndighetsområder.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet oppfatter at forslaget til bevilgning i liten grad reflekterer et reelt sentralt ansvar for samfunnsikkerhet. I stadig økende antall eksempler ser disse medlemmer behovet for at det tas et overordnet ansvar for samfunnets totale sikkerhet. Samferdselsberedskapen må etter disse medlemmers mening ses i en slik sammenheng. Det vil være uheldig om kunnskap og kompetanse i arbeidet med samfunnsikkerheten fragmenteres. I verste fall vil det kunne medføre svekkelse av våre muligheter til en effektiv krisehåndtering.

6.17 Kap. 1370 Posttenester

6.17.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005
1370	316 000	326 000	3,2

Det foreslås bevilget 326 mill. kroner til kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester for 2005, en økning på 3,2 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2004.

6.17.2 Merknader frå komiteen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser videre til sine merknader i Innst. S. nr. 124 (2003-2004) Om virksomheten i Posten Norge AS, der det bl.a. uttrykkes sterk bekymring for at Posten Norge AS som ansvarlig for viktig norsk infrastruktur, står i fare for å svekkes som følge av en ytterligere liberalisering av postmarkedet. Disse medlemmer mener Posten Norge AS skal levere gode likeverdige tjenester over hele landet i tråd med konsesjonskravene. Disse medlemmer er bekymret for at dette

kravet ikke harmonerer med krav om forretningsmessig drift og det at markedet åpnes for full konkurranse gjennom EUs postdirektiv.

Disse medlemmer vil videre peke på at ordningen med enhetsporto med krysssubsidiering av brevpost kan bli truet når grunnlaget for geografisk krysssubsidiering faller bort som følge av EUs endringsdirektiv til postdirektivet senest i 2009.

Disse medlemmer mener derfor det er nødvendig å finne ordninger for å opprettholde et tilstrekkelig posttilbud i ulønnsomme strøk også i fremtiden. Disse medlemmer mener det kan bli aktuelt med en ordning med økt offentlig kjøp av ulønnsomme posttjenester i årene fremover.

Disse medlemmer viser til sine respektive alternative budsjett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil være åpen for økt konkurranse også 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 mener økt konkurranse vil føre til lavere kostnader for kundene, blant annet til distribusjon av aviser.

Disse medlemmer viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

KAP. 5618 AKSJER I POSTEN NORGE AS POST 80 UTBYTTE

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at stortingsflertallet ved behandlingen av Innst. S. nr. 124 (2003-2004) vedtok en utbytteprosent på maks 30 pst., og som Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett 2004 hevet til 60 pst. I budsjettet for 2005 forslår Regjeringen et utbyttensnivå på 74,6 pst. Flertallet mener at dette gir Posten Norge AS ekstremt usikre rammevilkår og mener at dette vil være med på å skape ytterligere press på omstilling og effektivitet som vil svekke selskapets samlede tjenestetilbud.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at Posten har gjennomført en imponerende omstillingsprosess og leverer gode resultater. Flertallet viser videre til at Posten i 2002 og 2003 ble tilført over 2 mrd. kroner i økt egenkapital. Flertallet mener på denne bakgrunn at Posten står godt rustet til å møte en ytterligere liberalisering av postmarkedet, og legger samtidig til grunn at ordningen med enhetsporto vil bestå.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil vise til at de usikre rammevilkårene vil kunne brukes som argument for privatisering av Posten

Norge AS på sikt. Disse medlemmer er sterkt kritiske til Regjeringens utbyttepolitikk overfor selskapet og er bekymret for den situasjonen som selskapet nå settes i.

Disse medlemmer er bekymret for situasjonen i Posten Norge AS. Disse medlemmer viser til at omstillingsprosessen er svært krevende for bedriften, og at Regjeringens utbyttepolitikk forverrer situasjonen ved at kravene til økt utbytte og avkastning kan føre til press om effektivisering som allerede har ført til stort sykefravær og høy grad av uføretrygdede blant de ansatte i bedriften. Økt utbyttekrav vil også redusere Posten Norge AS sin mulighet for omstilling og å sikre arbeidsplasser framover.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil vise til sitt prinsipale forslag til statsbudsjett der det foreslås å redusere utbyttekravet til Posten Norge AS med 126 mill. kroner.

6.18 Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet

6.18.1 Samandrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2004	St.prp. nr. 1 (2004-2005)	Pst. endring 2004/2005
1380	190 400	218 700	14,9
4380	165 200	170 400	3,1

For Post- og teletilsynet foreslås totalt et utgiftsbudsjett (kap. 1380) på 218,7 mill. kroner, en økning på 28,3 mill. kroner eller 14,9 pst. målt mot saldert budsjett 2004. Økningen skyldes i hovedsak kostnader i samband med at tilsynet skal flytte til Lillesand, og som foreslås bevilget med 38,3 mill. kroner i 2005 (post 22). Av totalbeløpet foreslås bevilget 154,4 mill. kroner til ordinære driftsutgifter (post 1), om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2004.

Det er budsjettert med 170,4 mill. kroner i inntekter. Tilsynets utgifter forutsettes dekket ved tilsvarende gebyr- og avgiftsinntekter.

6.18.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har merka seg at få av dei som arbeider i Post- og teletilsynet i dag ønskjer å flytte til Lillesand slik det er gjort vedtak om. Komiteen har vidare merka seg at på bakgrunn av vedtaket om flytting av Post- og teletilsynet til Lillesand er det lagt inn midlar til flyttekostnader for 2005. Komiteen meiner det er viktig at Post- og teletilsynet får midlar slik at arbeidet med rekruttering, administrative kostnader, byggeteknisk bistand m.m. i samband med nye lokale og andre kostnader i samband med flyttinga kan kome i gang. Komiteen vil streke under at det er viktig at tilsynsoppgavene i overgangsperioden fram til Post- og teletilsynet er på plass i Lillesand 31. desember 2006, går som normalt.

Etter at eigarstrukturen og verksemda i Nemko Comlab AS er evaluert, og konklusjonen er at alle partar ser

seg best tent med at Nemko kjøper ut Post- og teletilsynet, har ikkje komiteen innvendingar mot at Nemko Comlab AS overtek eigarskapet i si heilheit.

Komiteen støttar at det er sett ein rettleiande frist på maksimalt fire månader for handsaming av klagesaker etter ekom-lova. Komiteen har merka seg at denne fristen er sett etter ei vurdering av omsynet til rask sakshandsaming for dei partane dette gjeld, og omsynet til å ivareta forsvarleg saksbehandling.

Komiteen har merka seg departementet sin gjennomgang av arbeidet med vidare liberalisering av postmarknaden, og at departementet tek sikte på å leggje saka fram for Stortinget i form av ein stortingsproposisjon hausten 2004. Komiteen tek dette som ei orientering om arbeidet så langt, og avventar stortingsproposisjonen om saka.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader i kapittel 4.5 i dette dokument.

SAMKJØRING I NETT

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at ekom-lovens formål er

"å sikre brukerne i hele landet gode, rimelige og fremtidsrettede elektroniske kommunikasjonstjenester, gjennom effektiv bruk av samfunnets ressurser ved å legge til rette for bærekraftig konkurranse, samt stimulere til næringsutvikling og innovasjon".

Flertallet konstaterer at oppfølging og utnyttelse av den nye lovgivningen skaper nye muligheter og utfordringer, bl.a. for tele-, kabeltv-, el-teleselskaper. Det medfører så vel nydannelse som omstillinger av lokale og nasjonale monopoltradisjoner på nettområdet. Flertallet vil understreke at utviklingen må følges opp av samferdselsmyndighetene for å virkeliggjøre et reelt marked med valgfrihet og konkurranse. Flertallet konstaterer med tilfredshet at skille mellom offentlige telenett og private telenett betalt og eid av brukerne, bedrifter, beboere, institusjoner, osv. er etablert i nettforskriftene. Flertallet konstaterer at det stimulerer til lokal innsats, næringsvirksomhet og innflytelse for lokalsamfunn og brukere, og ser det som viktig at det legges til grunn for organisering, utbygging og modernisering av de ulike typene av telenett.

Flertallet vil understreke at det er samfunnsmessig viktig at den elektroniske infrastrukturen henger sammen. Det er flertallets oppfatning at dette formålet best kan realiseres ved å styrke samtrafikken i nettene. Ingen eier alle nett. Derfor vil en samtrafikk bedre kunne utnytte ressursene og dermed styrke både konkurransen og brukernes valgfrihet.

Samkjøring mellom nettene vil være en viktig faktor i å styrke sikkerheten i nettene, ved naturkatastrofer, uhell eller angrep. Sikkerhet i offentlige telenett kan styrkes av regional og lokal sammenkobling mellom ulike stamnett i tettere ringstrukturer. Samtrafikk og sikkerhet i private telenett styrkes av at det etableres

felles lokalt grensepunkt der ulike transportører kan levere til aksessnettene i boligområder, næringsparker, skoler, osv., og kan erstatte hverandre ved bortfall. Disse medlemmer er også av den oppfatning at en samkjøring og sikkerhet i nettene forutsetter at en til enhver tid har en oppdatert oversikt over faktiske nett, både stamnett og aksessnett.

Flertallet konstaterer at samtrafikk, leveranser fra flere tilbydere som kommer til, krever trafikkregler for bruk av kapasitet, frekvenser i nettene, osv., og for å unngå at leveranser hindrer eller forstyrrer hverandre. Flertallet konstaterer at det liksom for vegtrafikk er et ansvar for myndighetene å utforme slike regler for elektronisk samferdsel.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at rettigheter og plikter knyttet til samtrafikk er nærmere regulert i lov om elektronisk kommunikasjon, og at alle-til-alle-kommunikasjon og samvirke mellom ulike nett er sentrale hensyn som ivaretas i denne reguleringen.

7. ANMODNINGSVEDTAK

Komiteen viser til sitt brev av 11. november 2005 til kontroll- og konstitusjonskomiteen vedkomande St.meld. nr. 4 (2004-2005) Om anmodnings- og utredningsvedtak i stortingsssesjonen 2003-2004, og der komiteen uttrykker følgende:

"Samferdselskomiteen viser til brev av 27. oktober 2004 fra kontroll- og konstitusjonskomiteen.

Samferdselskomiteen har ingen merknader til anmodningsvedtaka innan sitt saksfelt."

8. ANDRE MERKNADER SETT FRAM UNDER BEHANDLINGA I KOMITEEN

8.1 Biloppstillingsplasser

Komiteen peker på de varierende forholdene lastebilnæringen har når det gjelder hvileplasser og fasiliteter til vanlig hygiene langs vegene.

Komiteen viser til at Regjeringen skal foreta en gjennomgang med sikte på forbedringer når det gjelder slike raste- og oppstillingsplasser. Komiteen mener at det kan være aktuelt med både offentlige og private tilbud.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet ber Regjeringen ta et initiativ for å bedre forholdene. Disse medlemmer ber Regjeringen arbeide etter en modell for biloppstillingsplasser der krav om et avgrenset, sikkerhetsmessig forsvarlig område med belysning er ivarettatt. Plassene må ha gode sanitære forhold som gjør det mulig å bruke plassene til døgnhvile for sjåførene samt mulighet for å sette fra seg last under varedistribusjon i by. Disse medlemmer vil peke på at det er viktig at biloppstillingsplassene ligger langs hovedferdselsårene og i umiddelbar nærhet av byene hvor varene skal distribueres.

8.2 Media- og kommunikasjonsmuseum på Vestbanen, Oslo

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senter-

partiet merker seg at prosjekt Media- og kommunikasjonsmuseum på Vestbanen, Oslo, ikke er omtalt i Regjeringens forslag til budsjett for 2005.

Disse medlemmer vil peke på senterets betydning for identitet og profil for Norge som teknologinasjon. Norge har hatt en rolle i utviklingen av kommunikasjonsteknologi, blant annet GSM, og kan spille en rolle også i fremtiden som utvikler av løsningen og innholdstjenester. Disse medlemmer er bekymret for prosjektets fremtid nå når Regjeringen i forbindelse med budsjettforslaget ikke har kommet med avklarende signaler i forhold til prosjektets fremtidige finansiering av etablering og drift.

Disse medlemmer ber om at departementet sikrer en nødvendig koordinering med Kultur- og kirkedepartementet samt Moderniseringsdepartementet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ber departementet sikre at arbeidet med prosjektet videreføres, samt kommer tilbake til Stortinget med en plan for finansiering av årlig husleietilskudd.

8.3 Drosjenæringen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet går imot Regjeringens intensjon om å liberalisere drosjenæringen ytterligere. Disse medlemmer viser til at det allerede er stor konkurranse innen næringen, og at arbeidsforholdene allerede for mange er krevende. Det blir hevdet at mange må arbeide doble skift for å oppnå en lønn å leve av.

Disse medlemmer er bekymret for utviklingen når det gjelder arbeidsforholdene i næringen. En full liberalisering etter Regjeringens forslag vil etter disse medlemmers mening ventelig føre til enda dårligere arbeidsvilkår for flere, og konsekvensene kan bli redusert trygghet og trafikkisikkerhet. Disse medlemmer mener en behovsprøving av drosjeløyper kan bidra til å bekjempe dette, og viser til at det i Oslo og Stavanger er det alt ei overetablering av løyver. Disse medlemmer mener en innstramning i lovverket må til for å snu denne utviklingen.

Disse medlemmer ønsker en politikk som gir næringen forutsigbarhet, legger til rette for seriøse aktører, kvalifiserte sjåfører og likeverdige rammevilkår.

Disse medlemmer stiller seg derfor negative til Regjeringens intensjon om å liberalisere næringen ytterligere, slik det er redegjort for i proposisjonen. Disse medlemmer ber Regjeringen utrede tilslutningsplikt til sentraler, kjøreplikt, priskontroll, kvalifikasjonskrav og distriktsinndeling i tilknytning til lovproposisjonen.

8.4 Gassferjer

Fleirtallet i komiteen, medlemene fra Høyre, Framstegspartiet og Kristelig Folkeparti, ser positivt på at Regjeringa no har opna for bygging av fem nye gassferjer. Fleirtallet er også tilfreds med at Regjeringa har lagt til rette for at det kan nyttast Fou-midlar i samband med utvikling og bygging av desse ferjene i Noreg.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at departementet frarår en ordning med ulike konsesjonsperioder avhengig av driftsform for riksvegsferjer. Disse medlemmer ser på dette som et virkemiddel for å stimulere til bygging og bruk av miljøvennlige gassferjer. Disse medlemmer viser ellers til at i tidligere saker har partia gått inn for at gassferjer bør organiseres som forsknings- og utviklingskontrakter slik at disse kan utvikles og bygges i Norge.

Dette vil gi arbeidsplasser i Norge på kort sikt, og det vil føre til kompetanseoppbygging og på lengre sikt legge til rette for produksjon av gassferjer både til bruk i Norge og til videre eksport. Disse medlemmer ber Regjeringen revurdere sitt syn og legge til rette for økt konsesjonslengde for gassferjer og bruk av FoU-kontrakter ved bygging og utvikling av riksvegsferjer.

8.5 Refusjon frå fylkeskommunar

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merket seg at Statens vegvesen har stilt krav overfor 12 fylkeskommuner om tilbakebetaling av

40 mill. kroner. Dette skal gjelde underskudd på arbeid utført for fylkeskommunene i 2002. Disse medlemmer er kjent med at enkelte fylkeskommuner har bestridd kravets legitimitet. Disse medlemmer forutsetter at det blir ordnet opp i dette, og at kravet kun kan fremmes dersom det er avtalemessig og juridisk grunnlag for det.

8.6 Grøn Stat

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er tilfredse med at Jernbaneverket har praktisert opplegget for Grønn stat siden 1998, og således var en del av pilotprosjektet. Disse medlemmer er også positive til at Samferdselsdepartementet og de øvrige samferdselsetatene nå også er med i prosjektet. Disse medlemmer er innforstått med at ordningen innebærer å gjøre energibruk, transport, innkjøp og avfallshåndtering i egen virksomhet mer miljøvennlig. Disse medlemmer ønsker også at teknologikurranseer for å fremme utvikling av ny og miljøvennlig teknologi integreres som en del av ordningen Grønn stat.

9. FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Sosialistisk Venstreparti

Forslag 1

Rammeområde 18 (Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2005 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter:				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	876 600 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 510 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	222 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	40 080 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	54 340 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	28 300 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	60 100 000	
1070		Loran-C (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 400 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	92 300 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	13 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	17 900 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ..	17 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	105 400 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	27 600 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede mv., <i>kan overføres</i>	15 700 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	444 000 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	40 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	13 400 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	132 100 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	47 700 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	31 800 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	5 968 000 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	100 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 200 300 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	255 200 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	46 100 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	30 700 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>	420 000 000	
	61	Oppgradering av fylkesvegar	50 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 186 000 000	
1321		Mesta AS		
	71	Tilskudd til restrukturering	280 100 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	206 300 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen- Kirkenes	222 500 000	
	74	Kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport	24 000 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	22	Omstrukturingskostnader, <i>kan overføres</i>	0	
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 773 000 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	74 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 788 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 542 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	26 800 000	
1355		BaneService AS		
	71	Tilskudd til restruktureringsforpliktelser	45 550 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	3 200 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	27 600 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	600 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	14 200 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester	326 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	154 400 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	38 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	26 000 000	
		Totale utgifter		<u>22 139 280 000</u>
Inntekter:				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	532 390 000	
	2	Andre inntekter	7 860 000	
	3	Inntekter salg av fyreiendommer	10 000 000	
4070		Loran-C (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 362 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	90 600 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	18 200 000	
	2	Diverse gebyrer	350 000 000	
	4	Tilgodehavende fra fylkeskommunene	11 100 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	22 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	190 500 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	173 500 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	76 500 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	170 400 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	402 600 000	
		Totale inntekter		<u>2 061 912 000</u>

II

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 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.

III

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 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	23 mill. kroner

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 kan:

(1)

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 postene 1 og 45	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.

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 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

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Kystverket i 2005 kan inngå forpliktende kontrakter på kap. 1062 Kystverket post

30 Nyanlegg og større vedlikehold for inntil 50 mill. kroner utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger 50 mill. kroner.

VII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

IX

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

X

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 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 1 115 mill. kroner.

XI

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelse

ser ikke overstiger 1 500 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan forplikte staten for framtidige budsjetterminer utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk, 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.

XIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 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

XIV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 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		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	650 mill. kroner

XV

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 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.

XVI

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 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

XVII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Rammeuavhengige forslag**Forslag frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:***Forslag 2*

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en egen sak om statlige og kommunale avgifter og gebyrer i lys av målsettingen om å få en større andel av godstransporten over på bane og kjøll.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringa:

1. Stoppe Vegdirektoratets planer om nedleggelse av trafikkstasjoner.
2. Foreta en konsekvensutredning av nedleggelsesplanene, med henblikk på å klargjøre konsekvensene for både enkeltpersoner, næringsliv, lokalsamfunn og trafiksikkerhet.

Forslag 4

Beslutningen om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet avvises.

Forslag frå Framstegspartiet og Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 5*

1. Det opprettes en ny post 61 under kap. 1320 som skal øremerkes fast dekke og økt bæreevne på fylkesvegnettet.
2. Det utarbeides en 5-årig handlingsplan for oppgradering av fylkesvegnettet med fast dekke og styrket bæreevne.

Forslag frå Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:*Forslag 6*

Hurtigruteskipet "Gamle Finnmarken" og hurtigrutemuseet på Stokmarknes gis status som nasjonalt hurtigrutemuseum under Samferdselsdepartementets ansvarsområde.

Forslag frå Framstegspartiet:*Forslag 7*

Stortinget ber Regjeringen overføre eierskapet for NSB AS fra Samferdselsdepartementet til Næringsdepartementet.

Forslag 8

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om å børsnotere Mesta AS.

Forslag 9

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:

**A. Rammeområde 18
(Samferdsel)**

I

På statsbudsjettet for 2005 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter:				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	810 000 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 510 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	227 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	40 080 000	
	46	Trafikkentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	44 340 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	28 300 000	
	70	Tilskudd Redningselskapet	60 100 000	
	72	Tilskudd til omstrukturering, <i>kan overføres</i>	16 600 000	
1070		Loran-C (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	27 400 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	98 300 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	13 000 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	17 900 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv. ..	17 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	100 400 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	22 600 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede mv., <i>kan overføres</i>	15 700 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	444 000 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	70	Tilskudd til Avinors regionale flyplasser	40 000 000	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	13 400 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	132 100 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	47 700 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	31 800 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	5 969 000 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	100 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 872 300 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	210 200 000	
	33	Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i> ...	46 100 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	30 700 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>	420 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 182 000 000	
1321		Mesta AS		
	71	Tilskudd til restrukturering	280 100 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	116 300 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	222 500 000	
	74	Kompensasjon for el-avgift for elektrifisert skinnegående transport	24 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	22	Omstruktureringskostnader, <i>kan overføres</i>	35 000 000	
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 30</i>	2 773 000 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	74 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres,</i> <i>kan nyttes under post 23</i>	1 388 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 502 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	26 800 000	
1355		BaneService AS		
	71	Tilskudd til restruktureringsforpliktelser	45 550 000	
1360		Samferdselsberedskap		
	1	Driftsutgifter	3 200 000	
	30	Transport- og sambandsanlegg, utstyr mv., <i>kan overføres</i>	27 600 000	
	70	Beredskapslagring, <i>kan overføres</i>	600 000	
	71	Tilskudd til samfunnspålagte oppgaver vedr. Totalforsvaret	14 200 000	
1370		Posttjenester		
	70	Kjøp av posttjenester	326 000 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	154 400 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	38 300 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	26 000 000	
		Totale utgifter		22 159 280 000
Inntekter:				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	532 390 000	
	2	Andre inntekter	7 860 000	
	3	Inntekter salg av fyreieendommer	10 000 000	
4070		Loran-C (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 362 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	90 600 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	18 200 000	
	2	Diverse gebyrer	350 000 000	
	4	Tilgodehavende fra fylkeskommunene	11 100 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	42 800 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	190 500 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	173 500 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	76 500 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	170 400 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	402 600 000	
		Totale inntekter		2 081 912 000

II

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 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.

III

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 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	23 mill. kroner

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 kan:

(1)

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 postene 1 og 45	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:

- dekning av salgskostninger forbundet med salget.
- oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner.

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2005 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

Stortinget samtykker i at:

- Kystverkets produksjonsvirksomhet omdannes til statlig aksjeselskap underlagt Fiskeri- og kystdepartementet med virkning fra 1. januar 2005.
- Dersom styret i Kystverket produksjon går inn for fortsatt medlemskap i Statens Pensjonskasse, kan

Moderniseringsdepartementet etter søknad og en konkret vurdering treffe vedtak om dette.

VII

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Kystverket i 2005 kan inngå forpliktende kontrakter på kap. 1062 Kystverket post 30 Nyanlegg og større vedlikehold for inntil 50 mill.

kroner utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger 50 mill. kroner.

VIII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

IX

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

X

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

XIV

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 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

XV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 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

XVI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan forplikte staten for framtidige budsjettermi-

XI

Garantifullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 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 1 115 mill. kroner.

XII

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 500 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan forplikte staten for framtidige budsjettermi-ner utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk, 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.

ner utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 150 mill. kroner.

XVII
Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 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

XVIII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2005 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

XIX

Stortinget samtykker i at:

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å overføre eiendeler, rettigheter og forpliktelser fra Jernbaneverket til BaneService AS i samsvar med forslaget i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005).
2. Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelige bevilgninger vedrørende overdragelse av eiendeler og arbeidskapital i forbindelse med omdan-

- ning av virksomheten. Det endelige beløpet fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
3. Kongen i statsråd gis fullmakt til å fastsette endelige bevilgninger til lån og egenkapital for BaneService AS. Det endelige beløpet fastsettes på grunnlag av bekreftet tingsinnskudd.
 4. Dersom styret i BaneService går inn for fortsatt medlemskap i Statens Pensjonskasse, kan Moderniseringsdepartementet etter søknad og en konkret vurdering treffe vedtak om dette.

B. Rammeuavhengig forslag

Dokument nr. 8:1 (2004-2005) - forslag fra stortingsrepresentantene Åslaug Haga og Jorunn Ringstad om stopp og konsekvensutredning av forslaget om nedleggelse av trafikkstasjoner som en del av omleggingen av Statens vegvesen – vedlegges protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 30. november 2004

Petter Løvik

leiar og ordf. for kap. 1300 post 70

Anne Berit Andersen

ordf. for kap. 1320 post 35
og kap. 4320

Sigrun Eng

ordf. for kap. 1350 og kap. 4350

Bjørgulv Froyn

ordf. for kap. 1062 post 72, kap. 1070,
kap. 1330 postane 60 og 74,
kap. 1360 og kap. 4070

Geir-Ketil Hansen

ordf. for kap. 1351 og kap. 1320
post 31

Sverre J. Hoddevik

ordf. for kap. 1062 postane 30
og 60

Odd Holten

ordf. for kap. kap. 1300 (unntatt post
70), kap. 1314 og kap. 4300

Hans Gjeisar Kjæstad

ordf. for kap. 1313, kap. 1354,
kap. 4313 og kap. 5619

Thore A. Nistad

ordf. for kap. 1320 post 30

Tor-Arne Strøm

ordf. for kap. 1310 og kap. 1370

Jorunn Ringstad

ordf. for kap. 1311, kap. 1380
og 4380

Oddbjørg Ausdal Starrfelt

ordf. for kap. 1320 postane 23, 29 og 33,
kap. 1321 og kap. 1322

Jan Sahl

ordf. for kap. 1062 postane 46 og 70
og kap. 1320 post 72

Kenneth Svendsen

ordf. for kap. 1062 post 45,
kap. 1330 post 70 og kap. 1355

Heidi Sørensen

ordf. for kap. 1062 postane 1 og 21,
kap. 1301, kap. 1320 post 60 og
kap. 4062

Vedlegg 1

**Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden, Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden og
Finansdepartementet v/statsråden med svar på spørsmål i samband med behandlinga av
St.prp. nr. 1 (2004-2005) Statsbudsjettet**

St.prp. nr. 1 (2004-2005) Statsbudsjettet**Spørsmål 1**

JERNBANEFORMÅL - KAP. 1350 JERNBANEVERKET -
MOSSETUNNEL/HAUG-ONSØY

Jf. Innst. S. nr. 240 (2004-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 (NTP), der et mindretall merket seg ønsket fra Østfold fylkeskommune om at jernbaneprojektet Mossetunnelen skal bygges før prosjektet Haug-Onsøy. Departementet har tidligere gjort greie for at kostnadene ved bygging av Mossetunnelen er noe høyere enn bygging av strekningen Haug-Onsøy, jf. spørsmål/svar 142 i forbindelse med NTP.

- Er det mulig, og hvilke konsekvenser vil det ha å redusere kostnadene ved bygging av prosjektet Mossetunnelen til noenlunde samme nivå som strekningen Haug-Onsøy?

Svar:

Østfoldbanen er i dag bygd ut med dobbeltspor fra Oslo til Sandbukta (nord for Moss) og fra Såstad til Haug (sør for Moss). For øvrig er banen enkeltsporet. For å kunne opprettholde dagens tilbud når det gjelder punktlighet og samtidig legge grunnlag for en videreutvikling av Østfoldbanen slik at det kan gis et bedre jernbanetilbud, har Jernbaneverket gjennomført kapasitetsanalyser. Disse analysene viser at tiltak i området Råde - Fredrikstad vil gi best effekt i forhold til kapasitet, kjøretidsreduksjoner og punktlighet. Dette er bakgrunnen for prioriteringen av Haug - Onsøy framfor Mossetunnelen i St.meld. nr. 24 (2003-2004). En videre utbygging av dobbeltspor fra Sandbukta, gjennom Moss til Såstad vil også gi positive effekter for et langsiktig mål om sammenhengende dobbeltspor på Østfoldbanen, men vil isolert sett bidra mindre til økt kapasitet og redusert kjøretid. Som opplyst i svar på spørsmål 142 til NTP, er kostnadene ved dobbeltsporsparsellen Haug - Onsøy anslått til om lag 940 mill. kr, mens prosjektet Sandbukta - Moss - Såstad er kostnadsregnet til 1 840 mill. kr. Delparsellen Sandbukta - Moss stasjon er anslått å koste 1 360 mill. kr.

Etter Jernbaneverkets vurdering vil prosjektet Sandbukta - Moss stasjon ikke kunne ferdigstilles innenfor en kostnadsramme på 940 mill. kr, med de utfordringer og krav til tunnelbygging i bynære strøk (strukturstøy, setningsproblematikk osv.) som denne type prosjekter står overfor. Mulighetene for besparelser når tunnelarbeidene først er igangsatt er erfaringsmessig svært små. En oppstart av prosjektet med tunnel fra Sandbukta vil dermed innebære en betydelig ulempe både for jernbanen og for Moss kommune dersom prosjektet ikke ferdigstilles - samtidig som de kapasitetsproblemene jernbanen har i området nord for Fredrikstad ikke blir løst.

I tilknytning til utarbeidelsen av Handlingsprogrammet for oppfølgingen av NTP 2006-2015 vil Jernbaneverket på nytt se på enkelte elementer rundt prosjektet Sandbukta - Moss stasjon - Såstad. Dette gjelder bl.a. spørsmålet om fortsatt jernbaneforbindelse til havna i Moss og eventuell flytting av driftsbanegården til Dilling.

Spørsmål 2

JERNBANEFORMÅL - KAP. 1350 JERNBANEVERKET -
INVESTERINGER I LINJEN/PLANLEGGING

Fra 2006 har Stortinget vedtatt at det skal brukes 1 mrd. kroner mer til investeringer i linja enn det Regjeringen foreslo i NTP 2006-2015.

- Er forslaget i budsjettet for planlegging i 2005 tilstrekkelig for å gjennomføre økningene fra 2006 og i etterfølgende år?

Svar:

De mer konkrete utbyggingsplanene, basert på Regjeringens forslag og Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015 vil bli lagt gjennom transportetatens handlingsprogrammer, i første omgang for perioden 2006-2009, som skal legges fram våren 2005. Bevilgningene blir deretter endelig bestemt gjennom den årlige behandlingen av statsbudsjettet i Stortinget.

Jernbaneverket har overfor Samferdselsdepartementet signalisert et behov for i størrelsesorden 250 mill. kroner til prosjektering og grunnverv (ut over det som ligger i Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2005) for å kunne øke produksjonen til minst 2 640 mill. kr per år fra og med 2006. I Jernbaneverkets innspill er det tatt forbehold om periodisering av utbetalingsbehovet for de enkelte prosjektene. Videre er det tatt forbehold om ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslagene før anleggsstart.

Innenfor forslaget til bevilgning på kap. 1350, post 30 Investeringer i linjen for 2005, har departementet ikke funnet det riktig å prioritere økte planressurser på bekostning av andre foreslåtte tiltak til jernbaneformål.

Samferdselsdepartementet legger opp til å komme tilbake til behovet for planleggingsmidler i tilknytning til statsbudsjettet for 2006 (som er det første året i den nye NTP-perioden) etter at handlingsprogrammet for 2006-2009 er nærmere avklart.

Spørsmål 3

VEGFORMÅL - KAP. 1320 STATENS VEGVESEN -
PROSJEKT VED ØKT RAMME

Hvordan ville departementet prioritere 500 mill. kr til vegprosjekter, utover forslaget i budsjettet, og hva

ville være Vegdirektoratets prioritering i denne forbindelse?

Svar:

Vedlagt følger Samferdselsdepartementets forslag til fordeling av en eventuell økning i bevilgningene på 500 mill. kr til veginvesteringer (vedlegg 1). Ved fordeling av rammeøkningen er det lagt vekt på å følge opp

handlingsprogrammet for perioden 2002-2005. Det er prioritert å øke bevilgningen til flere igangsatte prosjekter/prosjekter som i St.prp. nr. 1 (2004-2005) er forutsatt å starte opp i 2005. Dette vil bidra til å øke handlefriheten i 2006 som i utgangspunktet vil være svært liten på grunn av store bindinger. Det vises for øvrig til merknadsrubrikken i vedlegget.

Vedlegg 2 viser Vegdirektoratets forslag til prioriteringer.

Statsbudsjettet 2005 - forslag til fordeling av evt. rammeøkning på 500 mill. kr til riksveginvesteringer - Vegdirektoratets forslag

Pri	Rute/fylke	Prosjekt/tiltak	Kostnads- overslag for nyan- legg (mill. kr)	Ekstra- bevilgning 2005 (mill. kr)	Akkum- ulert (mill. kr)	Merknad
A	Økte statlige bevilgninger til bompengeprosjekter		-	260	-	
	Oppland	Rv 4 Reinsvoll - Hunndalen	-	20	20	Ta igjen etterslep på statlige midler som er "forskottert" med bompenger.
	Hordaland	Rv 544 Halsnøysambandet	-	20	40	Utsette bompengbidrag - redusere behovet for statsmidler etter 2005.
	Rute 1 og 6	Utbygging av E6/E18 i Østfold	-	50	90	Utsette bompengbidrag - redusere behovet for statsmidler etter 2005.
	Rute 2	E6 Nordre avlastningsveg	-	40	130	Ta igjen etterslep på statlige midler som er "forskottert" med bompenger.
	Rute 7	E18 Kopstad - Gulli	-	50	180	Ta igjen etterslep på statlige midler som er "forskottert" med bompenger.
	Rute 11	E134 Rullestadvjet	-	30	210	Ta igjen etterslep på statlige midler som er "forskottert" med bompenger.
	Rute 15	Rv 2 Kløfta - Nybakk	-	30	240	Utsette bompengbidrag - redusere behovet for statsmidler etter 2005.
	Rute 12	E16 Wøyen - Bjørum	-	20	260	Utsette bompengbidrag - redusere behovet for statsmidler etter 2005.
B	Oppstart av nyanlegg/forsering av igangsatte anlegg		-	240	-	
1	Rute 16	Rv 3 Elverum - Sør-Trøndelag grense	(50)	20	280	Anleggsstart på delparsell (Hovda bru - Fjell). I HP2002-05 er det ført opp 50 mill. kr til strekningen.
2	Rute 12	E16 Borlaug - Voldum	245	40	320	Anleggsstart - i HP prioritert gjennomført i 2002-2005.
3	Rute 13	Rv 15 Sorem - Sundbrua (Vågåmo)	40	20	340	Anleggsstart - i HP prioritert gjennomført i 2002-2005.
4	Finnmark	Rv 888 Helårsveg til Nordkyn	-	20	360	Forsering på delparsell (Ørretvatn - Torskefjorddalen).
5	Nordland	Rv 808 Finneidfjord - Lakshusnes	-	20	380	Forsering av foreslått nyanlegg i 2005.
6	Rute 5	E6 vest for Alta, parsellen Storberget	40-50	20	400	Anleggsstart på delparsell - ikke prioritert i HP 2002-05 pga manglende planer. Viktig for framkommeligheten/ forsynings-situasjonen i Finnmark vinterstid.
7	Buskerud	Rv 283 Kreftingsgate	-	10	410	Forsering av igangsatt anlegg - prosjektet inngår i Vegpakke Drammen.
8	Troms	Rv Sandnessundbrua - gang- og sykkelveg	-	10	420	For å skaffe avtalte statsmidler til Tromsøpakke 2 i 2005.
9	Vestfold	E18 Ekspressbussterminaler ved Kopstad og Fokserød	10	10	430	To nye kollektivprosjekter.
10	Rogaland	Rv 503 Gloppedalen	-	10	440	Økt statlig finansiering.
11	Møre og Romsdal	Rv 653 Eiksundsambandet	-	20	460	Forsering av igangsatt anlegg.
12	Rute 10	E39 Renndalen - Staurset	240	20	480	Anleggsstart - i HP prioritert startet opp i 2002-2005.
13	Rute 16	Rv 3 Innset - Ulsberg	(30)	20	500	Anleggsstart på delparsell (Gullikstad - Ulsberg). I HP2002-05 er det ført opp 30 mill. kr til strekningen.

Statsbudsjettet 2005 - forslag til fordeling av evt. rammeøkning på 500 mill. kr til riksveginvesteringer - Samferdselsdepartementets forslag

Pri	Rute/fylke	Prosjekt/tiltak	Kostnads- overslag for nyanlegg (mill. kr)	Ekstra- bevilgning 2005 (mill. kr)	Akkum- ulert (mill. kr)	Merknad
A	Økte statlige bevilgninger til bompengeprosjekter		-	-	-	-
1	Rute 1 og 6	Utbygging av E6/E18 i Østfold	-	70	70	Utsette bompengebidrag - redusere behovet for statsmidler etter 2005.
2	Rute 15	Rv 2 Kløfta - Nybakk	-	30	100	Utsette bompengebidrag - redusere behovet for statsmidler etter 2005.
3	Rute 7	E18 Kopstad - Gulli	-	100	200	Ta igjen etterslep på statlige midler som er "forskottert" med bompenger.
4	Oppland	Rv 4 Reinsvoll - Hunndalen	-	40	240	Ta igjen etterslep på statlige midler som er "forskottert" med bompenger.
5	Rute 2	E6 Nordre avlastningsveg	-	40	280	Ta igjen etterslep på statlige midler som er "forskottert" med bompenger.
6	Rute 12	E16 Wøyen - Bjørum	-	20	300	Utsette bompengebidrag - redusere behovet for statsmidler etter 2005.
7	Rute 11	E134 Rullestadjuvet	-	40	340	Ta igjen etterslep på statlige midler som er "forskottert" med bompenger.
8	Hordaland	Rv 544 Halsnøy-sambandet	-	20	360	Utsette bompengebidrag - redusere behovet for statsmidler etter 2005.
B	Oppstart av nyanlegg/forsering av igansatte anlegg		-	-	-	-
1	Rute 16	Rv 3 Elverum - Sør-Trøndelag grense	(50)	20	380	Anleggsstart på delparsell (Hovda bru - Fjell). I HP2002-05 er det ført opp 50 mill. kr til strekningen.
2	Rute 12	E16 Borlaug - Voldum	245	40	420	Anleggsstart - i HP prioritert gjennomført i 2002-2005.
3	Rute 13	Rv 15 Sorem - Sundbrua (Vågåmo)	40	20	440	Anleggsstart - i HP prioritert gjennomført i 2002-2005.
4	Finnmark	Rv 888 Helårsveg til Nordkyn	-	20	460	Forsering på delparsell (Ørretvatn - Torskefjorddalen).
5	Nordland	Rv 808 Finneidfjord - Lakshusnes	-	20	480	Forsering av foreslått nyanlegg i 2005.
6	Rute 5	E6 vest for Alta, parsellen Storberget	40-50	20	500	Anleggsstart på delparsell - ikke prioritert i HP 2002-05 pga manglende planer. Viktig for framkommeligheten/ forsynings-situasjonen i Finnmark vinterstid.

Spørsmål 4

JERNBANEFORMÅL - KAP. 1350 JERNBANEVERKET - DISPONERINGER VED ØKT RAMME

Om bevilgningene over kap. 1350 post 30 investeringer i linjen økes med henholdsvis 1000 mill. kr og 2000 mill. kr for 2005, hvordan vil Samferdselsdepartementet disponere midlene?

Svar:

Det vises til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål nr. 2 fra Samferdselskomiteen. Jernbaneverket har i utgangspunktet ikke planreserver for å håndtere en dobling eller tredobling av investeringsbudsjettet i 2005 uten bevilgning til planlegging i forkant. Jernbaneverket planlegger investeringstiltak og vedlikeholdstiltak med utgangspunkt i Jernbaneverkets handlingsprogram til Nasjonal transportplan 2002-2005 og de årlige budsjetter vedtatt av Stortinget. Jernbaneverket må tilpasse sin organisasjon i forhold til den totale aktivitet budsjetttrammen gir rom for og de føringer som ligger i gjeldende handlingsprogram. Det vil derfor være problematisk å oppnå rasjonell gjennomføring av tiltak ved en økning av Jernbaneverkets

investeringsbudsjett i 2005 i den størrelsesorden som spørsmålet antyder.

Ved økte budsjetttrammer prioriterer Jernbaneverket fortsatt økt aktivitet på vedlikehold av infrastrukturen. Jernbaneverket antyder at nye vedlikeholdsprosjekter for om lag 500 mill. kr kan forseres i 2005, i tillegg til den vedlikeholdsaktiviteten som ligger til grunn for foreslått bevilgning for 2005. En økning av Jernbaneverkets budsjettet for 2005 utover de rammer som er foreslått i St.prp. nr. 1 (2004-2005), vil ut fra ovenstående kunne anvendes mest fornuftig innenfor fire aktivitetsområder:

- forsere vedlikehold
- forsere bygging av pågående investeringsprosjekter
- forsere planlegging og tilrettelegging av prioriterte investeringsprosjekter
- forsere tiltak innenfor programområdene

Jernbaneverket mener at følgende investeringstiltak/-aktiviteter kan forseres i 2005 ved økte bevilgninger utover regjeringens budsjettforslag:

- Forsering av GSM-R utbyggingen	100 mill. kroner
- Forsering av Ganddal godsterminal	25 mill. kroner
- Økt aktivitet på programområder herunder stasjoner, rassikring, planoverganger m.m.	275 mill. kroner
- Planlegging/grunnerverv	250 mill. kroner

Dette er som det fremgår først og fremst planleggingsmidler, grunnverv og forsering av tiltak som i liten grad krever en offentlig planprosess/reguleringsplan. Vedlikeholdstiltak og investeringstiltak under programområdene har vesentlig mindre behov for en offentlig arealplanprosess, og det er derfor enklere og raskere å sette inn større ressurser her enn for nyanlegg.

Spørsmål 5

VEGFORMÅL - KAP. 1320 STATENS VEGVESEN - TRAFIKKSIKKERHET/MIDTREKKVERK

Det ønskes en oversikt over mulige prosjekter og tiltak for å øke satsingen på midtrekkverk på 2 og 3 felts veger fra 15 km til ca. 50 km eller investeringene fra ca. 75 mill. kroner til ca. 250 mill. kroner for 2005.

Svar:

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 84, har Statens vegvesen anslått det som aktuelt å bygge midtrekkverk på om lag 80 km eksisterende to- og trefelts riksveger i perioden 2006-2009. De aktuelle prosjektene er allerede identifisert. Oversikten nedenfor viser hvilke av disse prosjektene som ut fra plansituasjonen bør kunne klargjøres for bygging i 2005. Rekkefølgen er basert på prosjektenes netto nytte i forhold til kostnaden. Videre planlegging kan avdekke problemer som gjør at noen av prosjektene likevel ikke kan bygges i 2005, eventuelt at kun deler av prosjektet kan ferdigstilles. Det er noe usikkerhet knyttet til kostnadsoverslagene for alle prosjektene i tabellen nedenfor.

Prosjekt	Km	Kostnad mill. kr
Rute 3 E6 Homla bru - Hommelvik bomstasjon, Sør-Trøndelag	1,3	2
Rute 12 E16 Skaret tunnel - Nes tunnel, Buskerud	1,6	5
Rute 12 E16 Rørvikbakkene, Buskerud	2,9	9
Rute 2 E6 Rudshøgda, Hedmark	4,0	29
Rute 3 E6 Ranheim bomstasjon - Væretunnelen, Sør-Trøndelag	3,6	11
Rute 3 E6 Gråmyra - vektstasjonen, Nord-Trøndelag	4,9	33
Rute 7 E18 Flykafeen - Aulerød, Vestfold	2,7	15
Rute 3 E6 Ronglan - Hotran, Nord-Trøndelag	5,6	40
Rute 7 E18 Langangen - Telemarksporten, Telemark	4,3	30
Rute 7 E18 Stoa - Rannekleiv, Aust-Agder	3,3	45
Rute 8 E39 Storenes - Tangval, Vest-Agder	3,1	38
Sum	37,3	257

Spørsmål 6

JERNBANEFORMÅL - KAP. 4350 JERNBANEVERKET - POST 01 KJØREVEGSAVGIFT

- i) Under kap. 4350, post 01 er det inntektsført 42,8 mill. kr som betaling for bruk av linjen.
 - Hvor stort ville dette beløpet vært for godstransport hvis de totale kostnadene, også miljøkostnader ble tatt med? Det legges som forutsetning at det ble innført betaling for all godstrafikk.
- ii) Hvor mye måtte inntektsføres for tilsvarende når det gjelder persontransport? Det bes om at kostnadene brytes ned på de forskjellige strekningene, dvs. Dovrebanen, Bergensbanen, Nordlandsbanen osv.

Svar:

Dagens kjørevegsgift er basert på at togtransport skal betale den samme relative andelen av marginale samfunnsøkonomiske kostnader ved transport som vegtransport. Kjørevegsgiften er ikke ment å være kostnadsdekkende. Det vises til nærmere omtale av kjørevegsgiften i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015. Prinsippene for beregning av dagens kjørevegsgift er i samsvar med intensjonene i EU-Rådsdirektiv 2001/14/EF, implementert i

norsk rett i forskrift nr. 135 av 5. februar 2003 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av det nasjonale jernbanenettet (fordelingsforskriften). Dette betyr at prisen (kjørevegsgiften) skal fastsettes ut fra hensynet til effektiv bruk av eksisterende jernbaneinfrastruktur, og dette innebærer at det bare unntaksvis kan fastsettes priser høyere enn marginalkostnadene (dvs. økte drifts-, vedlikeholds- og miljøkostnadene ved å kjøre ett ekstra tog).

Dersom kjørevegsgiften skulle gjøres kostnadsdekkende for statens samlede kostnader knyttet til drift og vedlikehold av infrastrukturen, jf. kap. 1350, post 23, ville det ikke være grunnlag for å drive noen form for person- eller godstransport på jernbanenettet på bedriftsøkonomisk grunnlag. Staten kjøper i dag det meste av persontogtrafikken på det norske jernbanenettet (jf. kap. 1351, post 70), og en økning av kjørevegsgiften for persontog vil derfor gi en tilsvarende økning i behovet for statlig kjøp av persontransporttjenester med tog. Drifts- og vedlikeholdsutgiftene blir i dag fordelt etter den administrative inndelingen av Jernbaneverket i Banesjefområder og ikke pr. banestrekning. Jernbaneverket har pr. i dag ikke regnskapsopplysninger til å beregne og fordele kostnadene for hhv. person- og godstransport på den enkelte banestrekning.

Spørsmål 7

JERNBANEFORMÅL - KAP. 1350 PERSONTRANSPORT MED TOG

Er forslaget i statsbudsjettet om kjøp av persontransport tilstrekkelig for å opprettholde dagens togproduksjon?

Svar:

NSB har hatt en inntektssvikt i forhold til forventet ved inngåelse av rammeavtalen for perioden 2003-2006 selv om det må registreres vekst i passasjertallet og muligheter for bedret økonomisk resultat siden siste halvdel av 2003. Budsjettforslaget for 2005 gir derfor en styrking av bevilgningen til statlig kjøp i forhold til rammeavtalen med en økning på 86 mill. kr i forhold til saldert budsjett 2004. I tillegg har NSB fått en avgiftslettelse i forhold til rammeavtalen som følge av innføringen av merverdiavgift på persontransport med lav sats fra 01.03.2004.

Togtilbudet og øvrige rammevilkår er i utgangspunktet fastlagt gjennom rammeavtalen og danner grunnlaget for Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2005. I forhold til rammeavtalen er det nå foreslått endringer som innebærer at driften av alle nattog inngår i avtalen om statlig kjøp av persontransporttjenester fra NSB, og togtilbudet foreslås videreført i 2005. Derimot legges det opp til å avslutte statlig kjøp av regiontogtilbudet Vøgne med et daglig togpar mellom Oslo og Geilo f.o.m. juni 2005, jf. nærmere begrunnelse i St.prp. nr. 1 (2004 - 2005). De frigjorte midlene foreslås brukt til å styrke innsatsen på Jærbanen og Intercity Oslo - Lillehammer. En vridning av ressursbruken fra områder med lav trafikk til større innsats i befolkningstette strøk er i tråd med intensjonene i Nasjonal transportplan 2006 - 2015. Forhandlingene med NSB er ikke endelig avsluttet, men det vil kun være aktuelt med evt. enkelte mindre produksjonstilpasninger i 2005 i forhold til togtilbudet i 2004.

Samferdselsdepartementet viser også til omtale av mva.-lettelser i St.prp. nr. 1 (2004 - 2005) hvor det opplyses at årlig besparelse innenfor området med statlig kjøp vil være om lag 100 mill. kr. Disse beregningene er usikre. Bl.a. basert på nye 2004-tall fra NSB er det rimelig å anta at mva.-fordeler for driften av persontog vil være i overkant av 50 mill. kr i 2005. I tillegg vil NSB få en finansiell gevinst på investeringer i nytt materiell. Den vil i 2005 kunne bli på om lag 70 mill. kr basert på dagens planer for overtakelse av nytt materiell.

ST.PRP. NR. 1 (2004-2005) - SPØRSMÅL FRA SAMFERDSELSKOMITEEN - PREISERING AV FORUTSETNINGER I SVAR PÅ SPM. NR. 7 FRA STORTINGETS SAMFERDSELSKOMITE

Jeg viser til tidligere brev fra Samferdselsdepartementet til Stortingets Samferdselskomité med svar på spm. nr. 7 fra Samferdselskomiteen. Videre viser jeg til e-post fra komitésekretæren med spørsmål om departementet ønsker å presisere enkelte forskjeller mellom NSBs og departementets framstilling av anslagene på

mva-virkninger for NSB for 2005, jf vedlagte kopi av brev fra NSB av 11.11.2004.

Det opprinnelige svaret på spm. nr. 7 hadde bl.a. som formål å korrigere selve anslaget på mva-virkninger basert på oppdaterte opplysninger, og presisere skillet mellom mva-virkninger med direkte betydning for driften og virkninger med betydning for egenkapitalandelen til selskapet. Skillet mellom virkninger for drift og egenkapital er viktig da mva-gevinster knyttet til driften kan ha betydning for kjøp av persontransport med jernbane. De nye tallene, gitt i departementets svar på spm. nr. 7, innebærer en viss svekkelse av NSBs driftsresultat i forhold til tidligere antagelser om mva-gevinster. På den andre siden innebærer tallene en styrking av egenkapitalen sammenlignet med lavere anslag på mva-gevinster for investeringer.

Forskjellen i departementets og NSBs framstilling av virkningene for 2005 knytter seg i hovedsak til hvilke antagelser som bør legges til grunn for passasjerinntektene og mva-pliktige kostnader for 2005. I departementets framstilling er det lagt til grunn at passasjerinntekter og kostnader, og dermed forskjellen mellom inngående og utgående mva, blir om lag slik som 2004 ligger an til å bli.

NSBs tall baserer seg på den økonomiske kalkylen som ligger til grunn for rammeavtalen. Siden det bare er mindre forskjeller i det faktiske kostnadsanslaget for 2004 og kalkylen for 2005, må passasjerinntektene øke betydelig for at mva-gevinsten faktisk skal bli redusert til det nivået NSB oppgir. Et grovt anslag indikerer at for hver 10 mill. reduksjon i mva-gevinst må passasjerinntektene øke med om lag 160 mill. kr, dersom driftskostnadene er uendret.

Beregningene og diskusjonen med NSB viser at hva som er et rimelig anslag for 2005 påvirkes av mange faktorer og er usikkert. Departementet legger til grunn at tallene skal reflektere forventede faktiske gevinster og har derfor valgt å framskrive 2004 i vårt anslag for 2005. NSBs kalkyle vil med stor sannsynlighet underverdure mva-gevinstene.

Når det gjelder mva-gevinsten knyttet til overtakelse av investeringer i nytt materiell så kan denne ikke ses i direkte sammenheng med bevilgningene til statlig kjøp. Realvirkningen for NSB er lavere nettoppris på materiellet som gir lavere lånebehov og dermed en styrking av egenkapitalen. Også disse anslagene er beheftet med usikkerhet, bl.a. som følge av NSBs forhandlinger med leverandørene om redusert pris etter store forsinkelser i leveransene.

Spørsmål 8

LUFTFARTSFORMÅL - SIKKERHETSDELEN AV AVINOR

Ville kostnadene for flypassasjerene øke dersom sikkerhetsdelen av Avinors virksomhet føres over til et eget forvaltningsselskap?

Svar:

Flysikringsdivisjonen i Avinor leverer lufttrafikkjenester (flykontroll) fra tre kontrollsentraler og 20 kontrolltårn, samt flynavigasjonstjenester (tekniske

støttetjenester). Tjenestene finansieres ved underveisavgiften, startavgiften og kommersielle inntekter fra Avinors lufthavnvirksomhet.

Avinor mener at kostnadene til flysikringstjenestene ville øke dersom tjenesten skilles ut fra Avinor og etableres som et eget organ. Dette begrunnes først og fremst gjennom tap av synergier med resten av Avinor i forbindelse med administrasjon og ledelse innenfor lønn og regnskap, personal, økonomistyring, sikkerhet, IKT etc. Ved dagens integrerte modell kan enkelte investeringer nyttiggjøres både innenfor flysikringstjenesten og øvrige deler av Avinor. En utskilling vil derfor kunne øke investeringsbehovet.

Samferdselsdepartementet har per i dag ikke grunnlag for å vurdere de konkrete økonomiske konsekvensene av å etablere flysikringsdivisjonen i Avinor som et eget forvaltningsorgan eller selskap. Departementet har heller ikke grunnlag for å vurdere mulighetene for effektivisering på kort og lang sikt ved en slik organisatorisk løsning. Under henvisning til ovenstående opplysninger fra Avinor må man imidlertid kunne gå ut fra at dette vil kunne innebære administrative merkostnader som flypassasjerene må bære.

Spørsmål 9

LUFTFARTSFORMÅL - KAP. 1311 TILSKUDD TIL REG. FLYPLASSER/POST 70

- i) Avinor AS skal iht. budsjettforslaget for tilføres 40 mill. kroner til drift av regionalnettet, hvordan finansieres den øvrige driften av Avinor AS (regionalnettet og stamrutenettet)?
- ii) Hvor mye mener Avinor AS selv at de trenger for å drive regionalnettet?

Svar:

- i) I St.meld. nr. 36 (2003-2004) Om virksomheten til Avinor AS, særlig kap. 2.3, redegjøres det for finansieringen av Avinor. Som det framgår der, er finansieringen tredelt (i parentes er angitt andel av de samlede inntektene i 2004):
 - statlig kjøp av regionale lufthavntjenester (5 pst.)
 - trafikkinntekter (64 pst.)
 - kommersielle inntekter (31 pst.)

For 2005 innebærer foreslått bevilgning i statsbudsjettet på 40 mill. kr at statlig kjøp av regionale lufthavntjenester vil utgjøre om lag en pst. av selskapets samlede inntekter. Reduksjonen i kjøpsbeløpet i forhold til 2004 henger sammen med motregning av Avinors gevinst på 250 mill. kr ved å komme inn i merverdiavgiftsopplegget.

Trafikkinntekter er det flyselskapene betaler for å benytte Avinors infrastruktur på bakken og i luftrommet. Dette er regulert av takstregulativet, som fastsettes av Samferdselsdepartementet i en årlig forskrift. De viktigste avgiftene er startavgift, terminalavgift, securityavgift og underveisavgift. Kommersielle inntekter er for eksempel inntekter

fra utleie av arealer på lufthavnene til butikker, spisesteder og parkering.

- ii) For 2005 har Avinor beregnet et underskudd på de regionale lufthavnene på om lag 420 mill. kr, jf. omtale i St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 66. Differansen mellom foreslått bevilgning på 40 mill. kr til statlig kjøp av regionale lufthavntjenester (som utgjør 290 mill. kr korrigeret for merverdiavgift) og Avinors beregnede underskudd dekkes ved kryss-subsidiering fra de lønnsomme lufthavnene. Korrigeret for innføring av merverdiavgift på luftfartens infrastruktur, innebærer bevilgningen en styrking av statens tilskudd på om lag 10 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2004.

Spørsmål 10

LUFTFARTSFORMÅL - UTBYTTE MV. AVINOR AS

I budsjettforslaget er det tatt høyde for et utbytte på 50 mill. kroner. Hvor stort overskudd er det beregnet i Avinor AS for 2004, og hva ligger eventuelt bak en slik beregning?

Svar:

Avinor AS opplyser at en prognose for morselskapets overskudd etter skatt for 2004, er forbundet med stor usikkerhet, men at dette forsiktig kan anslås til om lag 120 mill. kr, jf. nærmere omtale i St.prp. nr. 1 (2004-2005), side 70. Bak denne beregningen ligger Avinors prognoser og forutsetninger knyttet til framtidig inntekts- og utgiftsutvikling.

Spørsmål 11

JERNBANEFORMÅL - NSB AS OG EIERSKAP NETTBUSS AS

NSB AS eier busselskapet Nettbuss AS.

Hvilke begrunnelse har statsråden for å eie et busselskap?

Svar:

I månedskiftet oktober/november 2004 vil Samferdselsdepartementet legge frem for Stortinget en melding om virksomheten i NSB AS. Stortingsmeldingen inneholder blant annet departementets vurderinger av NSBs hovedutfordringer, strategier og planer for de kommende årene, herunder større omorganiseringer og endringer i tilknytningsformer. Departementets vurderinger av blant annet det fremtidige eierskapet til Nettbuss AS og selskapets tilknytning til NSB AS er nærmere omtalt i denne stortingsmeldingen.

Spørsmål 12

VEGFORMÅL - FYLKESVEGER

- i) Er det mulig å få en oversikt over hvor mye de enkelte fylker bevilger til drift, vedlikehold og investeringer i fylkesvegene?
- ii) Og hvor mye av disse midlene er tilført det enkelte fylke i form av rammetilskudd fra staten?

Svar:

- i) Siste avsluttede regnskapsår som viser fylkeskommunenes utgifter til fylkesveger er 2003. Oversikt over fylkeskommunenes utgifter til fylkesvegformål framgår av rapporteringssystemet KOSTRA (Kommune-Stat-Rapportering). Fylkeskommunenes utgifter til fylkesvegformål er i KOSTRA fordelt på funksjonene 720 Fylkesveger - nyanlegg, drift og vedlikehold og 721 Fylkesveger - miljø- og trafikksikkerhetstiltak. Uttrekk fra rapporteringssystemet KOSTRA for funksjonene 720 og 721 følger vedlagt.
- ii) Fylkeskommunens utgifter til fylkesveger finansieres i all hovedsak gjennom de frie inntektene, dvs. skatt og rammetilskudd.
- Hvordan størrelsen på de frie inntektene fordeler seg mellom skatt og rammetilskudd vil variere for

de ulike fylkeskommunene. Fylkeskommuner som for eksempel Akershus og Vestfold har en høyere andel skatteinntekter enn fylkeskommuner som Troms og Finnmark, hvor rammeoverføringene er relativt store.

I budsjettssammenheng ses størrelsen på og utviklingen i de frie inntektene på makronivå under ett. Dernest er det et politisk spørsmål hvor mye som skal fordeles som hhv. skatt og rammetilskudd. Det ligger dermed ikke et bestemt beløp til fylkesveger i rammetilskuddet eller i skatteinntektene.

Slik inntektssystemet er utformet er det ikke mulig å tallfeste hvor stor andel av rammetilskuddet som er knyttet til fylkesveger, lokal rutetransport, skole m.m. Derimot er det mulig å beregne hvor mye av de frie inntektene som går til fylkesveger, lokal rutetransport eller skole.

Brutto driftsutgifter 2003

	Brutto driftsutg. i 1000 kr, fylkesveier, nyanl./drift/vedlikeh	Brutto driftsutg i 1000 kr, fylkesv.-miljø-/ trafikksikkerhetst	Sum
01 Østfold	32 659	10 457	43 116
02 Akershus	74 513	27 312	101 825
03 Oslo	0	0	0
04 Hedmark	91 501	6 714	98 215
05 Oppland	135 842	16 928	152 770
06 Buskerud	67 457	0	67 457
07 Vestfold	46 843	2 760	49 603
08 Telemark	69 257	1 777	71 034
09 Aust-Agder	43 660	4 629	48 289
10 Vest-Agder	55 069	3 464	58 533
11 Rogaland	116 426	7 251	123 677
12 Hordaland	140 049	238	140 287
14 Sogn og Fjordane	114 134	0	114 134
15 Møre og Romsdal	115 374	8 111	123 485
16 Sør-Trøndelag	71 559	107	71 666
17 Nord-Trøndelag	98 561	0	98 561
18 Nordland	188 747	0	188 747
19 Troms	111 634	3 126	114 760
20 Finnmark Finnmarku	27 214	4 445	31 659
I ALT	1 600 499	97 319	1 697 818

Spørsmål 13

VEGFORMÅL - TRAFIKKVEKST

Hvilken trafikkvekst er lagt til grunn for investeringer, drift og vedlikehold på veg?

Svar:

Det er lagt til grunn en trafikkvekst på 1,6 prosent i St.prp. nr. 1 (2004-2005).

Spørsmål 14

VEGFORMÅL - KAP. 4320 STATENS VEGVESEN/POST 2 DIVERSE GEBYRER

Under post 2 Diverse gebyrer er det inntektsført 350 mill. kr. som tilsvarer en økning på 18,9 pst. Skyldes

disse 18,9 pst. en ren gebyrøkning eller fremkommer dette på grunnlag av flere brukere?

Svar:

Inntektsøkningen fra saldert budsjett 2004 i forhold til forslaget for 2005 utgjør 55,7 mill. kr eller 18,9 pst. Økningen skyldes videreføring av den økningen av gebyrsatsene som ble gjennomført i forbindelse med revidert nasjonalbudsjett og ikke økning i etterspørselen.

Det er i forslaget ikke lagt opp til noen endringer av de gjeldende gebyrsatser.

Spørsmål 15

VEGFORMÅL - PRISEN PÅ FØRERKORT

I brev til departementet datert den 22. juni d.å. hadde Fremskrittspartiet spørsmål om prisen på førerkort vil øke. Det ble spurt om "en beregning av statens egne kostnader som er knyttet til tjenestene for utstedelse av kjørekort". Svaret fra Samferdselsdepartementet synes å ligge noe på siden av det direkte spørsmålet, jf. svar ved statssekretær Arnfinn Ellingsen datert 09.07.2004.

Kan departementet se på saken på nytt, og presisere nærmere med tall - og som da viser selvkost for utstedelse av førerkort?

Svar:

Tjenestetilbudet til publikum når det gjelder førerprøver og førerkortutstedelse er under revisjon og denne prosessen vil kunne påvirke Statens vegvesens kostnader knyttet til disse tjenestene. Som et ledd i dette revisjonsarbeidet gjøres det nye beregninger av Statens vegvesens kostnader tilknyttet de gebyrbelagte tjenestene. Samferdselsdepartementet har som det framgår av St.prp. nr. 1 (2004-2005) lovet å komme tilbake med en grundigere gjennomgang av gebyrnivået med den hensikt å fastsette mest mulig kostnadsriktige gebyrer i forbindelse med St.prp. nr. 1 (2005-2006).

I revidert nasjonalbudsjett for 2004 ble de fleste gebyrene på kap. 4320, post 02 Diverse gebyrer, økt fra 1. juli 2004. Foreløpige beregninger i Vegdirektoratet viser følgende bilde når det gjelder kostnadsdekning for gebyrer innen førerkort/føreroplæring:

- For teoretisk førerprøve er gebyret høyere enn selvkost.
- For praktisk førerprøve er gebyret om lag selvkost.
- For utstedelse av førerkort og diverse førerrettbevis er gebyret høyere enn selvkost.

Spørsmål 16

VEGFORMÅL - BRUK AV NORSKE OG UTENLANDSKE ENTREPRENØRBEDRIFTER

Hvor mye er det mulig ved bruk av både norske og utenlandske entreprenørbedrifter å øke henholdsvis investeringer og vedlikeholdet på veg innenfor kommende budsjettperiode 2005?

Svar:

VEDLIKEHOLD AV VEGER

Statens vegvesen har ikke oversikt over de leveringsmulighetene entreprenørene har. Leverandører av produkter til vedlikehold av vegen spenner over flere bransjer fra maskin- og asfaltleverandører til elektrofirmaer og rene vareleveranser.

Statens vegvesen vurderer det som mulig å øke bevilgningen til vedlikehold med 1 600 mill. kr i 2005. Tabellen viser de områdene hvor det er mulig å sette inn ekstra ressurser.

Område	Mill. kr.
Tunnel	180
Drenering	220
Asfalt	850
Vegutstyr	80
Bruer og kaier	190
Uspesifisert/øvrig	80
Sum	1 600

INVESTERINGER

Etter omorganiseringen av Statens vegvesen skal alle investerings- og vedlikeholdsarbeider konkurranseutsettes. Dette skal skje i henhold til regelverket for offentlige anskaffelser. Fra bevilgning blir gitt og til den blir brukt vil det derfor gå noe tid. Videre er det på bakgrunn av plansituasjonen og den omstillingen som finner sted i Vegvesenets organisasjon, noe begrenset hvor stor rammeøkning som kan tas i mot på investeringssiden i 2005 dersom det ikke allerede er lagt til grunn oppstart. Vegdirektoratet regner med at det ikke vil være mulig å øke aktivitetsnivået på investeringssiden med mer enn om lag 250 mill. kr utover forslaget i St.prp. nr. 1 (2004-2005).

Spørsmål 17

JERNBANEFORMÅL - INVESTERINGSBUDSJETTET/ INNGÅTTE AVTALER

Hvor mye kan reduseres på investeringsbudsjettet til området jernbaneformål for budsjettåret 2005 uten å komme i konflikt med inngåtte avtaler?

Svar:

I investeringsporteføljen har Jernbaneverket inngått en rekke avtaler og bindinger knyttet til rådgivnings- og entreprenørkontrakter. Det er dessuten inngått husleiekontrakter og etablert prosjektorganisasjoner for igangsatte prosjekter som det er knyttet kostnader til. For igangsatte prosjekter er det små muligheter til å redusere avsatte bevilgninger uten å komme i konflikt med inngåtte kontrakter. Reduserte bevilgninger til igangsatte prosjekter vil forsinke framdriften av prosjektene i tillegg til at prosjektorganisasjoner må avvikles. Det er dessuten forventninger hos berørte kommuner og grunneiere at igangsatte prosjekter slutføres og at nye prosjekter som har vært planlagt over lenger tid, skal komme i gang raskest mulig. Totalt vil dette også måtte bety kostnadsøkninger for berørte prosjekter. Jernbaneverket har anslått muligheten for å redusere foreslåtte investeringsbevilgninger med ca. 230 mill. kr uten at dette får kontraktsmessige konsekvenser.

Spørsmål 18

KAP. 1320 POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER

Under post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester foreslås en bevilgning for 2005 på 1 166 mill. kr.

Er det mulig å gi en tabellarisk oversikt som viser de enkelte riksvegferjeforbindelser (fylkesvis) og med tall for hvert enkelt samband som viser:

- Kjøp/bevilgning i kroner pr. år
- Antall biler og passasjerer fraktet årlig

Svar:

Statens vegvesen kjøper riksvegferjetjenester fra 19 ferjeselskaper. Forhandlingene mellom Statens vegvesen foregår på selskapsnivå, og ikke på sambandsnivå. Det foreligger derfor ikke oversikt over tilskudd pr. samband. Det endelige selskapsvise oppgjøret for 2003 er ennå ikke helt klart. Som en tilnærming til statlig kjøp/bevilgning pr. samband er det laget en oversikt over statlig kjøp for hvert fylke for 2003 (statsregnskapet), jf. tabell 1. Av tabell 2 framgår det hvilke riksveg-samband (merket RS og ES) som er omfattet av det statlige kjøp for hvert fylke.

Tabell 1

Fylke	<i>I mill. 2003-kr</i>
	Statlige midler til kjøp av ferjetjenester
Buskerud	6,9
Vest-Agder	11,3
Rogaland	103,0
Hordaland	165,4
Sogn og Fjordane	123,0
Møre og Romsdal	205,3
Sør-Trøndelag	12,1
Nord-Trøndelag	29,2
Nordland	293,7
Troms	97,8
Finnmark	26,7
Uspesifisert	2,1
Sum	1076,5

Ferjestatistikken baserer seg på ferjeselskapenes elektroniske registrering og billettering av passasjerer og kjøretøy. I tabell 2 fremkommer oversikt over antall fraktede kjøretøy og passasjerer i 2003 for hvert enkelt samband. Fører av kjøretøy regnes ikke med i passasjerstatistikken. Statistikken omfatter både riksveg/europaveg- og fylkesvegferjesamband, merket som hhv. RS og FS.

Tabell 2

Vegtype	Samband		Sum Kjøretøy	Sum Pass.
	1 Østfold			
RS	MOSS	HORTEN	1 198 124	1 256 337
	6 Buskerud			
RS	SVELVIK	VERKET	102 549	78 772
	10 Vest-Agder			
RS	LAUNES	KVELLANDSTRAND	98 495	126 883
FS	ANDABELØY	ABELSNES	15 718	26 390
	11 Rogaland			
RS	RANDABERG	SKUDENESHAVN	59 266	102 584
RS	SAND	ROPEID	148 102	157 878
RS	STAVANGER	TAU	350 255	775 708
FS	HANASAND	JELSA	185 027	184 959
RS	RANDABERG	KVITSØY/SKUDENESH.	2 856	5 971
RS	RANDABERG	KVITSØY	35 494	66 110
RS	LAUVVIK	OANES	507 542	465 652
RS	HJELMELAND	NESVIK	171 142	198 003
ES	MORTAVIKA	ARSVÅGEN	795 552	1 002 823
	12 Hordaland			
RS	KINSARVIK	KVANNDAL	245 582	345 214
RS	GJERMUNDSH.	VARALDSØY	148 159	181 958
RS	SKÅNEVIK	UTÅKER	64 627	74 862
FS	JEKTEVIK	HODNANES	139 203	123 561
RS	HALHJEM	BRUNTVEIT	134 148	157 736
RS	BUAVÅG	LANGEVÅG	64 306	65 584
ES	HALHJEM	SANDVIKVÅG	608 972	829 944

Vegtype	Samband		Sum Kj.tøy	Sum Pass.
RS	KROKEIDE	AUSTEVOLLSELLA	245 040	276 083
RS	HATTVIK	VENJANESET	325 443	356 874
RS	JONDAL	TØRVIKBYGD	85 845	109 517
RS	BRURAVIK	BRIMNES	352 539	550 099
RS	RANAVIK	SUNDE	196 349	219 586
RS	HUSAVIK	SANDVIKVÅG	43 751	41 496
FS	FJELLBERG	FJELLBERGØY	22 704	28 521
RS	KLOKKARVIK	HJELLESTAD	14 729	24 154
RS	LEIRVÅG	SLØVÅGEN	136 473	136 867
RS	FEDJE	SÆVRØY	35 840	61 132
RS	BREISTEIN	VALESTRANDFOSS	191 131	281 649
RS	MASFJORDNES	DUESUND	38 701	34 418
14 Sogn og Fjordane				
RS	HELLA	DRAGSVIK	261 915	316 251
ES	LAVIK	OPPEDAL	385 015	495 332
ES	LOTE	ANDA	344 525	343 347
RS	KRAKHELLA	RYSJEDALSVIKA	32 379	33 258
RS	DALE	EIKENES	16 113	35 866
RS	MANHELLER	FODNES	468 783	612 923
RS	ISANE	STÅRHEIM	103 783	96 275
RS	MÅLØY	OLDEIDE	45 150	64 016
RS	ASKVOLL	GJERVIK/	42 276	65 914
RS	SMØRHAMN	KJELKENES	34 444	36 567
FS	NÅRA	DALØY	7 944	9 511
15 Møre og Romsdal				
ES	FESTØYA	SOLEVÅGEN	482 178	432 672
ES	VOLDA	FOLKESTAD	255 350	280 296
RS	EIDSDAL	LINGE	159 492	269 868
RS	ØRSNESET	MAGERHOLM	661 325	604 233
RS	GEIRANGER	HELLESYLT	23 193	120 600
RS	ÅRVIKA	KOPARNES	159 035	144 533
RS	SØLSNES	ÅFARNES	276 839	324 349
ES	HALSA	KANESTRAUM	242 527	270 889
RS	BREMSNES	KRISTIANSUND	254 093	389 412
RS	VOLDA	LAUVSTAD	92 960	127 893
RS	EIKSUND	RJÅNESET	244 267	199 759
RS	LEKNESET	SÆBØ	34 006	53 948
RS	HAREID	SULESUND	563 452	477 038
RS	BRATTVÅG	DRYNA	84 254	89 471
ES	MOLDE	VESTNES	576 289	650 822
RS	AUKRA	HOLLINGSHOLM	224 772	196 153
RS	AUKAN	FORSNES	3 610	4 216
RS	KVANNE	RYKKJEM	168 437	153 423
RS	AUKAN	VINSTERN	68 776	61 744
RS	SEIVIKA	TØMMERVÅGEN	152 018	144 717
RS	SKJELTEN	KJERSTAD	98 357	104 421
FS	LARSNESET	ÅRAM	47 570	71 130
FS	MOLDE	SEKKEN	10 675	24 850
RS	ARASVIKA	HENNSET	33 885	27 266
RS	SOLHOLMEN	MORDALSVÅGEN	145 346	124 540
RS	STRANDA	LIABYGDA	134 520	160 890
RS	AUKAN	EDØY	55 209	55 375
RS	FINNØYA	SANDØYA	16 786	35 745
RS	VALLDAL	GEIRANGER	1 118	2 246

Vegtype	Samband		Sum Kj.tøy	Sum Pass.
	16 Sør-Trøndelag			
FS	KIRKHOLMEN	LINESØY	9 734	12 071
RS	BREKSTAD	VALSET	109 947	114 932
RS	FLAKK	RØRVIK	685 630	733 783
FS	DJUPFEST	TARVA	2 091	5 189
	17 Nord-Trøndelag			
RS	LEVANGER	HOKSTAD	37 158	88 180
RS	HOFLES	GEISNES	96 182	98 435
RS	ØLHAMMEREN	SEIERSTAD	51 943	42 637
KS	EIDSHAUG	GJERDINGA	2 595	5 351
KS	BORGANN	RAMSTADLANDET	917	5 354
RS	SKEI	GUTVIK	25 022	26 861
	18 Nordland			
RS	VENNESUND	HOLM	95 628	119 439
RS	HORN	ANDDALSVÅG	53 369	69 244
RS	HORN	IGERØY	32 183	32 721
RS	IGERØY	TJØTTA	3 536	5 119
RS	TJØTTA	FORVIK	52 786	86 303
RS	LEVANG	NESNA	77 184	103 794
RS	SANDNESSJØEN	BJØRN	96 519	152 155
RS	SANDNESSJØEN	ENGAN	31 725	59 349
RS	HEMNESBERGET	LEIRVIKA	23 988	32 343
FS	ONØYA	STOKKVÅGEN	24 096	33 496
FS	DAGSVIK	MOSJØEN	17 516	21 107
FS	SOLFJELL	VANDVE	1 805	5 901
FS	NESNA	NESNAØYENE	32 029	58 388
FS	DIGERMULEN	FINNVIK	3 545	3 679
ES	MELBU	FISKEBØL	193 860	261 241
FS	KALJORD	HANØY	3 454	4 237
RS	SVOLVÆR	SKUTVIK	46 319	102 598
RS	BODØ	VÆRØY	7 313	22 018
ES	BOGNES	SKARBERGET	139 984	193 260
RS	BOGNES	LØDINGEN	95 370	125 752
RS	DRAG	KJØPSVIK	29 771	40 539
RS	BODØ	MOSKENES	25 550	82 950
RS	FESTVÅG	MISTEN	66 737	76 568
RS	KILBOGHAMN	JEKTVIK	36 761	56 217
RS	FORØY	ÅGSKARET	56 648	70 684
FS	HORSDAL	SUND	12 076	13 702
FS	ØRNES	MELØYSUND	23 312	38 910
RS	NORDNESØY	KILBOGHAMN	7 183	12 114
	19 Troms			
FS	HANSNES	STAKKVIK	29 091	44 954
RS	HARSTAD	SØRROLLNES	40 857	55 832
RS	REFSNES	FLESNES	119 124	148 169
RS	HANSNES	SKÅNINGSBUKT	35 743	54 232
RS	STORNES	BJØRNERÅ	82 692	77 887
RS	VIKRAN	LARSENG	87 424	77 133
FS	ROTSUND	HAVNNES	6 248	8 731
RS	FENES	AUSTNES	24 079	23 616
FS	MIKKELVIK	BROMNES	9 707	10 639
FS	BORKENES	KVEØY	22 045	26 282
FS	BELLVIK	VENGESØY	7 103	16 801
RS	STORSTEIN	LAUKSUNDSKARET	32 394	34 006
RS	SVENSBY	BREIVIKEIDET	120 495	174 583

Vegtype	Samband		Sum Kj.tøy	Sum Pass.
RS	LYNGSEIDET	OLDERDALEN	55 446	128 289
	20 Finnmark			
FS	HAVØYSUND	GUNNARNES	392	21
RS	ØKSFJORD	HASVIK	13 239	15 211
FS	NYVOLL	EIDET	17 473	17 644
FS	AKKARFJORD	KJERRINGHOLMEN	13 043	13 365
FS	ØKSFJORD	TVERRFJORD	8 397	11 618
FS	ØKSFJORD	BERGSFJORD	3 638	4 694

Spørsmål 19

LUFTFARTSFORMÅL - KAP. 1313 -
LUFTFARTSTILSYNET/FLYTTEPROSESSEN

Kva er statsråden si vurdering av flytteprosessen i Luftfartstilsynet, og kva tiltak er sett i verk for å rekruttera tilstrekkeleg og kompetent arbeidskraft?

Svar:

Flytteprosessen i Luftfartstilsynet er i gang. Det blei oppretta eit kontor i Bodø 01.10.2004. Dei fyrste 16 medarbeidarane er nå på plass. Desse medarbeidarane kommer nå til å gjennomgå ei seks månadar lang grunnopplæring som er knytt til utøvinga av tilsynsverksemda innanfor luftfarten. Ytterlegare to medarbeidarar kjem etter nyttår, som også går inn i opplæringsprogrammet. Det blei lyst ut 34 stillingar i fyrste utlysingsrunde.

Kjernekompetansen i Luftfartstilsynet er flyoperative og flytekniske inspektørar. Det er i dag meir enn 50 slike inpektørar og leiarar i Luftfartstilsynet. Dei som er tilsette i Bodø så langt er knytte til områda flyplassar, lufttrafikkteneste, og analyse og security, medan det på dei flyoperative og flytekniske områda har vore vanskeleg å rekruttere medarbeidarar. Førabels har det bare vore mogleg å få ein flygarinspektør og tre flytekniske inspektørar.

Luftfartstilsynet har i si vurdering av søkjarane lagt vekt på at alle som skal tilsettjast har tilstrekkeleg flyfagleg grunnkompetanse, før dei får opplæring som skal sette dei i stand til å utøve verksemda som tilsynsinspektør i luftfarten. Kompetansekrava følgjer i hovudsak av internasjonalt regelverk. SINTEF-rapporten konkluderer mellom anna med at dei krava Luftfartstilsynet stiller til nye medarbeidarar er i samsvar med internasjonale retningslinjer og regelverk.

Ettersom det i den fyrste utlysingsrunden har vore svært vanskeleg å rekruttere medarbeidarar til kjerneområda, vurderte Samferdselsdepartementet det slik at ein bør ta i bruk tiltak som høgare lønn og pendlarordningar for å få fleire søkjarar som tilfredstiller kvalifikasjonskrava.

I andre rekrutteringsrunde blei i alt 40 stillingar lyst ut. Det blei åpna for å vurdere høgare lønn i særskilte tilfeller. I tillegg blei det åpna for å vurdere bruk av pendling for ein overgangsperiode. Det blei då søkt enda meir aktivt etter slike medarbeidarar både i Noreg og utlandet (Sverige, Danmark og Storbritannia). Av totalt 120 søkjarar er det 31 kandidatar som tilfredstiller dei formelle kvalifikasjonskrava. Prosessen med å vurdere desse søkjarane er i gang. Det er klart at 14 av

dei utlyste stillingane ikkje har søkjarar. For dei øvrige 26 stillingane er det 31 kandidatar å velje mellom. Det er vanskeleg å seie noko om utfallet av den vurderinga, men erfaringane frå tidelegare tilsettingsprosessar tilseier at det kan vere vanskeleg å tru at noko særleg meir enn 15 % av stillingane (av 148 årsverk) i det nye Luftfartstilsynet vil vere tilsett i løpet av våren 2005. Opplæringstida for nye flyfaglege medarbeidarar er minimum 2 år. Rekrutteringa ligg derfor vere etter dei planane Luftfartstilsynet har lagt for å kunne ha eit fullverdige tilsyn på plass i Bodø 01.01.07.

Omfanget av søkjarmassen har gått kraftig ned fra fyrste til andre utlysingsrunde. Interessen frå utlandet er svært liten. Hittil har 31 (21 %) av dei noverande medarbeidarane i Luftfartstilsynets sagt opp sine stillingar. Det er etablert eit stimuleringsprogram for å halde på medarbeidarane lengst mogleg, men programmet har ikkje forhindra ein stor avgang. Enkelte delar av tilsynsverksemda fungerer i dag bare delvis. Luftfartstilsynet vil av den grunn prioritere tilsyn med de største flyselskapene som driver transport av passasjerer. Det er venta fleire oppseiingar i løpet av 2005.

Eg legg stor vekt på at Luftfartstilsynet skal fungere som normalt i flytteperioden, også innan dei fagområda der det har vist seg vanskeleg å rekruttere nytt personell. Eg vil følgje flytteprosessen i Luftfartstilsynet nøye i tida fremover, og vil mellom anna vurdere ytterligere tiltak for å sikre flyttinga.

Spørsmål 20

JERNBANEFORMÅL - KAP. 4350 JERNBANEVERKET,
POST 1 KJØREVEGSAVGIFTA

Kva er provenytapet ved å ta bort kjørevegsavgifta frå 2005?

Svar:

I St.prp. nr. 1 (2004-2005) er det på kap. 4350, post 01 Kjørevegsavgift inntektsført 42,8 mill. kr som utgjør provenytapet for 2005 dersom kjørevegsavgifta for godstrafikken på det norske jernbanenettet blir tatt vekk.

Spørsmål 21

VEGFORMÅL OG JERNBANEFORMÅL -
LØYVINGAR 2005

Etterslepet i statlege løyvingar til veg og jernbane er iflg. tabell på side 23 i budsjettdokumentet 3,8 mrd. kroner i høve til handlingsplanane. Er løyvingar til

OPS-prosjekt då medrekna? Dersom ikkje, kor store er dei løyvingane for 2005?

Svar:

Forslag til løyving på kap. 1320, post 29 Vederlag til OPS-prosjekt, er med i oppfølgingsprosenten på 96,7 pst. for vegformål i tabellen på side 23 i St.prp. nr. 1 (2004-2005). På side 77 i proposisjonen er det ein meir detaljert tabell der det går fram av fotnote 1 at post 29 er teken med i oppfølgingsprosenten.

Aktivitetsnivået i 2003, 2004 og 2005 har vore/vil vere høgare enn det løyvinga på post 29 viser pga. stor anleggsaktivitet på fleire OPS-prosjekt. Dei statlege løyvingane vil imidlertid kome seinare, når prosjekta er ferdigstilte. Dersom ein legg dei årlege løyvingane til veginvesteringar til grunn, så vil ein aktivitetskorrigert oppfølgingsprosent (korrigert for faktisk OPS-aktivitet) for planperioden 2002-2005 vere høgare enn 96,7 pst.

Spørsmål 22

TILGJENGE FOR FUNKSJONSHEMMA - ANBODSUTSETJING

Vert det stilt krav om tilgjenge for alle og tiltak for å tilretteleggja for ulike typar funksjonshemma ved alle anbudsutsetjingar innafør Samferdselsdepartementet sitt område?

Svar:

Det er ei målsetjing for Regjeringa at det leggast til rette for tilgjenge for funksjonshemma til ulike transportsystem. Eg vil mellom anna vise til at eit av hovudmåla i transportpolitikken er eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle og som gjer det mogleg for alle å leva eit aktivt liv.

Når det gjeld anbudsutsetjingar, vil eg vise til følgjande:

Ferjer:

I dei tilfelle der staten stiller krav om bygging av nye ferjer, vert det alltid stilt krav om tilgjenge for funksjonshemma i anbudsgrunnlaget. Desse fartøya skal som minimum tilfredsstillende krava om tilgjenge for funksjonshemma gitt i EU-direktiv 2003/24 som gjeld for nye fartøy. Kravet gjeld uavhengig av fartsområde og fartøya sine passasjersertifikat.

Også i anbod der det ikkje vert stilt eksplisitt krav om nye ferjer, er det krav om tilgjenge for funksjonshemma når tilbydar vel å byggje nye ferjer.

Det vert ikkje stilt krav om tilpassing av eksisterande ferjer i anbudsgrunnlaget. Grunnen til dette er delvis at krav om tilgjenge m.a. kan gå ut over krav til tryggleik, og kostnadene ved å gjere tilpassingar på eksisterande ferjer.

Hurtigruta:

I samband med anbudsutsetjinga av hurtigruta vart det stilt krav om at skipa skulle ha ordningar for ombord- og ilandstiging som er formålstenlege, og ei innredning som så langt som mogleg tilfredsstillende

krava til universell utforming, slik at funksjonshemma kan nytte skipa. I anbudsgrunnlaget vart det vidare signalisert at gode løysingar med omsyn til tilgjenge ville verte tillagt vekt i vurderinga av tilboda.

Fly:

Samferdselsdepartementet arbeider for tida med utforming av nye kjøp av flyruter etter anbod, som skal gjelde for perioden 1.4.2006 til 31.3.2009. I den samanheng vil også nemnde hovudmål, som gjeld tilgjenge for alle, verte lagt til grunn.

Tog:

I samband med arbeidet med konkurransegrunnlaget for persontrafikken på Gjøvikbanen vart det ført samtaler med aktuelle interesseorganisasjonar fordi departementet meiner at tilgjenge for alle er eit viktig kriterium i konkurranseutsetjinga.

I konkurransegrunnlaget for Gjøvikbanen er det mellom anna sett krav om at toga skal ha plass til minimum to rullestolar i kvart togsett, og at toga skal vere utrusta med hjelpemiddel slik at brukarane kan kome seg inn i og ut av toget ved eiga hjelp. Det er òg teke omsyn til blinde og svaksynte slik at til dømes haldestenger må vere i kontrastfargar. Eit anna viktig krav er at operatøren som departementet inngår kontrakt med, skal vere med i Jernbaneverket si etablerte kontaktgruppe for funksjonshemma som reiser med tog. Dette er nærmare omtala i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, jf. pkt. 6.3.3.

Spørsmål 23

JERNBANEFORMÅL - TOGTILBOD PÅ STREKNINGA OSLO-STOCKHOLM

Kor raskt må det gjerast eventuelle vedtak for å hindre stopp frå 1. januar 2005 på tilbodet om persontransport med tog mellom Oslo og Stockholm?

Svar:

Togtilbodet Oslo - Stockholm og Oslo - Gøteborg - København blir i dag drive av Linx AB på kommersielle vilkår, dvs. utan tilskot frå korkje Noreg eller Sverige. Til tross for ei rekkje tiltak for å betre lønsemda i togtrafikken, har selskapet ikkje greidd dette og tilbodet blir i dag drive med eit underskot. Eigarselskapa SJ og NSB har derfor bestemt seg for å leggje ned Linx frå og med 1. januar 2005.

NSB vil i samarbeid med SJ eller ein annan operatør etablere eit nytt togtilbod til Gøteborg med utgangspunkt i regiontogtilbodet Oslo - Halden. Saman med SJ arbeider NSB vidare med eit opplegg som kan sikre trafikken mellom Oslo, Karlstad og Stockholm i helgene og i sommarperioden. Alle detaljar er enno ikkje på plass, men er venta avklart innan utgangen av november. Dei to selskapa jobbar også med å etablere eit nattogtilbod mellom København, Stockholm og Oslo (via Gøteborg) frå sommaren 2005.

Samferdselsdepartementet vil framleis sjå på om det er mogleg å få til eit tilbod med daglege avgangar heile året, men har ikkje sett det som aktuelt å gå inn med

statlege løyvingar til kjøp av togtenester for denne type internasjonal persontogtrafikk, jf. Nasjonal transportplan 2006-2015. Det er relativt gode kollektive reisealternativ på strekninga Oslo - Stockholm og det er heller ikkje miljø- og arealomsyn som krev avlastning av vegnettet på same måte som til dømes rundt dei største byområda og i intercityområdet på Austlandet.

Samferdselsdepartementet ser saman med svenske styresmakter på kva som kan gjerast for at evt. andre operatørar som ønskjer å tilby kommersiell togdrift over landegrensa, skal få løyve til dette. Å evt. få andre operatørar enn dei eksisterande til å trafikere denne strekninga vil måtte ta noko tid.

Spørsmål 24

VEGFORMÅL - ERFARINGER MED OPS-PROSJEKTENE

Det ønskes en oppsummering av erfaringene så langt vedrørende OPS-prosjektene, sett fra:

- Departementet/Statens vegvesen
- Kontraktørene
- Lokale myndigheter (kommuner og fylker)

Svar:

På vegsektoren skal det i første omgang gjennomføres tre prøveprosjekt etter en OPS-modell. Det er gjennomført konkurranser og inngått kontrakter for to av prosjektene. Begge disse prosjektene er under bygging. E 39 Klett - Bårdshaug vil etter planen bli åpnet 1. september 2005, og for E 39 Lyngdal - Flekkefjord ble arbeidene igangsatt i mai i år og vegen skal etter planen åpnes 1. september 2006. Byggearbeidene ligger godt an i begge prosjektene. Konkurransen for det tredje prosjektet er under forberedelse. En fullstendig og systematisk evaluering av erfaringene med OPS-prosjektene er foreløpig ikke foretatt, men nedenfor følger de erfaringene Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet har gjort til nå.

OPS-modellen

Det er Vegdirektoratets inntrykk at OPS-modellen fungerer godt i markedet. I forbindelse med Nasjonal transportplan 2002 -2011 ble premissene for modellen lagt. Disse premissene innebærer bl.a. å legge til rette for å teste om dette er en effektiv måte å gjennomføre vegprosjekter på uten at politisk styring og offentlig innflytelse går tapt. Effektivitetsgevinster skal oppnås bl.a. gjennom å beskrive funksjonskrav og overføre risiko for løsningene til OPS-selskapet. Videre har Vegdirektoratet basert OPS-prosjektene på godkjente reguleringsplaner, noe som medfører at friheten til å finne løsninger kan oppfattes som noe liten. Gjennomføringssikkerheten for staten er imidlertid høy ved å velge denne løsningen. Dette oppfattes som positivt og ses på som en riktig risikodeling sett fra tilbydernes side. Trafikkintektsrisikoen er ikke overført til OPS-selskapet i den norske OPS-modellen, ut ifra at risikoelementer bør ligge hos den part som er best i stand til å håndtere dem.

Anskaffelsesprosessen

Det har vært tilstrekkelig konkurranse i de to gjennomførte konkurransene og konkurransen har vært bedre i det andre prosjektet enn i det første. Det har både vært norske og utenlandske aktører som har deltatt i konkurransene.

Fra det første prosjektet ble introdusert har det skjedd en kompetanseoppbygging i det norske lånemarkedet. I følge vegvesenet har det ikke tidligere blitt gitt fastrente-lån med så lang løpetid i norsk valuta, som for OPS-prosjektene. I tillegg til at private banker har ytt lån, har også institusjoner som Nordiske Investeringsbanken, NIB og Europeiske Investeringsbanken gitt tilsgagn om gunstig finansiering. Det har ikke vært begrensninger i lånemulighetene for OPS-tilbyderne. Overføring av risiko til OPS-selskapene har ført til at selskapene har hatt behov for å forsikre en del av risikoen. Noen av disse risikoene og objektene har tidligere ikke vært forsikret i det norske markedet og erfaringen er at det i forsikringsmarkedet har vært noe begrenset konkurranse på dette området.

Det har gjennomgående vært gode tilbakemeldinger på gjennomføringen av anskaffelsesprosessen fra tilbyderne.

Gjennomføring av prosjektene

For de to inngåtte kontraktene utfører OPS-selskapene en svært rask gjennomføring av byggeprosessen. Sammenlignet med hvordan antatt byggetid har vært stipulert ved tradisjonell gjennomføring, har byggetiden blitt redusert med ca. 40 %. En medvirkende årsak til dette er de endrede rammebetingelsene som OPS-modellen gir, bl.a. med full tilgjengelighet av midler gjennom hele byggeprosessen. Dette er forskjellig fra tradisjonelt finansierte prosjekter, der midler til prosjekter blir bevilget årlig avhengig av budsjettsituasjonen. Ved at selskapet finansierer byggingen ved å ta opp lån i det private lånemarkedet, står selskapet fritt til disponere disse midlene underveis i byggeperioden som foregår over flere år. En annen medvirkende årsak til redusert byggetid er profesjonell og effektiv prosjektgjennomføring. Selv om byggeprosessen gjennomføres raskt, er erfaringene at dette ikke går ut over helse, miljø og sikkerhet. Det virker som om det langsiktige ansvarsforholdet for anlegget fører til god egenkontroll av byggevirksomheten.

Det er ikke foretatt konkrete undersøkelser når det gjelder hvordan lokale myndigheter opplever OPS-gjennomføringen.

Samferdselsdepartementet ser på OPS som et tillegg til tradisjonell gjennomføring av vegprosjekter, og Samferdselsdepartementet tror at OPS-modellen kan gi nyttig kunnskap og et viktig sammenligningsgrunnlag. Departementet er oppmerksom på at OPS gir noe høyere finanskostnader enn ved tradisjonell gjennomføring, økte fremtidige budsjettbindinger, høye transaksjonskostnader for tilbyderne og kompliserte kontrakter. Samferdselsdepartementet vil foreta en samlet vurdering av erfaringene fra OPS når anskaffelsesprosessen er gjennomført for alle tre prøveprosjektene. Det første prosjektet vil da også ha vært i drift en periode.

Spørsmål 25

VEGFORMÅL - E18 I ØSTFOLD/FORSERING

På side 102 i budsjettproposisjonen uttaler departementet seg positiv til å forsere utbyggingen av E18 på strekningen Momarken-Sekkelsten, men at tidspunktet for oppstart imidlertid må vurderes i forbindelse med handlingsprogrammet for perioden 2006-2015.

- Hvilke muligheter vil det kunne være for oppstart av prosjektet i 2005, for eksempel gjennom oppsparte midler knyttet til pågående aktivitet i Østfoldpakka?

Svar:

I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 er det lagt til grunn anleggsstart på prosjektet E18 Momarken-Sekkelsten i første fireårsperiode med fullføring i siste seksårsperiode. Stortinget gikk inn for en forsering av utbyggingen av E18 i Østfold, men de statlige rammene ble ikke økt.

Statens vegvesen har vurdert bompengepotensialet for videre utbygging av E18 i Østfold, basert på den vedtatte takstøkningen til 20 kr for lette biler og 40 kroner for tunge biler fra 1. januar 2005 og en lånerente på 6,5 pst (mot 8 pst. i bompengeproposisjonen). Regnestykket viser at med en bompengeperiode på 15 år vil det ikke være bompenger til videre utbygging av E18 i Østfold ut over det som er forutsatt til fullføring av prosjektene Sekkelsten-Krosby og Momarken-Sekkelsten. Dersom bompengeperioden utvides til 20 år, slik fylkeskommunen har åpnet for, vil det bli et bompengedrag på i størrelsesorden 200-250 mill. kr til videre utbygging.

Utbygging av strekningene Krosby-Knapstad-Akershus grense vest for Askim og Melleby-Momarken er foreløpig kostnadsberegnet til i størrelsesorden 1,4 mrd. kr. Uten vesentlige endringer i bompengepenglegget vil dette i all hovedsak måtte finansieres gjennom statlige bevilgninger. Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2004-2005) krever Østfold fylkeskommune at staten følger opp med 50 pst. av de samlede investeringskostnadene til E6 og E18, medregnet den norske delen av ny Svinesundsforbindelse, dersom takstene på E18 skal økes ytterligere. Dette vil imidlertid innebære behov for statlige bevilgninger til fullføring av E18-utbyggingen i Østfold som langt overskrider det som er lagt til grunn for perioden 2006-2015.

Anleggsstart på strekningen Momarken-Sekkelsten i 2005 eller 2006 vil ikke påvirke dette bildet nevneverdig, da en forsering til 2005 vil redusere samlet bompengedrag med om lag 20 mill. kr.

Vegdirektoratet går likevel inn for at anleggsstart på denne strekningen bør utsettes til etter 2005. Dette skyldes at direktoratet mener det bør tas endelig standpunkt til den videre utbyggingen og avslutningen av E18-delen av Østfoldpakka før anleggsarbeidene starter på enda en ny strekning. Det vil være naturlig at lokale myndigheter vurderer dette i forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 2005-2016.

Samferdselsdepartementet har forståelse for Vegdirektoratets syn. På den annen side vil det være viktig å opprettholde byggeaktiviteten på E18 i Østfold. Departementet vektlegger dette tungt. Departementet tar derfor sikte på oppstart på strekningen E18 Momarken-Sekkelsten i 2005.

Oppstart av prosjektet i 2005 vil legge føringer for Østfold fylkeskommunes behandling av handlingsprogram for Nasjonal transportplan 2006-2015. Fylkeskommunal behandling av handlingsprogram skal etter planen foreligge i første halvdel av 2005. Før det derfor kan gis endelig klarsignal for oppstart, må dette drøftes med Østfold fylkeskommune og berørte kommunale myndigheter. Dette vil være viktig for å sikre en koordinering i forhold til handlingsprogrambehandlingen. Samferdselsdepartementet vil be Statens vegvesen sørge for dette.

Spørsmål 26

VEGFORMÅL - KAP. 1320 POST 33 KOMPENSASJON FOR ØKT ARBEIDSGIVERAVGIFT/E12 UMSKARET

I St.prp. nr. 1 for 2004 står det følgende om E12 Umskaret: "Samferdselsdepartementet legger opp til å bevilge resten av forutsatte midler over post 33 i 2005." I St.prp. nr. 1 for 2005 legges det opp til åpning for trafikk høsten 2006."

- Hva skyldes at saken ikke følges opp i forslaget for 2005?

Svar:

Ordringen med kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift over Samferdselsdepartementets budsjett avvikes etter 2005. Prosjektet E12 Umskaret er imidlertid sikret rasjonell anleggsdrift gjennom overførte midler fra tidligere år og en bevilgning på til sammen 66,1 mill. kr i 2005, fordelt med 20 mill. kr på kap. 1320, post 30 og 46,1 mill. kr på post 33. Prosjektet forutsettes fullført i 2006 ved bevilgninger på post 30, jf. St.prp. nr. 1 (2003-2004).

Spørsmål 27

JERNBANEFORMÅL - TOGTILBUDET (LINX) PÅ STREKNINGEN OSLO-STOCKHOLM (JF. SPØRSMÅL NR. 23)

Kan det sies noe om utbyttepolitikken NSB AS og SJ har hatt overfor Linx AS?

Svar:

I følge NSB har Linx AB gått med underskudd helt siden oppstarten, og det er derfor ikke tatt ut utbytte fra selskapet. Eierselskapene har tvert i mot løpende dekket opp de betydelige underskuddene.

Spørsmål 28

JERNBANEFORMÅL - JERNBANEVERKET/RISIKOANALYSER

Er det foretatt risikoanalyser som følge av nedbemanning av Jernbaneverket?

Svar:

Det er ikke foretatt en egen risikoanalyse "som følge av nedbemanninga av Jernbaneverket", i tilknytning til Samferdselsdepartementets forslag om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet i samsvar med St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005). Samferdselsdepartementet presiserer at viktige sikkerhetsmessige funksjoner som inspeksjon, kontroll og visitasjon av jernbanenettet ikke skal konkurransesettes. Videre skal vedlikehold av signal- og teleanlegg behandles særskilt. Jernbaneverket skal også i framtiden ha ansvaret for sikkerheten knyttet til infrastrukturen og trafikkavviklingen på det nasjonale jernbanenettet, uavhengig av tempo og omfang av konkurranseutsettingen av vedlikeholdsoppgaver. Dette innebærer at forslaget om konkurranseutsetting som er fremmet i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) ikke endrer på Jernbaneverkets ansvar.

I forbindelse med konkurranseutsetting av prosjekterrettet vedlikehold har Jernbaneverket i dag etablerte rutiner for oppfølging av eksterne leverandører, herunder oppfølging av sikkerhetskritiske deler av slikt vedlikehold. Omdanningen av BaneService til aksjeselskap og nedbemanning av Jernbaneverkets øvrige produksjonskapasitet til slike prosjektertede oppgaver har i denne sammenhengen ingen direkte sikkerhetsmessige virkninger.

I forbindelse med strekningsvis konkurranseutsetting av beredskapsavhengige vedlikeholds- og driftsoppgaver vil det være behov for et omfattende arbeid fra Jernbaneverkets side for å dokumentere tilstanden til jernbanestrekningene, og for å beskrive og formalisere Jernbaneverkets styringsbehov, herunder sikkerhetsrelaterte styringsbehov, for de aktuelle underleverandører. I sum vil dette kunne bidra til bedre informasjon om tilstand, behov og utfordringer knyttet til infrastrukturen, og dermed tydeliggjøre rollene mellom Jernbaneverket som forvalter av infrastruktur og underleverandører som produsenter av vedlikeholdstjenester. Begge disse momentene vil etter Samferdselsdepartementets vurdering trekke i positiv retning i forhold til trafiksikkerheten på jernbanenettet, foruten å gi viktig styringsinformasjon for andre behov. I forbindelse med konkurranseutsetting av beredskapsavhengige vedlikeholds- og driftsoppgaver vil det være viktig å utvikle gode kontraktsformer som er tydelige på ansvarsfordelingen mht. ivaretagelse av det løpende ansvaret for sikker og punktlig togframføring. Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket vil i perioden fram mot 2007 utarbeide en mer detaljert plan for hvordan strekningsvis konkurranseutsetting av beredskapsavhengige vedlikeholdsoppgaver skal gjennomføres. Det vil være en naturlig del av dette arbeidet å løpende vurdere behovet og grunnlaget for å gjennomføre konkrete risikovurderinger, med evt. tilhørende kompensatoriske tiltak, knyttet til gjennomføringen av slik konkurranseutsetting.

Spørsmål 29

JERNBANEFORMÅL - JERNBANEVERKET/
KONKURRANSEUTSETTING

Kan det gis eksempler på land der foretatt strekningsvis konkurranseutsetting av drift og vedlikehold?

Svar:

Drift og vedlikehold av Gardermobanen ble i sin tid konkurranseutsatt av NSB Gardermobanen AS. For øvrig er konkurranseutsetting av drift og vedlikehold på strekningsvise kontrakter gjennomført i bl.a. Sverige, Nederland, Storbritannia og Spania.

Spørsmål 30

VEGFORMÅL - KAP. 4320 POST 4 TILGODEHAVENDE
HOS FYLKESKOMMUNENE

Kan departementet gjera nærare greie for det avtalemessige, økonomiske og eventuelt juridiske grunnlaget for krav om at 12 fylkeskommunar skal betala 40 mill. kroner til Statens vegvesen, jf. kap. 4320 post 4?

Svar:

For å oppnå det avkastingskravet som årleg blei fastsett av Stortinget for kap. 1320 Statens vegvesen, post 24 Statens vegvesens produksjon, blei det inngått avtaler mellom Statens vegvesens produksjon og byggheresida i Statens vegvesen om arbeid på riks- og fylkesvegar. Statens vegvesens produksjon hadde i 2002 ein omsetnad på over 6 mrd. kr. Det er derfor naturleg at det pga. ulike forhold oppstod eit avvik mellom Stortingets avkastingskrav og det endelege resultatet som blei oppnådd gjennom dei inngåtte avtalene.

Meirforbruket i 2002 blei vesentleg større enn normalt og primært som følge av forhold knytte til etableringa av Mesta AS. 33 mill. kr av meirforbruket kunne knyttast til arbeid utført av fylkeskommunane. Dette var fordelt med eit krav på 40 mill. kr mot 12 fylkeskommunar og eit krav på 7 mill. kr frå 4 fylkeskommunar mot Statens vegvesen.

Dersom post 24 hadde blitt ført vidare, ville under-skotet i 2002 blitt dekt inn gjennom ei justering av prisane i dei tre påfølgjande åra. Dette ville ha ført til prisjusteringar også for avtalene med fylkeskommunane. Kravet på 40 mill. kr i 2002 ville såleis blitt belasta dei aktuelle fylkeskommunane i dei tre påfølgjande åra.

Som følge av at post 24 ikkje blei vidareført, blei Stortinget i St.prp. nr. 29 (2003-2004) orientert om at Samferdselsdepartementet skulle be dei 12 fylkeskommunane betale tilbake meirforbruket på 40 mill. kr. Stortinget hadde ingen merknader, jf. Innst. S. nr. 90 (2003-2004). På denne bakgrunn er det fremma krav mot dei 12 fylkeskommunane. Det er lagt til grunn at den enkelte fylkeskommune skal betale tilbake beløpet over eit, to eller tre år avhengig av storleiken på beløpet.

Samferdselsdepartementet meiner det er juridisk rett å krevje inn beløpa frå fylkeskommunane då dette er ei fordring på lik line med andre fordringar. Det eksisterer ikkje nokre skriftlege avtaler mellom Statens vegvesen

og fylkeskommunane om tilbakebetaling av kravet på 40 mill. kr.

Statens vegvesen har betalt tilbake 7 mill. kr som fire fylkeskommunar hadde som krav mot Statens vegvesen.

Spørsmål 31

JERNBANEFORMÅL - PRODUKSJONSUTSTYR/
KONKURRANSEFORTRINN

Ved konkurranseutsetting, vil BaneService kunne oppnå et stort fortrinn i konkurransen ved at produksjonsutstyret kan følge med vederlagsfritt som en del av omdannelsen.

– Hva vil skje med alt utstyr til dagens BaneService?

Svar:

Produksjonsutstyret i dagens BaneService utgjør statens tingsinnskudd i aksjeselskapet og kapitaliseres i statsregnskapet på kap. 4350, post 95, jf. omtale i St. prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) kap. 4.7, kap. 4.9, og kap. 5. Selskapet skal svare for normal avkastning på den kapitalen som staten skyter inn i selskapet. Utstyret overdras dermed ikke vederlagsfritt, og selskapet vil ikke oppnå urimelige konkurransefortrinn.

Spørsmål 32

JERNBANEFORMÅL - OPPRUSTING AV
KONGSVINGERBANEN

I forbindelse med satsingen på jernbaneforbindelse Oslo - Karlstad - Stockholm ble det satt i gang et krengetogsprosjekt på Kongsvingerbanen.

- Hvilke tiltak av dette prosjektet er ikke gjennomført?
- Hvilke prioriterte tiltak kan gjennomføres for å fremme økt hastighet og regularitet, med antydde kostnader?
- Hvor mange planoverganger gjenstår på Kongsvingerbanen fordelt på de ulike strekninger av banen?

Svar:

På initiativ fra de skandinaviske samferdselsministrene ble det i 1998-1999 utredet hvilke infrastrukturtiltak som var nødvendige for å etablere et nytt raskt togkonsept i triangelet Stockholm - Oslo - København. For infrastrukturen ble dette konkretisert i planer for "krengetogtiltak" på Kongsvingerbanen og Østfoldbanen.

I planen for oppgradering av Kongsvingerbanen ble det valgt et ambisjonsnivå med kjørehastighet på 130 km/t som ville gi en kjøretid på ca. 4:30 mellom Oslo og Stockholm. (I inneværende ruteplan er rutetidene for raskeste tog mellom Oslo og Stockholm 4:35 for østgående og 4:38 for vestgående tog.)

Tiltakene omfatter:

- Forbedring av sporkvaliteten
- Oppgradering av kontaktledningsanlegget
- Sanering av planoverganger

- Fjerning av "flaskehals"/punkter som medfører nedsatt hastighet

Denne tiltakspakken ble kostnadsberegnet til 217 mill. 1999-kr. Det er i tidsrommet 2000-2003 brukt 218 mill. kr i løpende kroner. Etter Åsta-ulykken ble sikkerhetsrettede tiltak prioritert framfor de tiltak som ville gi mest kjøretidsgevinst. Bl.a. har kryssingsspoet ved Roven blitt utsatt. Dette prosjektet er imidlertid foreslått prioritert for ferdigstilling i 2005, jf. St.prp. nr. 1 (2004-2005). Videre er det sanert noe færre planoverganger enn først planlagt, og enkelte andre tiltak har måttet utgå.

Dersom en nå skulle avsluttet tiltakene i tråd med det opprinnelige ambisjonsnivået med hensyn til kjøretid i tiltakspakken fra 1999, vil det være behov for å ytterligere forbedre sikt og sikring ved noen planoverganger, utbedring av mellomplattformer på stasjoner, sporgeometriske tilpasninger og siktutbedringer for noen signaler.

Dersom det skal gjøres ytterligere tiltak av betydning, synes en økning av hastigheten til 160 km/t å være det viktigste. En slik oppgradering ble i 1999 beregnet å kunne gi en ytterligere reisetidsgevinst på 8 minutter. Kostnadene ble vurdert til å være i størrelsesorden 570 mill. 1999-kr. Tiltakene knyttet seg i hovedsak til sikring av samtlige planoverganger; sikringsanlegg og ny kontaktledning på hele strekningen. Dersom dette skulle bli aktuelt, må kostnadene imidlertid vurderes på nytt ut fra de erfaringene som er høstet med krengetogtiltakene etter 1999.

Det er i dag 81 planoverganger på Kongsvingerbanen med følgende fordeling:

– Lillestrøm - Årnes	4 sikret med lys/bom + 10 med grind
– Årnes - Kongsvinger	7 sikret med lys/bom + 35 med grind
– Kongsvinger - Riksgrensen	8 sikret med lys/bom + 17 med grind.

Spørsmål 33

JERNBANEFORMÅL - STOCKHOLMSTOGET

- Hva vil NSB trenge av offentlig kjøp for å opprettholde togtilbudet til Stockholm også i ukedagene?

Svar:

Etter det departementet er kjent med, legger SJ og NSB nå opp til å kjøre strekningen Stockholm-Oslo med direkte tog i helgene og ferieperioder f.o.m. 9. januar 2005. Dette gjøres med utgangspunkt i SJs togtilbud mellom Stockholm og Karlstad, hvor noen avganger forlenges til Oslo.

Etter at Linx AB ble besluttet nedlagt fra nyttår, har SJ og NSB meldt at et årlig kjøpsbeløp på 25 MNOK er nødvendig for å opprettholde togtilbudet med den frekvens og kvalitet man har i dag. Praktisk vil dette først være mulig fra sommeren 2005, da rutetidene på både norsk og svensk side for første halvår allerede er besluttet og kommunisert.

Spørsmål 34**GODSSTRØMMER**

Kjenner departementet til at det er gjennomført gode godsstrømsanalyser i Norge?

Hvis departementet kjenner til gode analyser av dette, kan komiteen bli orientert om utfallet?

Hvis det ikke er gjennomført slik, vil departementet ta initiativ til at det gjennomføres godsstrømsanalyser for Norge?

Svar:

Etter det Samferdselsdepartementet kjenner til, er det ikke gjennomført omfattende godsstrømsanalyser i Norge. Dette er et viktig spørsmål, som nå er under vurdering. I Sverige er det nylig gjennomført en omfattende varestrømsanalyse. Å gjøre noe tilsvarende i Norge vil være kostnadskreven (i størrelsesorden 10 mill. kr) og vil videre kreve oppdaterte analyser med noen års mellomrom, for å gi god utnytting av dataene. Departementet tar derfor i første omgang sikte på å invitere forskningsmiljøene til å komme med forslag til ulike måter å gjennomføre en varestrømsanalyse på, med sikte på å kunne gjennomføre en noe enklere og mindre kostnadskrevende varestrømsanalyse enn det som er gjennomført i Sverige.

Spørsmål 35**VEGFORMÅL - STØY**

- i) Det danske Arbeidsmiljøinstituttet har fått gjennomført en studie som konkluderer med at 800-2 200 dansker innlegges hvert år på sykehus med forhøyet blodtrykk eller hjertesykdommer som følge av trafikkstøy. Undersøkelsen anslår også at 200-500 dansker dør tidligere enn ellers på grunn av støy.
 - Vil Samferdselsdepartementet ta initiativ til tilsvarende undersøkelse blir gjort for Norge, og har departementet inntrykk av at situasjonen er vesentlig annerledes i Norge?
- ii) Grenseverdiforskriften for støy fra 1997 ble justert pr. 23. september 2004 slik at forskriftskravene nå tar utgangspunkt i støyberegninger med lukkede ventiler, ikke støymålinger med tilstrekkelig ventilasjon.
 - Medfører dette at tiltaksplikten for Statens vegvesen sjeldnere vil utløses, og i så fall hvor mye mindre penger forventes brukt til støydempende tiltak i forbindelse med støy fra offentlige veger?

Svar:

- i) Den danske undersøkelsen er ikke direkte overførbart til norske forhold. I Norge har vi et strengt støyregelverk som krever at ingen skal ha innendørs støynivå over 42 dBA. I Danmark finnes ikke et tilsvarende regelverk for støy fra vegtrafikk. Samferdselsdepartementet er kjent med den danske undersøkelsen om helseeffekter av vegtrafikkstøy. Tallfesting av helsemessige konsekvenser av støy er omdiskutert. Det foreligger foreløpig få

grunnlagsstudier innenfor temaet. I Sverige har man vært skeptisk til å sette tall på sykehusinnleggelser og for tidlig død på det grunnlaget som Danmark har benyttet. Der vil man avvente resultater fra en stor undersøkelse om sammenheng mellom støy, sykdommer og for tidlig død som vil foreligge i 2005.

Samferdselsdepartementet ønsker å avvente resultatene fra de svenske undersøkelsene før det gjøres egne undersøkelser i Norge. I løpet av 2005 vil imidlertid Vegdirektoratet slutføre arbeidet med å revidere en rapport om helseeffekter av vegtrafikkstøy. Her omtales alle helseeffekter, og grunnlaget for de danske undersøkelsene vil være en del av de litteraturstudier som inngår.

- ii) Presiseringen i forskriften den 23.09.04 medfører ingen endring i hvor ofte tiltaksplikten utløses. Da forskriften ble utarbeidet var det forutsatt lukkede ventiler i beregningene. For ikke å endre på forutsetningene, bruker Statens vegvesen fortsatt lukkede ventiler i beregninger av antall boliger hvor grenseverdien overskrides. Forskriften er imidlertid under revisjon.

Statens vegvesen og Jernbaneverket har i perioden 2000-2004 brukt mellom 600 og 700 millioner kr til støytiltak for å oppfylle grenseverdiforskriften. Dersom det skal legges til grunn åpne ventiler for beregningene vil dette innebære en skjerpelse av forskriften. Kostnadene ved en slik skjerpelse er usikker, men en må anta ekstra budsjettkonsekvenser for Statens vegvesen og Jernbaneverket på flere hundre millioner kr.

Spørsmål 36**LUFTFARTSFORMÅL - KAP. 1313 -****LUFTFARTSTILSYNET/FLYTTEPROSESSEN**

Jf. spørsmål/svar nr. 19

Vil tilsynet i 2005 ha grunnlag for og mulighet til å utføre sin kontrollvirksomhet i henhold til vedtatt standard? Spesielt ønskes en vurdering av offshoretrafikken.

Svar:

Luftfartstilsynet har, sett i lys av de utfordringene som har kommet som følge av flyttevedtaket, vedtatt prioriteringer om hvordan ressursene disponeres. For en utfyllende redegjørelse av disse prioriteringene vises til Luftfartstilsynets redegjørelse av 19.11.2004 til Samferdselsdepartementet, som følger vedlagt.

Luftfartstilsynet skal etableres i Bodø fra 1.1.2007. Fra 1.10.2004 ble det etablert et kontor i Bodø. Luftfartstilsynet har lyktes i å ansette 18 personer med arbeidssted Bodø. 16 av disse er allerede nå på plass i Bodø, og er under opplæring. De to siste vil være på plass ved årsskifte. Samtidig må det av hensyn til flysikkerheten sikres at Luftfartstilsynet kan gjennomføre sine tilsynsoppgaver både under og etter flyttingen til Bodø. Situasjonsbeskrivelsen, jf. Luftfartstilsynets redegjørelse av 19.11.2004, viser at det er vanskelig både å rekruttere og beholde nødvendig kompetanse,

og at dette svekker tilsynets muligheter for å gjennomføre sine kontrolloppgaver. Samferdselsdepartementet vil på denne bakgrunn, i samarbeid med Luftfartstilsynet, vurdere ytterligere tiltak for å hindre personellavgang og styrke rekrutteringen til Luftfartstilsynet i flyteperioden. Utgangspunktet for disse vurderingene vil imidlertid være at virksomheten etableres i Bodø senest fra 1.1.2007 som nevnt ovenfor. Som et straks-tiltak for å ivareta presserende kontrolloppgaver har Samferdselsdepartementet besluttet at Luftfartstilsynet kan lyse ut tre stillinger på helikoptersiden hvor arbeidssted kan tilpasses den enkelte.

Spørsmål 37

Når vil Regjeringen komme til Stortinget med en sak som tar opp risiko knyttet til sikkerhet i forbindelse med farlig gods, samt tiltak og beredskapsløsninger, jf. merknad i Innst. S. nr. 240 kap. 6.1.2, side 59-60 (Nasjonal transportplan 2006-2015)?

Svar:

Regjeringen vil komme til Stortinget med ovennevnte sak i forbindelse med statsbudsjettet for 2006.

Transport av farlig gods på veg reguleres av forskrift om landtransport av farlig gods på veg og jernbane. Forskriften definerer hvilke kjemikalier som er å regne som farlige. Kjemikaliene er klassifisert og delt inn i 13 forskjellige fareklasser, basert på kriterier utarbeidet av FN's ekspertkomité for farlig gods. Hver klasse har sin fareseddel som skal synliggjøre farene ved kjemikaliene.

Det er Justisdepartementet v/Direktoratet for Samfunnsikkerhet og beredskap som har ansvaret for ovennevnte forskrift. Justisdepartementet har i tillegg ansvaret for å ivareta beredskapsløsninger i forhold til ulykker med farlig gods, som samordnings- og fagdepartement innen redning og beredskap. I tillegg utfører også politiet kontroll av kjøretøy som transporterer farlig gods.

Samferdselsdepartementet v/Statens vegvesen har ansvar for å godkjenne og kontrollere kjøretøy som transporterer farlig gods.

Spørsmål 38

BIODRIVSTOFF

Av proposisjonen, side 42 kan det siteres: "Det sates i dag betydelig på biodrivstoff ved at det ikke betales autodieselavgift, CO₂-avgift eller svovelavgift for biobrensel og andelen biodiesel i konvensjonell diesel. Dette avgiftsincinivet tilsvarer om lag 1 270 kr pr. tonn CO₂." Biodrivstoff kan både være bensin og diesel, autodieselavgiften er en skatt på mineralolje (ikke fornybar ressurs). Biodrivstoff er ikke mineralolje, men plante- eller animalsk olje. Det er ikke autodiesel eller mineraloljeavgift på bruk av planteoljer til andre formål. Det kan derfor være vanskelig å se at fordi bruk av planteoljer ikke er avgiftsbelagt, må det betraktes som en indirekte subsidie. Bruk av biodrivstoff medfører ikke utslipp av CO₂ som bidrar til klimaendringer, da bioenergien er fornybar og gjenveksten i skogen

bidrar til balanse i regnskapet. Det kan derfor være vanskelig å se at et unntak fra CO₂-avgift, kan ds som et incentiv så lenge biodrivstoff ikke medfører CO₂-utslipp. Det samme forholdet gjelder sovelavgiften.

- Mener statsråden det er rimelig å betrakte det å ikke måtte betale avgift for noe man faktisk ikke gjør eller faktiske ikke er, som et incentiv?

Svar:

For ren biodiesel betales ikke autodieselavgift, fyringsoljeavgift, svovelavgift eller CO₂-avgift. I tillegg er det gitt fritak for andelen innblandet biodiesel i mineralolje. Fritaket gjelder selv om andelen biodiesel er så lav at blandingsproduktet fortsatt er å anse som mineralolje. Avgiftsincinivet nevnt i teksten er basert på avgiftsforskjellen mellom autodiesel, som betaler autodieselavgift og CO₂-avgift, og biodiesel, som ikke betaler disse avgiftene.

Det er riktig at begrunnelsen for å gi fritak for CO₂-avgiften for andelen biodiesel innblandet i mineraloljen var at bruk av biomasse inngår i et lukket CO₂-kretsløp. Fritaket for CO₂-avgiften kan dermed ikke anses som en subsidie.

Når det gjelder *autodieselavgiften* vises det til St.prp. nr. 1 (2004-2005) Skatte-, avgifts- og tollvedtak, der det går frem at "nivået på de bruksavhengige avgiftene skal i prinsippet være slik at brukeren stilles overfor de veibruks-, ulykkes- og miljøkostnadene som bruk av bil medfører". For autodieselavgiften er det snakk om andre miljøkostnader enn CO₂-utslipp. Biler som kjører på ren biodiesel eller mineralolje iblandet biodiesel, påfører samfunnet de samme veibruks- og ulykkeskostnader som biler som kjører kun på mineralolje. Biler som kjører på biodiesel i ren eller utblandet form gir også lokale utslipp og støy.

På denne bakgrunn er det rimelig å betrakte fritaket fra autodieselavgiften for biodiesel som et incentiv for å stimulere til økt utbredelse av biodrivstoff.

Spørsmål 39

VEGFORMÅL - KAP. 1320, POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER/ANBUD

- Blir fylkeskommunene hørt før det legges ut anbud på riksvegferjedriften?
- På hvilket grunnlag beregnes kapasitet og takster på det enkelte samband?

Svar:

Fylkeskommunen blir hørt om riksvegferjetilbud og -standard i forbindelse med NTP og utarbeidelse av handlingsprogram. Samferdselsdepartementet forutsetter også at berørte parter blir hørt ved større tilbudsendringer. Utgangspunktet for Statens vegvesens beregning og krav til kapasitet er dagens ferjer og rute-tilbud i det enkelte samband. Statens vegvesen vil gjennom konkurransegrunnlagene også sette krav til anbydere om alternative tilbud basert på ny langsiktig standard for riksvegferjedrift, jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 (NTP).

Hovedregelen vil være at dagens standard og kapasitet vil opprettholdes. Endring av kapasiteten på enkelt-samband må sees i lys av de langsiktige krav til standard som legges til grunn i NTP sammenholdt med de årlige budsjetter.

Det er riksregulativet for ferjetakster som legges til grunn når Statens vegvesen kjøper ferjetjenester. Det er Stortinget gjennom de årlige budsjettvedtakene, samt behovet for trafikkinntekter, som bestemmer den gjennomsnittlige takstøkningen. Takstutleggingen på kjøretøygrupper og strekninger gjøres av Statens vegvesen ut fra prinsipper godkjent av Stortinget.

Spørsmål 40

JERNBANEFORMÅL - JERNBANEVERKET/ ORGANISASJON

Det kan vises til Jernbaneverkets organisasjonsplan "Et moderne og mer effektivt Jernbaneverk" av 2003. I et brev av 11. mars 2004 skal Jernbaneverket ha orientert om mulighetene for effektivisering og bemanningsreduksjoner i organisasjonen.

- Kan departementet gi en orientering om disse dokumentene og klargjøre eventuelle punkter hvor departementet ikke deler Jernbaneverkets syn på den framtidige organisering?

Svar:

Til orientering følger vedlagt Jernbaneverkets brev av 11. mars 2004 med vedlagt rapport.

Det framgår at Jernbaneverket tilrår en nedbemanning i driftsapparatet (produksjonsvirksomheten) med 400 årsverk fram mot 2007, og at det ikke legges opp til oppsigelser eller overføring av overtallig personell til BaneService AS.

Samferdselsdepartementet foreslår i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) at produksjonsvirksomheten konkurranseutsettes i perioden 2005-2009, tilpasset den markedsmessige utviklingen. Samferdselsdepartementets opplegg innebærer et nedbemanningsbehov i Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet (JBV Drift) på om lag 980 årsverk i perioden. Nedbemanningen gjennomføres ved en kombinasjon av naturlig avgang (anslått til om lag 250 årsverk) og bruk av omstillingsvirkemidler som f.eks. sluttpakker. I forbindelse med konkurranseutsetting av strekningsvise funksjonskontrakter for beredskapsavhengig vedlikehold vil det bli vurdert å benytte virksomhetsoverdragelse, slik at den leverandøren som vinner anbudet overtar Jernbaneverkets etablerte organisasjon (med personell og evt. materiell) på de aktuelle strekninger. Dersom disse virkemidlene ikke medfører tilstrekkelig nedbemanning, kan det bli aktuelt med oppsigelser. Ved eventuell bruk av oppsigelse vil de berørte i Jernbaneverket på nærmere vilkår ha krav på ventelønn, mens de berørte i BaneService AS på nærmere vilkår vil ha krav på vartpenger fra Statens pensjonskasse.

Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Jernbaneverket utarbeide en konkret plan for konkurranseutsetting av produksjonsvirksomheten. Denne planen vil omfatte en konkretisering av hvordan omstillingen skal

gjennomføres, herunder bruk av ulike virkemidler. Samferdselsdepartementet vil i forbindelse med de årlige budsjettframlegg følge opp og rapportere om gjennomføringen av konkurranseutsettingen og nedbemanningen.

Samferdselsdepartementets syn på den framtidige organiseringen av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet framgår forøvrig av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005). I korthet mener Samferdselsdepartementet at alle produksjonsoppgaver knyttet til drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen på sikt bør kjøpes av Jernbaneverket i et konkurranseutsatt marked. Departementet mener derfor at Jernbaneverket fra 2007 skal konkurranseutsette såkalte funksjonskontrakter. Jernbaneverket har ment at produksjon av det korrektive vedlikeholdet bør ivaretas av etaten selv. Det er enighet om at oppgaver knyttet til inspeksjon, kontroll og visitasjon av jernbaneinfrastrukturen ikke betraktes som produksjonsoppgaver, men er forvaltningsoppgaver som også i framtiden skal være i Jernbaneverket. Samferdselsdepartementets forslag i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) tar hensyn til de spesielle forholdene knyttet til signal- og teleanleggene til Jernbaneverket, og gir rom for at drift- og vedlikehold av disse anleggene behandles særskilt.

Jernbaneverket har også ment at nedbemanning skal foretas i forkant av konkurranseutsetting. Departementet mener at konkurranseutsettingen bør starte neste år og at det lages en forutsigbar plan for de neste "etappene" i konkurranseutsettingen.

Spørsmål 41

VEGFORMÅL - KAP. 1320 POST 23 TRAFIKKTILSYN DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGER/ASFALTERING

Hvordan ville departementet fordelt en økning på 200 mill. kr til asfaltering (drift og vedlikehold) på riksvegnettet fylkesvis?

Svar:

Tilstanden på asfaltdekkene kartlegges årlig gjennom spor- og jevnhetsmålinger av hele riksvegnettet. Ut fra dette har Statens vegvesen til en hver tid god oversikt over hvor behovet for asfaltering er størst. Denne kunnskapen legges til grunn når Vegdirektoratet tildeler midler til asfaltering i den enkelte region. Regionene prioriterer asfalteringen til de deler av vegnettet i regionen som har størst behov for tiltak, uavhengig av fylkesgrenser. En slik prioritering gjøres for å nå de mål som er satt om å utjevne standardforskjellen på vegnettet i regionen. I tillegg foretas det en prioritering som gir en utjevning av standarden mellom regionene. På denne bakgrunn ville en fordeling av en økning på 200 mill. kr blitt fordelt på regionene slik det fremgår av tabellen.

	Mill. kr
Region øst	40
Region sør	85
Region vest	40
Region midt	20
Region nord	15
Sum	200

Spørsmål 42

JERNBANEFORMÅL - JERNBANEVERKET
PRODUKSJONSVIRKSOMHET

- i) Er det fra Statens jernbanetilsyns side foretatt noen sikkerhetsanalyse rundt konkurranseutsettingen og omdanningen av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet, og foreligger det noen rapport om sikkerhetsaspektet ved konkurranseutsettingen og utskillelsen?
- ii) I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004-2005) foreslås omprioritert 35 mill. kr fra post 30 Investeringer i linjen for å dekke omstillingen; ny post 22 Omstrukturingskostnader.
- Hvilke prosjekter vil som følge av reduksjon i investeringsbudsjettet bli utsatt?

Svar:

- i) Det vises til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål nr. 28. Samferdselsdepartementet har bedt Statens jernbanetilsyn overvåke de sikkerhetsmessige konsekvensene av det pågående reformarbeidet i jernbanesektoren og de løsninger som reformarbeidet medfører. Dette gjelder både konkurranseutsettingen av deler av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet (flere aktører i og omkring sporet) og konkurranseutsettingen av persontrafikkvirksomheten i Norge og liberaliseringen av godstransportmarkedet (flere aktører på sporet). Departementet har bedt Statens jernbanetilsyn om på hensiktsmessig måte å løpende rapportere tilbake til departementet, og særskilt dersom det på enkeltområder avdekkes at reformarbeidet kan medføre at sikkerheten blir svekket. Statens jernbanetilsyn er bedt om å vurdere mulige tiltak for å avhjelpe dette.
- ii) Det er ikke gjort noen endelig fordeling av reduksjonen på 35 mill. kr i Jernbaneverkets investeringsbudsjett. Samferdselsdepartementet legger til grunn at igangværende prosjekter og programområder skal prioriteres, og forøvrig legges det opp til at Jernbaneverket selv kan fordele reduksjonen i bevilgningen på kap 1350, post 30 Investeringer i linjen.

Spørsmål 43

JERNBANEFORMÅL - JERNBANEVERKET/
OMSTILLINGSKOSTNADER

Kan departementet framvise regnestykke på hva totalkostnadene rundt det å kutte 730 årsverk totalt vil koste samfunnet, ikke bare nivået på omstillingskostnadene for Jernbaneverket?

Svar:

Samferdselsdepartementet har ikke gjennomført beregninger av totale samfunnsøkonomiske gevinster/kostnader som følge av forslaget til konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet. Slike beregninger vil være avhengige av forutsetninger knyttet til omstilling/omdanning av produksjonsvirksomheten, herunder antagelser om

hvilke priser leverandørene vil tilby og hvor raskt overtallige i produksjonsvirksomheten vil kunne skaffe seg nytt arbeid. Relevante kostnader og inntekter for samfunnet, som ville inngå i en slik beregning er imidlertid bl.a. omstillingskostnader for Jernbaneverket, sosiale kostnader for de ansatte som berøres, effektiviseringsgevinster for Jernbaneverket som følge av at overtalligheten i organisasjonen reduseres, effektiviseringsgevinster for Jernbaneverket som følge av konkurranseutsettingen, og overskudd hos leverandørene til Jernbaneverket

Jernbaneverket har estimert en mulig netto gevinst for etaten som følge av konkurranseutsettingen i størrelsesorden 50 mill. kr (netto nåverdi). Det presiseres at estimatet er basert på en rekke usikre forutsetninger om det tidsmessige forløpet av omstillingen og konkurranseutsettingen, og en skjematisk tilnærming til mulig effektivisering. Estimater er basert på følgende forutsetninger: en diskonterings-/kalkulasjonsrente på 7 pst. p.a., en teoretisk effektiviseringsgevinst som følge av konkurranseutsettingen på 8 pst. (av volumet som konkurranseutsettes), en antatt vekst i konkurranseutsettingen i perioden 2005-2009 slik at all produksjonsvirksomhet er konkurranseutsatt i 2009/10, og totale omstillingsutgifter for Jernbaneverket i perioden 2005-2015 på 415 mill. kr (inkl. ventelønnsutgifter). Beregningen tar ikke hensyn til evt. overskudd hos leverandørene o.l.

Spørsmål 44

JERNBANEFORMÅL - LINX AB

- Hva er kostnadene ved å drive Linx som eget selskap?
- Hvilke muligheter ser statsråden å få flere reisende til å benytte seg av det togtilbudet Linx tilbyr i dag; kan for eksempel markedsføringen bedres?

Svar:

Samferdselsdepartementet har forelagt spørsmålet for NSB AS som uttaler følgende:

1. "NSB har ikke et tilfredsstillende grunnlag for å uttale seg om kostnadene ved å drive Linx som eget selskap i forhold til en situasjon der tilsvarende tilbud ble gjort i regi av NSB/SJ direkte. Siktet målet med Linx var å erstatte et ulønnsomt togtilbud i regi av SJ og NSB med et moderne og lønnsomt togtilbud med høyhastighetstog på de aktuelle strekningene. Dette lot seg ikke realisere som planlagt.
Å kombinere utenlandstrafikken med regiontrafikk på begge sider av landegrensene mener imidlertid NSB gir et bedre økonomisk grunnlag for drift i en situasjon preget av sterk konkurranse. Dette vil NSB legge til grunn når selskapet fra nyttår tar det forretningsmessige ansvaret for strekningen Oslo - Göteborg. NSB mener at også tax-free på tog vil kunne gjøre tilbudet mer økonomisk robust.
2. Tilbudet til Linx har vært intensivt markedsført både i Sverige og Norge, og det er benyttet store ressurser for å vinne kunder. Bakgrunnen for sviktende kundegrunnlag vurderes primært å knytte

seg til økt konkurranse og lavpristilbud fra fly og buss, samtidig som det ikke har vært mulig å redusere kjøretidene nok til å trekke til seg forretningsreisende på strekningene."

Samferdselsdepartementet har ikke selv foretatt egne undersøkelser eller beregninger knyttet til administrasjonskostnadene ved Linx eller alternative markedsføringstiltak til de som selskapet selv faktisk har iverksatt.

Når det gjelder departementets oppfølging av denne saken for øvrig, viser jeg til mitt svar på spørsmål 23 til St.prp. nr. 1 (2004-2005) samt mitt svar på Spørsmål til skriftlig besvarelse nr. 200 (2004-2005) fra stortingsrepresentant Kenneth Svendsen.

Spørsmål 45

STATENS VEGVESEN - RIKSVEGFERJENE/OVERSITTING

Hva er de relative og absolutte tall for oversitting ved riksvegferjene?

Svar:

Tabellen nedenfor omfatter en oversikt over total ferjetrafikk i 2003, som inkluderer fylkesferjedriften og kommunal ferjedrift i tillegg til riksvegferjedriften. Det gjøres oppmerksom på at statistikken er et resultat av ferjeselskapenes rapportering til Statens vegvesen. Rapporteringen kan være mangelfull. Den relative gjensittingen fremkommer som prosentvis gjensitting av antall fraktete personbilenheter (PBE).

Mnd	Pbe	Kjøre- tøy	Motor- sykkel	Personer	Turer	Rest på land	Kj. tøy Pr. Tur	Prosent- vis gjen- sitting Pbe
JAN	1667865	1013597	1158	1006275	131538	6072	8	0,4
FEB	1675859	1051907	1765	1102293	121776	9780	9	0,6
MAR	1921292	1220300	3639	1293556	135432	14697	9	0,8
APR	2040562	1355439	12634	1576641	132218	27401	10	1,3
MAI	2155973	1415425	22292	1658104	136280	23191	10	1,1
JUN	2550940	1718867	47961	2332021	141417	70174	12	2,8
JUL	2893462	2083909	62526	3224996	151864	72433	14	2,5
AUG	2626668	1841310	45061	2490096	146585	68683	13	2,6
SEP	2199786	1421063	15807	1502443	135617	27235	10	1,2
OKT	2185156	1390905	5724	1452021	139267	27316	10	1,3
NOV	1885536	1190360	3679	1202918	131071	10800	9	0,6
DES	1719387	1120150	1862	1198703	123484	7763	9	0,5
2003	25 522 486	16 823 232	224 108	20 040 067	1 626 549	365 545	10	1,3

Spørsmål 46

FYLKESVEGFERJEDRIFT/RAMMEOVERFØRING TIL FYLKESKOMMUNENE

Er det i rammeoverføringene til de respektive fylker tatt høyde for å kunne dekke deler av utgiftene til ferjedriften for ferjesambandene Oslo-Nesodden, til øyene ved Kragerø og over Randsfjorden, og ev. på lik linje med andre fylker med ferjedrift.

Svar:

I rammeoverføringene fra staten er det tatt høyde for å kunne dekke deler av utgiftene til rutesambandene Oslo-Nesodden, til øyene ved Kragerø og over Randsfjorden. I grunnlaget for fordelingen av de statlige rammeoverføringene til fylkeskommunene inngår et sett med kriterier, som fylkeskommunene har andeler i. Rutesambandene Oslo-Nesodden, til øyene ved Kragerø og over Randsfjorden har betydning for de respektive fylkenes andeler i kriteriet "Rutenett til sjøs". I tillegg har befolkningstallet på øyene ved Kragerø betydning for Telemarks andel i kriteriet "Befolkning på øyer uten fast vegsamband".

Fylkenes andeler i kriteriet "Rutenett til sjøs" er proporsjonalt med deres andeler av det totale rutenettet til

sjøs for lokale båtruter og fylkesvegferjer. Siste oppdatering av rutenettet til sjøs var i 1990. Høsten 2003 ble det oppnevnt et nytt inntektssystemutvalg. Det er meningen at utvalget skal ha ferdig sin innstilling innen oktober 2005.

Spørsmål 47

JERNBANEFORMÅL - JERNBANELOVENS KRAV TIL RISIKOANALYSER

Det vises til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål nr. 28 der det framgår at slike analyser ikke er gjort i forkant av Regjeringens forslag som innebærer en total endring i arbeidsform for drift og vedlikehold i Jernbaneverket og en nedbemanning av totalt ca. 1000 stillinger.

- Det ønskes en vurdering og svar på om nedbygging av Jernbaneverkets produktionsvirksomhet er lagt fram i henhold til § 5-1 i Jernbaneloven om krav til analyser.
- Det ønskes spesielt en vurdering i forhold til andre avsnitt i § 5-1 om krav til analyser ved endring av etablerte krav eller endring av organisasjon eller arbeidsform dersom endringen kan ha betydning for trafikksikkerheten.

Svar:

Som det framgår av jernbanelovens § 5-1 omfatter bestemmelsen "den som driver Jernbanevirksomhet", Samferdselsdepartementet er i denne sammenheng ikke en jernbanevirksomhet etter jernbanelovens bestemmelser. Samferdselsdepartementets forslag til ny politikk om konkurranseutsetting og omdanning av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet skal gjennomføres innenfor rammene av jernbaneloven. Det vises til at Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket skal utarbeide en mer konkret plan for hvordan konkurranseutsetting av beredskapsavhengig vedlikehold skal gjennomføres, jf. Regjeringens forslag om å konkurranseutsette dette fra 2007. I dette arbeidet vil det være naturlig at Jernbaneverket, som den relevante jernbanevirksomhet etter jernbaneloven, løpende vurderer behovet for å gjennomføre risikoanalyser med sikte på å redusere risikoen og om nødvendig å iverksette kompensierende tiltak. Det vises for øvrig til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål nr. 28 og 42, hvor det bl.a. framgår at Statens jernbanetilsyn har fått i oppdrag å overvåke de sikkerhetsmessige konsekvensene av det pågående reformarbeidet i jernbanesektoren og de løsninger som reformarbeidet medfører.

Svar på spørsmål fra samferdselskomiteen til St.prp. nr. 1 (2004-2005) for Fiskeri- og kystdepartementet

Spørsmål 1

Kvifor er ikkje hamnesektoren omfatta av momsregimet, og kva økonomiske verknader ville ei slik innlemming i regimet ha for Kystverket?

Svar:

Spørsmålet er oversendt Finansdepartementet som er ansvarlig departement for dette regelverket. Finansministeren vil følgelig svare på dette spørsmålet.

Spørsmål 2

Foreligger det noen vurdering av kostnadsrammer for modernisering av beredskapsordningene tilpasset dagens trusselbilde?

Svar:

Målet for Kystverkets virksomhetsområde *Statens beredskap mot akutt forurensing* er å ha en akseptabel beredskap i forhold til risiko for akutt forurensing. Ved vurdering av risiko legges det både til grunn sannsynligheten for at en ulykke skal inntreffe og eventuelle konsekvenser av en slik ulykke. Dette innebærer at både tiltak for å forebygge at en ulykke inntreffer og tiltak for å begrense skaden dersom en ulykke først har inntrefft, vil medvirke til å redusere risikonivået.

Fiskeri- og kystdepartementet vil arbeide for å øke sikkerheten til sjøs. I dette arbeidet vil hovedsatsingen være å forhindre at en ulykke inntreffer. Dette innebærer satsing på forebyggende tiltak som maritime tjenester (los, trafikkovervåking og meldingstjenester) og maritim infrastruktur (farleder, fyr og merker). Den største andelen av Kystverkets midler foreslås derfor satt av på disse områdene i 2005.

Innenfor virksomhetsområdet *Statens beredskap mot akutt forurensing* er budsjetttrammen økt fra og med 2004 for å styrke den statlige slepebåtkapasiteten i Nord-Norge som følge av økt skipstrafikk fra Russland langs norskekysten. Dette er også et tiltak som bidrar til å forebygge at ulykker inntreffer.

Samtidig er det nødvendig å ha på plass en beredskap dersom en ulykke først har inntrefft. Regjeringen har derfor iverksatt flere tiltak på dette området, blant annet som en oppfølging av St. meld. nr. 12 (2001-2002) Rent og rikt hav. Her kan nevnes at det vil være opprettet ti nye mellomdepoter i løpet av 2004. Depotene går inn i rekken av til sammen 15 statlige hoveddepoter og 10 mellomdepoter langs norskekysten. Disse sees i sammenheng med den kommunale og private oljevernberedskapen. I tillegg er opplysninger om mulige nødhavner og strandsettingsplasser kvalitets-sikkert og ajourført. Lokalitetene er lagret i elektroniske kart sammen med miljøinformasjon og annen viktig informasjon. Fiskeri- og kystdepartementet har også tatt initiativ til en bedre koordinering og samordning av beredskapen mellom de mange aktørene som vil bidra i den nasjonale oljevernberedskapen.

Risikonivået endrer seg imidlertid kontinuerlig. Økt transport av farlig og forurensende gods kan bidra til å øke risikoen, mens iverksettelse av nye forebyggende tiltak og anvendelse av ny teknologi kan bidra til å redusere risikonivået. Fiskeri- og kystdepartementet vil i nær fremtid legge fram en stortingsmelding om sjø-sikkerhet og oljevernberedskap. Her vil fremtidig beredskapsbehov vurderes ut fra utviklingen i risikobildet langs kysten.

Spørsmål 3

International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA) har uttrykt en annen vurdering av sårbarheten vedrørende bruken av GPS.

Hva er statsrådets vurdering av IALAs anbefalinger?

Vil IALAs anbefalinger bidra til en annen vurdering av Loran C's framtid?

Svar:

Fiskeri- og kystdepartementet er kjent med de vurderingene som er lagt fram i utkastet til anbefaling som er utarbeidet av IALAs radionavigasjonskomité, og som skal behandles av IALAs Råd.

I dette utkastet til anbefaling vises det til at det er en risiko for tap av GNSS-signaler for begrensede perioder og i avgrensede områder. Det beskrives flere mulige løsninger mht backup-system hvor Loran-C er et alternativ, men også i dette tilfellet vises det til at systemet har sin egen sårbarhet og at det har begrenset dekning.

I St. prp. nr 1 (2003-2004) for Fiskeridepartementet er det følgende omtale av saken:

"Dagens Loran-C brukes av svært få. GPS er ansett for å være tilstrekkelig for de aller fleste formål. Imidlertid har det kommet fram at GPS, spesielt for sivile brukere, er mer sårbart og lettere å sette ut av funksjon enn tidligere antatt, og interessen for et tilleggssystem

har derfor økt. I forbindelse med utvikling og etablering av Galileo-systemet er EU på jakt etter et tilleggssystem, men har ennå ikke definert hvilket system som er ønskelig. Loran-C nevnes som en av flere kandidater."

I St. prp. nr 1 (2004-2005) for Fiskeri- og kystdepartementet har departementet pekt på at det er få som bruker Loran-C som tilleggssystem, og at den fysiske og visuelle maritime infrastrukturen, som fyr og merker, vil fungere som backup-system i kystnære farvann. Om EU i løpet av den nærmeste framtida velger Loran-C som backup-system, kan Norge fram til sommeren 2005 vurdere å videreføre nasjonal drift av de norske Loran-C stasjonene.

IALAs anbefalinger blir tatt med i de vurderinger som gjøres nasjonalt når det gjelder framtiden for Loran-C i Norge, sammen med andre internasjonale vurderinger.

Svar på spm. 4, 5, 6, 7 og 8 til St.prp. nr 1 (2004 - 2005) og Tillegg nr. 6 for Fiskeri- og kystdepartementet

Spørsmål 4. Sikkerhetsinvesteringer i havner og på skip

- Det ønskes et overslag over hvor mye investeringene i terrorsikkerhet i norske havner har kostet.
- Det ønskes en oversikt over i hvilken grad investeringene påfører sjøtransporten økte avgifter og andre kostnader, og i hvilken grad disse kostnadene påvirker sjøtransportens konkurransesituasjon:

Svar:

Kystverket har så langt godkjent sårbarhetsvurderinger og tiltaksplaner for 400 offentlige og private havneterminaler, og nye 150 er under behandling. Det totale antallet havneterminaler kan komme opp mot 600 i løpet av 2005. 50 terminaler er så langt verifisert og har fått endelig godkjenning for gjennomført terrorsikring. Kystverket har pr. i dag ikke noe kvalitetssikret anslag over hva terrorsikring i henhold til ISPS-koden har medført av investeringskostnader for norske havneanlegg. Kystverket har lagt til grunn at erfaringstall så langt tilsier investeringer fra 0,5 mill. kroner for en middels stor terminal, til flere millioner kroner for større og mer sårbare terminalanlegg. I tillegg vil det komme driftskostnader.

All investering i havner som rettes mot havnens brukere, må dekkes inn gjennom avgifter og vederlag. Dette tilsier at investeringer og driftskostnader for sikkerhetstiltak belastes sjøtransporten. All kostnadsøkning som ensidig påvirker rammebetingelsene for sjøtransporten vil bidra negativt i konkurranseforholdet mot de andre transportformene. De største utslagene vil nok ramme mer perifere strøk, hvor tunge investeringer i terrorsikring må ha inndekning fra relativt sett færre brukere.

Noen større offentlige havner har så langt varslet en økning i de samlede havneavgifter på 10-20 % ved innføring av egne vederlag for sikkerhetstiltak. Med bakgrunn i en utredning som er laget på oppdrag fra Norsk

Havneforbund, utgjør kostnader i havn om lag 1/3 av sjøtransportens kostnader. Med en slik forutsetning og foreløpige tall fra enkelthavner, vil sjøtransportens kostnader øke med 3-5 % som konsekvens av en ny sikkerhetsavgift. Imidlertid mangler Kystverket foreløpig gode analyser om kostnader i hele transportkjeden, og mer eksakte konsekvenser for sjøtransportens konkurransesituasjon er derfor vanskelig å gi.

Fiskeri- og kystdepartementet tar sikte på å foreta en gjennomgang av de krav som stilles til investeringer og påfølgende konsekvenser for sjøtransportens brukere når flere havneanlegg er ferdig med sine investeringer.

Spørsmål 5. Midler til tiltak vedr. HMS Bitten

Det britiske krigsfartøyet HMS Bitten, som ble senket i 1940, ligger ved utløpet av Namsen. I Statens forurensningstilsyn sin vrakrapport utarbeidet i 1997, er HMS Bitten ett av femten skipsvrak hvor det foreslås tiltak. Skipet inneholder ca 195 tonn olje. Under inspeksjon er det observert oljeflekker på sjøen, men det er ikke foretatt platetykkelsesmålinger med ultralyd. I 2003 etablerte Stortinget Namsenfjorden som nasjonal laksefjord.

- Har Kystverket midler på budsjettet til å foreta platetykkelsesmålinger av HMS Bitten eller iverksette andre tiltak som tømning for å hindre forurensning ved utløpet av Namsen.

Svar:

I 1991 ble det igangsatt et arbeid med å skaffe oversikt over forurensningspotensialet fra skipsvrak langs norskekysten. Totalt ble over 2100 skipsvrak registrert. Ut fra historisk /tekniske og miljøfaglige vurderinger ble 30 vrak identifisert for nærmere vurdering av risiko forbundet med utslipp av oljeprodukter. I 1993 og 1996 ble det gjennomført grove tilstandsundersøkelser av i alt 28 av vrakene. I tillegg ble vraket av "Blücher" tømt for olje og "Nordvard" delvis tømt.

For 9 av de 28 vrakene, herunder "Bitteren", ble det fra 1997 iverksatt overvåking av havoverflaten, blant annet ved hjelp av Kystvakten. Denne aktiviteten pågår fortsatt. Med bakgrunn i undersøkelsen ble det i 1999 gjennomført ytterligere undersøkelser av 6 andre av de 28 vrakene. De resterende 13 vrakene ble vurdert ikke å utgjøre en forurensningsrisiko av betydning.

Kystverket har i 2004 prioritert et arbeid med nærmere undersøkelse av ubåten U864 utenfor Fedje. Dette arbeidet vil også ha prioritet i 2005. Det er for budsjettåret 2005 ikke satt av noen midler til fysiske tiltak på andre vrak. Overvåking av "Bitteren" vil fortsette også i 2005.

Med bakgrunn i tidligere gjennomførte undersøkelser og forslag til tiltak på vrak vil Kystverket foreta en full gjennomgang av vraksituasjonen langs norskekysten i løpet av 2005. Hensikten med gjennomgangen er å oppdatere status på vrakene og vurdere behovet for tiltak i årene som kommer. For å få frem en best mulig anbefaling vil Kystverket også undersøke om det kan være andre stoffer enn olje (forurensende last) i noen av vrakene.

Spørsmål 6. Kystforvaltning - Kystverkets produksjonsvirksomhet

Hva vil nedbemanningen i forbindelse med omdanningen koste?

Svar:

Det er anslått at det i omstillingsperioden vil være nødvendig å foreta en nedbemanning på i overkant av 40 ansatte i selskapet.

Det er lagt til grunn at selskapet skal søke om medlemskap i Statens pensjonskasse i en 5-årsperiode fra etableringen. Som medlemmer i Statens pensjonskasse vil de ansatte som sies opp uten selvforskylte handlinger ha rett til vartpenger, så lenge vartpengeordningen opprettholdes. Etter dagens regler dekkes kostnadene til vartpenger av Statens pensjonskasse.

Det er videre lagt til grunn at det skal åpnes for å kunne tilby tidligpensjon, sluttvederlag og studiestønning som alternativ til vartpenger. De samlede kostnadene ved nedbemanningen av i overkant av 40 ansatte vil blant annet avhenge av hvor lenge vartpengeordningen opprettholdes og hvor raskt de som berøres av nedbemanningen lykkes i å skaffe seg nytt arbeid. På usikkert grunnlag er det lagt til grunn et anslag på om lag 1,1 - 1,3 mill. kroner pr. ansatt, noe som vil gi en anslått samlet kostnad på om lag 50 mill. kroner. Det er lagt til grunn at kostnadene til tidligpensjon, sluttvederlag og studiestønning dekkes gjennom et statlig tilskudd til selskapet, mens kostnadene til vartpenger som nevnt vil dekkes av Statens pensjonskasse.

I tillegg er det lagt til grunn at merkostnader ved å opprettholde tilknytningen til Statens pensjonskasse i 5 år skal dekkes av et statlig tilskudd til selskapet. Dette er anslått å utgjøre i overkant av 10 mill. kroner.

Spørsmål 7. Kystforvaltning - Kystverkets produksjonsvirksomhet/konsekvenser for sikkerhet og samfunnskostnader

- I hvilken grad vil en konkurranseutsetting av Kystverkets produksjonsvirksomhet påvirke samfunnsikkerhetsarbeidet?
- Vil en konkurranseutsetting bidra til en fragmentering av ansvaret for beredskapen langs kysten?
- Hva er de samfunnsmessige kostnadene ved en omorganisering av Kystverkets produksjon til et AS? (jf. spørsmål nr. 6 av 16. november d.å.)

Svar:

Kystverkets produksjonsvirksomhet utfører utbygging og vedlikehold knyttet til fiskerihavner, farleder og større navigasjonsinstallasjoner. Kystverket Produksjon har i dag ikke spesielle oppgaver knyttet til samfunnsikkerhet. Dersom det skulle bli aktuelt med slike oppgaver innen virksomhetsområdet i fremtiden, må dette ivaretas gjennom egne kontrakter som legges ut på anbud.

Kystverket Produksjon har heller ingen spesiell rolle i oljevernberedskapen langs kysten. I dag er det de av Kystverkets fartøyer som benyttes til ordinært vedlike-

hold og utbygging av fyr og merker som har oljevern-utstyr om bord. I tillegg er det oljevern-utstyr om bord på blant annet Kystvaktens fartøyer.

Når det gjelder de samfunnsmessige kostnader ved en omorganisering av Kystverkets produksjonsvirksomhet til et aksjeselskap vil dette i hovedsak knytte seg til omstillingskostnader. Kostnader forbundet med nedbemanning vil her være den viktigste kostnadsfaktoren, og disse er nærmere omtalt i svar på spørsmål 6.

Ved vurdering av de samfunnsmessige konsekvenser av omdanningen av Kystverket Produksjon til AS er det imidlertid viktig å sammenstille samfunnets kostnader mot samfunnets nytte. En åpning av markedet for konkurranse er antatt å medføre lavere priser. Videre er det i en ekstern konsulentrappport anslått at man gjennom konkurranseutsetting av Kystverket Produksjon kan oppnå en effektivisering av virksomheten på ca 30%. Dette vil igjen innebære at staten får mer igjen av midlene som settes av til formålet.

Spørsmål 8. Kystforvaltning - Fyrmuseum

Det kan visast til tidlegare omtale i stortingsdokument, seinast i Budsjett-innst. nr. 13 (2003-04) der ein samla samferdselskomité sa seg samd med fiskeriministeren i at fyrmuseum skal organiserast som eit etatsmuseum for Kystverket.

I svar datert 26. november 2003 på spørsmål frå komiteen har fiskeriministeren opplyst at Fiskeridepartementet vil etablere ei arbeidsgruppe som skal arbeide vidare med etablering av eit etatsmuseum for Kystverket.

- Er dette arbeidet nå fullført slik at ein kan gjere vedtak om det skal etablerast eit fyrmuseum, og eventuelt korleis organiseringa skal vere?
- Korleis kan ein involvere dei lokale aktørane for å finne praktiske løysingar i dette arbeidet?

Svar:

Fiskeri- og kystdepartementet har etablert ei arbeidsgruppe som arbeider med etablering av eit etatsmuseum for Kystverket. Arbeidsgruppa er ikkje ferdig, men reknar med å kunne leggje fram rapporten i nær framtid. Gruppa har lagt vekt på å finne praktiske løysingar som gjer det mogleg å involvere dei lokale aktørane i arbeidet med å etablere eit etatsmuseum for Kystverket. For 2004 har Fiskeri- og kystdepartementet difor løyvd pengar til mellom anna Lindesnes fyrmuseum, prosjektet "En kjede av fyr" i Rogaland, til vidareføring av arbeid knytt til samlinga i Dalsfjorden og til driftsmidlar til fyrmuseumsnettverket.

Svar på spørsmål fra samferdselskomiteen til St.prp. nr. 1 (2004-2005) for Finansdepartementet Meirverdiavgiftsregimet for kystforvaltninga

Ein viser til spørsmål frå Samferdselskomiteen om meirverdiavgift og kystforvaltninga. Spørsmålet er sendt over frå Fiskeri- og kystdepartementet til Finansdepartementet som rette instans.

Spørsmålet er:

"Kvifor er ikkje hamnesektoren omfatta av momsregimet, og kva økonomiske verknader ville ei innlemming i regimet ha for Kystverket?"

Svar:

Departementet vil først peike på at hamner er avgiftspliktige i dag for dei delane av verksemda som gjeld omsetning av varer og tenester og utleie av varer. Størstedelen av hamneverksemda er knytt til hamnegebyr og utleie av fast eigedom, som er utanfor meirverdiavgiftssystemet.

Saka er og omtala i Ot.prp. nr. 1 (2004-2005) Skatte- og avgiftsopplegget 2005 - lovendringer, jamfør St.prp. nr. 1 (2004-2005) Skatte-, avgifts- og tollvedtak, i samband med framlegget om avgiftsplikt for infrastruktur for lufthamner og jernbane. Det er ikkje gjort framlegg om avgiftsplikt for hamner, jamfør omtalen i budsjett-dokumentata. Departementet har varsla at ein eventuelt

kan vurdere avgiftsplikt for hamner i samband med ei eventuell avgiftsplikt på veg. Departementet vil vise til at skatte- og avgiftsopplegget for 2005 nå er til behandling i finanskomiteen.

Når det gjeld Kystverket, vil ei eventuell innføring av avgiftsplikt for hamneverksemd og vegsektoren ikkje nødvendigvis påverke denne etaten. Regjeringa fremma 5. november 2004 eit forslag om å omdanne produksjonsverksemda i Kystverket til eit statleg aksjeselskap frå 1. januar 2005, jamfør St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 6 (2004-2005) Om omdanning av Kystverkets produksjonsvirksomhet til statlig aksjeselskap m.m. Ei vurdering av korleis denne omdanninga vil påverke avgiftsplikta til produksjonsverksemda krev inngåande kunnskap om mellom anna kontraktforholda i det nye selskapet. Det nye selskapet vil starte opp verksemda 1. januar 2005, og eg ber derfor om forståing for at eg nå ikkje kan gi nærare føresegnar om avgiftsplikta til selskapet.

Vedlegg 2**Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 18. oktober 2004****Dok. nr. 8:1 (2004-2005) Forslag fra repr. Åslaug Haga og Jorunn Ringstad om stopp og konsekvensutredning av nedleggelse av trafikkstasjoner som del av omleggingen med Statens vegvesen**

Jeg viser til brev av 13.10.04 med vedlegg fra Stortingets samferdselskomité.

Som en oppfølging av den vedtatte omorganiseringen av Statens vegvesen pågår det nå en omfattende prosess i regi av Statens vegvesen med å vurdere tjenestetilbud og tjenestestruktur innenfor trafikant- og kjøretøyområdet. Hensyn til effektivisering, desentralisering og brukere av vegvesenets tjenester står sentralt i dette arbeidet. Arbeidet er en del av oppfølgingen av forutsetningene som lå til grunn ved Stortingets behandling av omorganiseringen av Statens vegvesen.

Nåværende struktur og utforming av tjenestetilbud på trafikkstasjonene er gammel og basert på andre samfunnsforhold enn dagens. Et viktig grunnlag for regionenes forslag er å tilpasse tjenestetilbudet til de endringene som skjer i samfunnet i forhold til etterspørsel etter de tjenestene som vegvesenet leverer, publikums behov og teknologisk utvikling. Det er viktig å få et mer rasjonelt og differensiert tilbud på de lokale trafikkstasjonene. Det er blant annet fremlagt forslag om

såkalte ambulerende tjenester. Statens vegvesen tar sikte på å være representert på offentlige servicekontorer der hvor slike finnes. I dag opprettholdes kostbare kontrollhaller som i liten grad brukes. Statens vegvesen har kun 10 pst. av markedet for de tjenester som etterspørres i forbindelse med kontrollhaller.

Regionenes forslag til endring av trafikkstasjonsstruktur og tjenestetilbud har vært på høring. Med bakgrunn i høringen vil et bearbejdet forslag bli forelagt Vegdirektoratet i løpet av oktober. Direktoratet vil vurdere hvilke konsekvenser regionenes forslag vil få på nasjonal basis. Samferdselsdepartementet vil bli orientert før Vegdirektoratet tar en endelig avgjørelse. Det tas sikte på at strukturen på trafikkstasjonene vil være avklart innen utgangen av 2004.

Vegdirektoratet forholder seg til forutsetningene som lå til grunn ved Stortingets behandling av omorganiseringen. Hensynet til desentralisering er viktig i denne sammenheng. Arbeidet med å følge opp effektiviseringsprosessen i Statens vegvesen må være i samsvar med Stortingets forutsetninger. Servicenivået blir om lag som før, med en mer effektiv struktur og et mer differensiert tilbud. Omstillingen vil gi vegvesenet mer kapasitet til kontroller på vegene.

Vedlegg 3**Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 24. november 2004****Dok. nr. 8:1 (2004-2005) Forslag fra stortingsrepresentanten Åslaug Haga og Jorunn Ringstad om stopp og konsekvensutredning av nedleggelse av trafikkstasjoner som en del av omleggingen av Statens vegvesen - Oppfølging av svar**

Jeg viser til brev av 08.11.04 fra Stortingets samferdselskomité.

Det arbeidet Statens vegvesen har satt i gang for å skape et bedre og mer desentralisert tjenestetilbud i hele landet er i tråd med Regjeringens ønske om mer effektiv og moderne statsforvaltning. Som vist til tidligere, er arbeidet en del av oppfølgingen av forutsetningene som lå til grunn ved Stortingets behandling av omorganiseringen av Statens vegvesen.

Dagens struktur på tjenestetilbudet vil i økende grad framstå som urasjonell og lite i pakt med de krav samfunnet stiller til en moderne samferdselsetat og det Statens vegvesens kunder etterspør. Det er således hensynet til brukerne som står i fokus for omorganiseringen. Formålet med Statens vegvesens aktivitet på trafikkant- og kjøretøyområdet er jo nettopp å tilby brukerne gode tjenester. Dagens tjenester og oppgaver har hatt samme hovedstruktur i flere tiår. De har vært knyttet til lokaliseringen av vegkontor og trafikkstasjoner, selv om rammebetingelsene, tjenestene og oppgavene har endret seg betydelig i løpet av perioden.

Hva blir borte og hva kommer i stedet?

Etaten har som mål å gi trafikkantene og brukerne et bedre tilbud. Kundene skal få utført flest mulig tjenester nærmest mulig hjemstedet. Publikum etterspør flere

tjenester på internett og Statens vegvesen prioriterer utviklingen av elektroniske tjenester. Gjennom et eget prosjekt skal alle publikumstjenester vurderes i et slikt perspektiv. Det er lagt ned et systematisk og godt arbeid i Statens vegvesen med å utarbeide elektroniske tjenester. Statens vegvesen har som mål å bli en av landets beste og mest kundevennlige etater med et meget desentralisert tjenestetilbud.

Det må selvsagt også tas hensyn til at brukere som ikke kan eller ikke ønsker å bruke elektroniske tjenester skal få et tilbud. Fortsatt vil det være en del tjenester som naturlig vil være geografisk knyttet opp til trafikkstasjonene.

Statens vegvesen tar mål av seg til å være representert i de fleste av landets kommuner der det finnes offentlige servicekontor, gitt at Vegvesenets tjenester etterspørres. Både haller og kontorlokaler vil kunne representere en ressurs for lokalsamfunnet. I de tilfellene der det er aktuelt å legge ned Statens vegvesens virksomhet, er vegvesenet innstilt på å gå inn i et samarbeid med de berørte kommunene og det lokale næringsliv for om mulig å bidra til alternativ virksomhet og en hensiktsmessig utnyttelse av eksisterende lokaler.

Dette er vurderinger som ligger til grunn for arbeidet med endret trafikkstasjonsstruktur og antall trafikkstasjoner på landsbasis.

Følgende tabell viser antall tjenestesteder som foreslås å få endret tjenestetilbud splittet opp i de ulike tjenester som utføres. Tabellen inneholder ikke oversikt over evt. etableringer i offentlige servicekontor:

Region	Registrering		Fører kort/teori		Praktisk prøve		Periodisk kjøretøykontroll		Forvaltningskontroll i hall	
	I dag	Forslag	I dag	Forslag	I dag	Forslag	I dag	Forslag	I dag	Forslag
Øst	18	14	18	14	19	14	18	10	18	10
Sør	13	9	13	9	13	9	13	7	13	7
Vest	11	11	12	11	11	11	11	8	11	9
Midt	15	14	15	14	15	14	12	10	12	10
Nord	18	17	18	17	23	18	17	6	16	16
Sum	76	65	76	65	81	66	71	41	70	52

Tabellen viser at det er relativt små endringer som blir foretatt i tjenestetilbudet knyttet til registrering av kjøretøy og praktiske og teoretiske førerprøver. I tillegg vil altså Statens vegvesen flere steder tilby denne typen tjenester gjennom andre kanaler enn en trafikkstasjon. Helt konkret kan jeg her vise til at Statens vegvesen ønsker å etablere en egen serviceenhet for trafikkant- og kjøretøy tjenester i Follo-området til erstatning for trafikkstasjonen i Drøbak. I Numedal går Statens vegvesen inn i et samarbeid med kommunene om deres virtuelle servicesenter. Videre forutsetter jeg at Statens vegvesen skal være tilstede på Kongsberg, Mandal og

Moss med tilbud som kan gis fra offentlige servicekontor.

De delene av tjenestetilbudet som er knyttet til bruk av kontrollhaller, reduseres derimot noe. På landsbasis utnyttes i dag mindre enn 50 prosent av hallkapasiteten, noe som sterkt indikerer at strukturen på dagens tjenestetilbud ikke er tilstrekkelig rasjonell og i samsvar med det Statens vegvesens kunder etterspør.

Forvaltningskontroll i hall omfatter teknisk godkjenning av ikke typegodkjente kjøretøy og bruktimporterte kjøretøy i tillegg til godkjenning av kjøretøy som er ombygd, oppbygd eller reparert etter stor skade.

Dette er til en viss grad tjenester som ikke er avhengige av en kontrollhall drevet av Statens vegvesen for å kunne tilbys nær kundene. Det ligger som en forutsetning i forbindelse med en reduksjon i antall trafikkstasjoner som tilbyr denne typen tjenester, at det også legges opp til å tilby ambulerende tjenester. Dette kan eksempelvis være at personell fra Statens vegvesen oppsøker større kunder, som verksteder og bedrifter, for å foreta kontrollene i deres lokaler.

Den største reduksjonen i antall tjenestesteder er foreslått knyttet til tilbud om periodisk kjøretøykontroll. Dette er en tjeneste som Statens vegvesen tilbyr i konkurranse med private verksteder og NAFs kontrollstasjoner og hvor det gjennom mange år har vært en nedgang i etterspørselen rettet mot vegvesenet etter denne tjenesten, med en særlig sterk reduksjon de siste årene. Fra 2000 til 2004 er Statens vegvesens markedsandel av denne typen kontrollert redusert fra 10,5 til 7,5 prosent. Statens vegvesen ønsker at det skal finnes et offentlig tilbud for periodisk kjøretøykontroll, men for å sikre en mest mulig effektiv utnyttelse av ressursene må tilbudet i større grad tilpasses den faktiske etterspørselen. Det er i vurderingene av et framtidig tjenestetilbud om periodisk kjøretøykontroll også lagt vekt på om det foreligger et godt privat tilbud av denne tjenesten.

Vedlagte tabeller og kart gir en oversikt over det framtidige tjenestetilbudet.

I tillegg til det som framgår av tabellene og kartet vil jeg nevne at det i Region nord forutsettes at periodisk kjøretøykontroll kan utføres i begrenset omfang i alle haller. Tjenesten defineres imidlertid ikke som en prioritert oppgave, noe som kan medføre ventetid. Videre forutsettes det at Egersund trafikkstasjon beholder en kontrollhall dersom mengden forvaltningskontroller tilsier at dette er rasjonelt ut fra en vurdering av kompetanse og utnyttelsesgrad.

Konsekvenser mht. nedbemanning og publikums tjenestetilbud

Endringene i tjenestetilbudet skal skje i takt med utviklingen og bruken av nye tjenester eller som en konsekvens av at etterspørselen faller bort. Etterspørselen etter tjenestene må være på et visst minimumsnivå for å kunne opprettholdes. Endringer i bemanningen eller tjenestetilbudet vil altså ikke skje før oppgaver faller bort som følge av nye rutiner, nye dataløsninger eller manglende etterspørsel. Konsekvensene av dette kan bli at nedbemanningen innenfor trafikant- og kjøretøyområdet kan gå over noe lengre tid enn det som tidligere har vært forutsatt. I den grad det er mulig, vil regionene gjennomføre endringene i løpet av 2005.

Effektiviseringstiltakene vil blant annet medføre at personell kan frigjøres til andre og mer prioriterte oppgaver, som for eksempel kontrolloppgaver ute på vegene. Gevinstene som følge av effektiviseringen skal brukes innenfor sektoren slik at Statens vegvesen kan tilby bedre tjenester samlet sett. Vegvesenet vil bruke de virkemidlene som står til rådighet i omstillingsarbeidet til å utvikle overtalliges kunnskaper og kompetanse, slik at de skal kunne ta på seg andre oppgaver i og utenfor etaten.

Statens vegvesen har dessuten lagt til grunn at tjenestene skal organiseres og lokaliseres på en slik måte at det er lett å gjøre endringer når behovene endres. Dette innebærer også at de tilsatte må være mer mobile, etter som tjenestene i størst mulig grad skal utføres *der brukerne er*. Dette er også en forutsetning for å kunne utnytte spesialistkompetansen i alle deler av landet.

Etter eksempel fra Vägverket i Sverige starter Statens vegvesen også nå et omfattende prosjekt for å vurdere sin informasjon og tjenesteutførelse i et bredere publikums- perspektiv (nasjonal kundetjeneste). Dette betyr at det vil legges meget stor vekt på publikumsservicen når effektivisering av tjenestene vurderes i tiden fremover.

Statens vegvesen skal evaluere trafikant- og kjøretøyområdet i løpet av 2005. De foreslåtte endringer skal bevare og utvide det desentraliserte tilbudet man har i dag. Vegvesenet vil derfor fortsatt prioritere utvikling av nye dataløsninger som effektiviserer og bedrer servicenivået for alle tjenester som Statens vegvesen har ansvar for.

Nærhet til brukerne og overgang til nye tjenester

Jeg mener at endringene det legges opp til i tjenestestrukturen vil ivareta hensynet til nærhet til brukerne. Som nevnt er det jo nettopp dette hensynet som har hovedfokus i den omorganiseringen som nå finner sted. Nåværende tilbud vil i hovedsak bestå inntil de blir avløst av nye tjenester. Med dette forbeholdet mener jeg å få fram at det selvsagt må tas hensyn til etterspørselen etter tjenestene, slik at det kreves et minimumsbehov for opprettholdelse.

I mange tilfeller vil vegvesenets kunder oppleve en større nærhet og bedret tilgjengelighet til de aktuelle tjenestene. Dette skyldes både tilbud om elektroniske tjenester som tidligere har krevd oppmøte på en trafikkstasjon, og utviklingen mot å utføre kontrollene der kundene faktisk er, enten på vegen eller i bedriften. Dessuten legges det opp til en overgang fra trafikkstasjoner til servicekontor. I forbindelse med arbeidet med å tilby tjenester fra offentlige servicekontor, har Statens vegvesen etablert et samarbeid med Foreningen for offentlige servicekontor (FOSK).

Vedlegg 4

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 26. november 2004

Dokument nr. 8:1 (2004-2005) Forslag fra stortingsrepresentantene Åslaug Haga og Jorunn Ringstad om stopp og konsekvensutredning av nedleggelse av trafikkstasjoner som del av omleggingen av Statens vegvesen - Nytt oppfølgingsspørsmål

Jeg viser til brev av 24.11.04 fra Stortingets samferdselskomité.

Omleggingen vil gi noe økning i IT-kostnader (investering og drift), kostnader i forbindelse med omstilling og reisekostnader for etatens ansatte. Det kan også påløpe kostnader til lokaler i en periode hvis de ikke blir solgt eller leid ut til andre straks behovet opphører.

Det vil også være kostnadsreduksjoner forbundet med omleggingen. Disse vil i hovedsak omfatte inn-

sparte midler til lokaler, mer effektiv utnyttelse av gjenværende lokaler og noe reduserte lønnsutgifter.

Ut fra en grov vurdering antas det at Statens vegvesens driftsutgifter årlig vil kunne bli redusert med om lag 15 mill. kroner, samt føre til om lag 20 færre årsverk når endringene er gjennomført. Dette innebærer en årlig nettobesparelse på omlag 25 mill. kroner på kort sikt.

På sikt vil tiltakene, supplert med spesialiseringer og nye dataløsninger, kunne gi en *samlet* reduksjon på om lag 50 stillinger. Dette innebærer en ytterligere besparelse på 15 mill. kroner årlig. En del av disse stillingene vil bli overført til å øke innsatsen med kontroll på vegene.

