

Innst. S. nr. 119

(2000-2001)

Innstilling fra samferdselskomiteen om Nasjonal transportplan 2002-2011

St.meld. nr. 46 (1999-2000)
og to forslag oversendt fra Stortinget 11. oktober 2000

Til Stortinget

1. INNLEDNING

1.1 Sammendrag

I St.meld nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 presenteres Regjeringens transportpolitikk. Meldingen er også en strategisk plan for utvikling av det samlede systemet for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport. Regjeringen vil føre en helhetlig transportpolitikk der de enkelte transportformer blir vurdert i sammenheng.

Nasjonal transportplan 2002-2011 videreutvikler og erstatter de tradisjonelle sektorplanene for transportpolitikken.

Regjeringen legger i meldingen fram en strategi for transportpolitikken. Strategien er bl.a. framkommet gjennom alternative innretninger som har illustrert mulighetene for, innen gitte økonomiske rammer, å nå ulike og til dels motstridende mål og hensyn. Den anbefalte strategien innebærer en klar styrking av innsatsen for sikkerhet i transportsystemene. Samtidig er det tatt balanserte hensyn til nødvendige tiltak for å sikre effektivitet, framkommelighet og for å bidra til å oppnå fastsatte miljømål.

Regjeringens anbefalte strategi tar utgangspunkt i at transportformene har ulike egenskaper og fortrinn i transportmarkedet. Departementene vil styrke samspillet mellom transportformene gjennom å forbedre tilknytningen mellom transportmidler og legge til rette for kombinerte/intermodale transporter. Dette gjelder både for person- og godstransport, og vil kunne bidra til å overføre transport fra veg til bane og sjø.

I utformingen av anbefalt strategi er det lagt særlig vekt på trafiksikkerhet og på næringslivets behov for effektiv transport.

Planarbeidet har vært gjennomført under tidspress som følge av at Stortinget ba om framlegging ett år tidligere enn ordinær planrullering skulle tilsi.

Departementene legger stor vekt på å evaluere planarbeidet og samle erfaringer som kan være nyttige for neste revisjon.

Denne innstillingen behandler også følgende forslag som komiteen har fått oversendt fra Stortinget 11. oktober 2000, framsatt av representanten Kristin Halvorsen på vegne av Sosialistisk Venstreparti:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram et forslag om hvordan avgiftssystemet kan legges om slik at det blir dyrere å bruke bil, men billigere å eie den, og der deler av dagens bensinavgift erstattes av et system med vegprising i sentrale strøk."

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2002 redegjøre for hvordan kollektivtransportens andel av den totale transporten skal økes."

1.2 Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Gard Folkvord, Sverre Myrli, Gunn Olsen og Ola Røtvei, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Høyre, Ole Johs. Brunæs og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll, og fra Venstre, May Britt Vihovde, bygger sin innstilling på samme kapittelinnledning som i St.meld. nr. 46 (1999-2000). Komiteen vil bemerke at en slik inndeling gir anledning å drøfte problemstillinger under ulike innretninger, noe som er hensikten med en tverrsektoriell plan. Komiteen vil imidlertid peke på at inndelingen gir som konsekvens at enkelte

områder blir i omtalt i merknadene under flere kapitler. Henvisninger er derfor nyttet i en viss utstrekning.

1.2.1 Generelle merknader fra Arbeiderpartiet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har som hovedmål i transportpolitikken å få et trygt, effektivt og samordnet transportsystem som sikrer næringslivets og befolkningens behov i hele landet, og som i minst mulig grad bidrar til forurensning av miljøet. Disse medlemmer ser hele transportnettet med veger, jernbanenett, sjø- og lufttransport som ett helhetlig system.

Disse medlemmer viser til at Nasjonal transportplan 2002-2011 er den første helhetlige transportplan, og at denne videreutvikler og erstatter de tradisjonelle sektorplanene for transportpolitikken. Disse medlemmer mener at planen viser at en slik samordning var et riktig grep, og at Regjeringen på en god måte får fram helheten i transportpolitikken og tydeliggjør de politiske valg innenfor området. Disse medlemmer mener at denne samordningen på flere områder må videreutvikles fram mot rullering av planen i 2004.

Disse medlemmer støtter hovedtrekkene i planen. Det vises ellers til omtale under de enkelte kapitler. Disse medlemmer viser til at planen innebærer en økonomisk styrking av veg-, jernbane- og havnesiden i forhold til bevilgede midler de siste 4 år. Det vises til at et stortingsflertall gikk inn for en sterk økning av de økonomiske rammene på veg- og jernbanesektoren i forhold til regjeringen Jaglands sektorplaner som ble behandlet i Stortinget våren 1997. Dette flertallet har imidlertid ikke evnet å følge opp denne økningen i de årlige budsjettbehandlingene.

Disse medlemmer viser til behovet for en sterk satsing på samferdselssektoren i årene framover, og mener at god tilgjengelighet til transport er en forutsetning for et aktivt liv og deltakelse i fellesskap med andre mennesker, og dermed for menneskelig livskvalitet. En satsing på transportsektoren og på annen infrastruktur er også nødvendig for å utvikle et kraftig, nyskapende og internasjonalt konkurransedyktig næringsliv som kan bidra til å trygge velferd og arbeidsplasser i årene framover.

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

Disse medlemmer vil understreke at investeringer som gjøres innenfor transportsektoren de nærmeste årene ofte vil gi løsninger som skal brukes i flere tiår framover. Disse medlemmer mener derfor det er nødvendig å ha et langsiktig perspektiv når slike investeringer blir gjort.

Disse medlemmer mener at transport skal foregå på mest mulig miljøvennlig måte. Et av hovedmålene i samferdselspolitikken må være å redusere

CO₂-utslipp og andre forurensningsproblemer. Det er derfor nødvendig å få mer av godstransporten over fra veg til bane og sjø. Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen i planen legger opp transportpolitikken med tanke på at utfordringene i storbyområder og distriktene er av svært forskjellig karakter.

Mens det i byene er gode muligheter for kollektive transportløsninger, viser disse medlemmer til at man i distriktene er avhengige av bilen som det viktigste transportmiddelet.

Disse medlemmer er opptatt av å redusere usikkerhet i planleggingen av prosjekter, og vil bedre planleggingsverktøyene innenfor alle deler av transportsektoren. Det vises til nærmere omtale under kapittel 2.1.1.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen i transportplanen legger opp til en styrking av drift og vedlikeholdet på vegsiden, og at dette også ble prioritert i statsbudsjettet for 2001. Disse medlemmer ser det påkrevet å prioritere opprusting og vedlikehold av eksisterende vegnett i årene framover, herunder satsing på rassikring. Rasjonell framdrift må sikres i igangsatte vegprosjekter, selv om dette går på bekostning av oppstart på nye prosjekter.

På jernbanesiden har disse medlemmer merket seg at Regjeringen foreslår en betydelig økning til Jernbaneverkets investeringer i forhold til hva som har blitt bevilget de siste årene. Disse medlemmer enig i denne prioriteringen, og viser til at det er behov for store investeringer i jernbanenettet for å kunne gi et bedre tilbud. Utbygging av nye dobbeltsporstreknin-ger, sikkerhetstiltak og baneforkortelser er her viktige områder

Innenfor luftfarten vil disse medlemmer fortsatt prioritere et godt utbygd nett av stamflyplasser og regionale flyplasser. Staten må bidra til å sikre ulønnsomme flytilbud i distriktene ved fortsatt utstrakt offentlig kjøp av flytjenester. Det er likevel nødvendig å se flyplasstrukturen i sammenheng med det øvrige transporttilbudet i distriktene.

Disse medlemmer har videre merket seg at Regjeringen legger opp til en økning også i bevilgningsnivået til havner, fyr og farleder, og vil spesielt understreke behovet for å sikre framkommeligheten og sikkerheten langs farledene.

Disse medlemmer viser til rammefordeling og prioriterte hensyn i kap. 13.1.2 i transportplanen.

Disse medlemmer har merket seg at situasjonen i anleggsbransjen er blitt vanskeligere i den senere tid. Det er opplyst at 2 000-3 000 ansatte er permittert eller sagt opp. Etter en samlet vurdering vil disse medlemmer i samråd med Regjeringen legge opp til statlige bevilgninger på i gjennomsnitt årlig 17 000 mill. kroner i perioden 2002-2011.

Disse medlemmer legger Regjeringens opplegg til investeringsprogram til grunn, og vil fordele økningen i planperioden på totalt 5 000 mill. kroner på sektorene slik:

1 300 mill. kroner	på jernbanesektoren
3 000 mill. kroner	på vegsektoren
200 mill. kroner	på havnesektoren
500 mill. kroner	på luftfartsektoren

Disse medlemmer viser til nærmere omtale og fordeling av disse midlene i kapittel 14.

1.2.2 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre mener det er nødvendig å øke rammen for investeringer i samferdselsformål ut over det Regjeringen har foreslått i Nasjonal transportplan. Investeringer i infrastruktur er en del av grunnlaget for framtidig verdiskapning, og reduserte transportkostnader for næringslivet er viktig for konkurransevnen. Ikke minst er bedre vegstandard viktig for verdiskapning og bosetting i distriktene. I byområdene er bedre tilrettelegging for kollektivtransport viktig ut fra manglende vegkapasitet, miljøproblem og knapphet på areal. Disse medlemmer er kjent med at kapasiteten i anleggsbransjen gir rom for et høyere aktivitetsnivå uten at det får store negative konsekvenser for presset i norsk økonomi. Disse medlemmer mener det er rom for å øke rammen for Nasjonal transportplan med omlag 900 mill. kroner årlig, og 3 600 mill. kroner i første del av planperioden. Den totale rammen for statens andel i Transportplanen blir da 173 865 mill. kroner, 9 000 mill. kroner mer enn Regjeringens forslag.

1.2.3 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti mener hovedmålet med transportpolitikken er å utvikle et trygt, miljøvennlig, effektivt og samordnet transportsystem.

Disse medlemmer mener det er viktig å se de ulike transportformene i sammenheng. Nasjonal transportplan er den første transportplanen som omhandler alle transportformer, og erstatter de tidligere sektorplanene innen transportpolitikken. Disse medlemmer er skuffet over at Regjeringen ikke i større grad har klart å få til en samordning mellom de ulike transportformene. Planen bærer i for stor grad preg av innspill fra de ulike sektorene.

Disse medlemmer mener et godt transportsystem er viktig for befolkningen og for næringslivet. Infrastrukturen i distriktene er viktig for å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret. Investeringer i infrastruktur som reduserer transportkostnadene styrker norsk næringslivs konkurransevne, og gir derfor grunnlag for ny etablering og økt verdiskapning. Derfor kan også investeringer i infrastruktur være en fornuftig og lønnsom måte å anvende noe av petroleumsformuen.

Disse medlemmer vil understreke betydningen av å satse mer på å øke sikkerheten. Disse med-

lemmer mener nullvisjonen, visjonen om null drepte og alvorlig skadde, må legges til grunn for hele transportsektoren. Dette stiller krav til prioriteringene. Innenfor de ulike sektorene må tiltak som reduserer risikoen ha høy prioritet.

Disse medlemmer er opptatt av at også samferdselssektoren må ta miljøansvar. Transportsektoren står i dag for en betydelig del av de norske klimagassutslippene, og utbygging av infrastruktur fører til uønskede inngrep i naturmiljøer og legger beslag på matjord. Disse medlemmer er opptatt av å redusere konflikten mellom miljø og transport mest mulig. Dette må bl.a. skje ved en økt satsing på kollektivtransport, særlig i områder hvor et bedre tilbud kan føre til vesentlig mindre biltrafikk. Disse medlemmer mener prinsippet om at forurenser skal betale må ligge til grunn også innenfor samferdselssektoren. Disse medlemmer mener vegprising eller tidsdifferensierte bompenger bør tas i bruk for å redusere miljøproblemenes knyttet til biltrafikk og luftkvalitet i byene. Disse medlemmer viser til merknader i kap. 8.2.4.

Disse medlemmer mener det er viktig å styrke vedlikeholdsinnsatsen. Både vedlikeholdet av vegnettet og av skinnegangen har et stort etterslep. Vedlikeholdet betyr mye for regularitet for togtrafikken, og for sikkerhet både på veg og bane. Derfor er økt satsing på vedlikehold, slik det legges opp til i Nasjonal transportplan, nødvendig.

Disse medlemmer mener det er viktig å styrke sikkerheten langs kysten og legge til rette for overføring av gods fra veg til sjø. Bedre merking av farledene og økt satsing på elektroniske sjøkart er to viktige tiltak. Infrastrukturen ved havnene er viktig for sjøtransportens evne og mulighet til å overta markedsandeler.

Disse medlemmer foreslår følgende økninger i planrammen i forhold til Regjeringens forslag:

Formål	2002-2005	2002-2011
Vegformål	2 320 mill. kr	5 800 mill. kr
Jernbaneformål	1 080 mill. kr	2 700 mill. kr
Kystformål	200 mill. kr	500 mill. kr
Luftfartsformål	0 mill. kr	0 mill. kr

Midlene til vegformål i første del av planperioden foreslås fordelt med 1 mrd. kroner til stamvegformål, 920 mill. kroner til øvrige riksveger og 400 mill. kroner i tilskudd til rassikring.

Disse medlemmer er kjent med at beregninger viser at det er mulig å effektivisere drift og vedlikehold innenfor samferdselssektoren, bl.a. ved økt bruk av konkurranseutsetting og anbud. Disse medlemmer viser til merknader om dette under kapittel 9.2.1. Disse medlemmer ønsker en ytterligere satsing på infrastruktur, innenfor både veg- og jernbanesektoren. Disse medlemmer mener økt andel brukerfinansiering av utbyggingsprosjekt på sterkt trafikkerte strekninger kan frigjøre statlige midler til andre prioriterte investeringer. Ikke minst kan det muliggjøre økt

satsing på jernbane langs samme strekning. Disse medlemmer forutsetter at innsparte midler innenfor drift og vedlikehold kan utnyttes mest mulig hensiktsmessig innenfor samferdselssektoren. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til etterslepet knyttet til vedlikehold, og til investeringsbehovet. Disse medlemmer understreker i tillegg at forslaget til økt ramme for første del av perioden dreier seg om den statlige andelen, og at økt brukerbetaling kan gi rom for økt total innsats og raskere realisering av viktige samferdselsprosjekter.

Disse medlemmer ønsker en kraftig satsing på kollektivtransporten, og viser til egne merknader under kap. 13.2.3. Den offentlige støtten til kollektivtransporten er i dag i all hovedsak overlatt til fylkeskommunene, som må prioritere midler til kjøp av kollektivtransporttjenester opp mot formål innenfor andre sektorer. Disse medlemmer ønsker endringer i organiseringen av støtten til kollektivtransporten, og viser til forslag om å overføre støtten fra rammeoverføringene til fylkeskommunene til Samferdselsdepartementets budsjett, og til forslag om en egen stortingsmelding om kollektivtransport.

Disse medlemmer viser til at støtte til kollektivtransport i liten grad er omtalt i Nasjonal transportplan, og mener omfanget av støtten til kollektivtransporten må vurderes når en slik stortingsmelding foreligger.

1.2.4 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at staten har påtatt seg et ansvar for infrastruktur innen norsk samferdsel. I tillegg er det offentlige aktører innen markedet for befordring av person- og godstransport. Gjennom sin deltagelse i NSB BA, SAS, offentlig støttede ferjer, båt og bussruter, samt annen kollektivtransport i Norge.

Disse medlemmer vil videre peke på at det offentlige som aktører innen markedet for befordring av person- og godstransport innebærer betydelige utgifter for staten, fylkeskommunene og kommunene. Derimot innebærer biltrafikken enorme inntekter til staten.

Disse medlemmer viser til at det er lett å innta den holdning at flytrafikk og bilbruk bør reduseres og at folk i stedet bør bruke buss, tog, t-bane eller trikk.

Disse medlemmer mener imidlertid det er viktigere at mest hensiktsmessig transportmiddel benyttes i forhold til hvilke transportoppgaver som skal løses.

Disse medlemmer mener uavhengig av avstand eller transportbehov at det offentliges medvirkning innen samferdsel bør organiseres etter følgende prinsipper:

1. All produksjon av transporttjenester og samferdselsrelatert vare- og tjenesteproduksjon skiller fra offentlig myndighetsutøvelse. Prinsippet om at det offentlige må betale for eller motta betaling fra produsenter av slike tjenester innføres som reguleringsvirkemiddelet der regulering er nødvendig for

å sikre visse transporttjenester. På den måten sikres det full effektivitet i all transporttjeneste-produksjon.

2. Det viktigste moderniserings- og fornyelsesverktøy er å gjennomføre de lov- og forskriftsendringer som er nødvendige for å etablere et fullstendig markedsstyrt transportmarked. Myndighetenes rolle begrenses til kjøp og salg av transportrettigheter der regulering fortsatt er nødvendig.
3. Det nåværende Samferdselsdepartementet omorganiseres til et Transportdepartement med ansvar for alt innenfor transport til lands, vanns og i luften, samt all virksomhet som er en naturlig del av transportvirksomheten, herunder havnevirksomhet.
4. Forvaltningsmessig opprettes et felles Statens transportdirektorat basert på sammenslåing av Vegdirektoratet, Luftfartsverket og Jernbaneverket. Transportdirektoratet står som overordnet ansvarlig for vegnettet, men bruker bedrifter til å bygge og vedlikeholde vegene. Luftfartsverkets lufthavner organiseres i et aksjeselskap (Norske lufthavner A/S) som tilbyr sine tjenester til flyselskapene etter avtaler med og retningslinjer fra Transportdirektoratet. Når det gjelder jernbanenet- tet, eies det av Transportdirektoratet som kjøper anleggs- og vedlikeholdstjenester i markedet, eventuelt fra nydannede aksjeselskaper basert på det nåværende NSB BAs verksted og vedlikeholdsavdelinger. Det etableres en kontrakt for noen år med disse, for å sikre en overgangsperiode.
5. Statens vegvesens entreprenør- og driftsavdelinger omorganiseres til aksjeselskaper og gis også kontrakt for noen overgangsår på tidligere oppgaver som de stod for. Transportdirektoratets vegavdelinger får en ren byggherrefunksjon, samt administrasjon av vedlikeholdsarbeidet.
6. Det etableres et Statens transporttilsyn som står for kontroll av all transport til lands (veg, jernbane, bru), til vanns, i luften og havnevirksomhet for å påse at alle regler, særlig sikkerhetsbestemmelser, følges. Transporttilsynets utgifter belastes brukerne i sin helhet. Det forutsettes at Transporttilsynet legges under Arbeids- og administrasjonsdepartementet.
7. Lover og forskrifter legges til rette for integrerte transportselskaper i person- og godstransporten, dvs. større selskaper som driver produksjon av transporttjenester for gods og personer til lands, til vanns, i luften og på jernbanespor med skip, ferjer, fly, trailer, drosjer, busser, tog og terminaltjenester, havner, lufthavner og stasjoner.
8. Overordnet ansvar for landets havner flyttes fra Fiskeridepartementet til Transportdepartementet og organiseres i aksjeselskaper hvor transportselskaper etterhvert kan kjøpe aksjer, men med mulig bestemmelse om minimum antall aksjonærer og begrensning på eierandel. Konkurransen mellom havner innføres som et viktig styringsredskap for å hindre monopolprofitt og ineffektivt transporttil-

bud. Innføringen av et nytt regionalt havnesystem styres imidlertid fra Havneavdelingen i Transportdirektoratet slik at det gjøres på en metodisk og rasjonell måte.

9. Det etableres en egen ulykkeskommisjon etter samme modell som The National Transportation Safety Board (NTSB) i USA. Det vises for øvrig til Dokument nr. 8:59 (1999-2000).

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

- "1. Stortinget ber Regjeringen skille all produksjon av transporttjenester og samferdselsrelatert vare- og tjenesteproduksjon fra offentlig myndighetsutøvelse.
2. Stortinget ber Regjeringen foreta en modernisering og fornyelse av dagens regelverk slik at man kan etablere et fullstendig markedsstyrt transportmarked.
3. Stortinget ber Regjeringen om å omorganisere det nåværende Samferdselsdepartementet til et Transportdepartement med ansvar for alt innenfor transport til lands, vanns og i luften, samt all virksomhet som er en naturlig del av transportvirksomheten, herunder havnevirksomhet.
4. Stortinget ber Regjeringen om at det forvaltningsmessig opprettes et felles Statens transportdirektorat basert på sammenslåing av Vegdirektoratet, Luftfartsverket og Jernbaneverket.
5. Stortinget ber Regjeringen om å omorganisere Statens vegvesens entreprenør- og driftsavdelinger til aksjeselskaper.
6. Stortinget ber Regjeringen etablere et Statens transporttilsyn som får til oppgave å drive kontroll av all transport til lands (veg og jernbane), vanns og luft og havnevirksomhet for å påse at alle regler, særlig sikkerhetsbestemmelser følges.
7. Stortinget ber Regjeringen om å omorganisere dagens havner til aksjeselskaper."

Disse medlemmer vil i tillegg gjøre oppmerksom på tidligere framsatte forslag fra Fremskrittspartiet vedrørende forbedringer og modernisering innen samferdselssektoren. Forslagene nedenfor vil bli behandlet sammen med Nasjonal transportplan:

- *Dokument nr. 8:46* (1997-1998) om å skille økonomisk og organisatorisk mellom NSB BA, Jernbaneverket og Jernbanetilsynet.
- *Dokument nr. 8:89* (1997-1998) om å sette krav til effektiv, lønnsom og ikke konkurransevridende drift av Statens vegvesens egenproduksjon.

- *Dokument nr. 8:2* (1998-1999) om å legge forholdene til rette slik at deler av Fornebu flyplass kan brukes som småflyplass også etter 7. oktober 1998, inntil annen akseptabel løsning er realisert.
- *Dokument nr. 8:70* (1998-1999) om å åpne Jernbaneverkets skinnegang for andre aktører.
- *Dokument nr. 8:11* (1998-1999) om å be Regjeringen foreta nødvendige endringer slik at brøytebiler, biler for funksjonshemmede, og utrykningskjøretøy unntas fra krav om piggedekkgift.
- *Dokument nr. 8:59* (1999-2000) om felles ulykkeskommisjon.
- *Dokument nr. 8:71* (1999-2000) om en alternativ seilingsled til Bergen havn.
- *Dokument nr. 8:80* (1999-2000) om å øke fartsgrensen på motorvei klasse A til 110 km/t.
- *Dokument nr. 8:84* (1999-2000) om å legge Ev 6 utenom Steinkjer.
- *Dokument nr. 8:9* (2000-2001) om å omdanne NSB BA til et ordinært aksjeselskap.

Disse medlemmer registrerer at undersøkelse foretatt av ECON Senter for økonomisk analyse, viser at staten og kommunene sitter på eierandeler i norske selskaper for til sammen 815 mrd. kroner. Noe som tilsvarer hver tredje krone som er investert i næringsvirksomhet.

Disse medlemmer vil videre vise til at den internasjonale trenden er å redusere offentlig eierskap, mens det synes som om det motsatte er tilfelle i Norge.

Disse medlemmer mener det ville vært langt mer fornuftig å redusere det offentlige eierskap, slik at man kan frigjøre kapital, noe som igjen kan benyttes til å bedre dagens infrastruktur, slik at man kan øke konkurransevnen for norsk næringsliv.

Disse medlemmer mener det bør være mest mulig fri konkurranse innen transportnæringen. I praksis vil dette si at den enkelte transportgren kun skal belastes eventuelle utgifter den påfører samfunnet. Dersom en transportform påfører omgivelsene utgifter eller ulemper, bør miljøavgifter kunne tas i bruk.

Disse medlemmer mener at samferdselsnettets må ses i helhet, der bil-, bane-, båt-, og lufttransport utfyller hverandre.

Disse medlemmer foreslår ved behandlingen av Nasjonal transportplan en betydelig økning i bevilgningene til samferdselsformål. Dette er nødvendig for å redusere etterslep og å oppnå den nødvendige kvalitetshevingen på infrastrukturen.

Disse medlemmer foreslår totalt i planperioden, 2002-2011 følgende rammeøkninger/reduksjoner i forhold til Regjeringens forslag:

	Nasjonal transportplan 2002-2011	Tillegg/reduksj. FrP 2002-2011	Sum totalt for perioden 2002-2011 NTP + FrP
Vegformål	106 280		133 720
Stamveginvesteringer		14 060	
Riksveginvesteringer		8 380	
Drift- og vedlikehold		5 000	
Sum vegformål ordinære bevilgninger		27 440	
Omprioriteringer mellom de øvrige sektorer			
Jernbaneløst	43 810	-2 240	42 070
Diverse sikkerhetstiltak		500	
Sum Jernbaneløst		-1 740	
Luftfartsverket	30 500		30 500
Kystverket	9 940	500	10 440
Statlig kjøp av persontransporttjenester på jernbane	9 800	-1 900	7 900
Effektiviseringsgevinst Statens vegvesen		5 300	5 300
Utenlandsbudsjettet		15 000	15 000
Sum Totalt	200 330	44 600	244 930

Disse medlemmer vil for øvrig gjøre oppmerksom på at planrammen under utenlandsbudsjettet ikke er fordelt på de forskjellige stamvegstreknings.

Disse medlemmer viser videre til utenlandsbudsjettet.

Disse medlemmer vil videre gjøre oppmerksom på at i planrammene ligger det 1 mrd. kroner som ikke er fordelt på de ulike prosjekter og tiltak.

Disse medlemmer vil vise til kap. 14.2.4.3 om sine utbyggingsforslag for et skikkelig løft innenfor vegstandaren i Norge.

Disse medlemmer ønsker en kraftig forsert utbygging og ønsker ny 4-felts Svinesundbru med 4-felts motorveg kl. A fra Svinesund - Oslo - Minnesund. Videre en smalere 4-felts motorveg kl. A til Otta i Gudbrandsdalen (E6). Videre på E6 bygges motorveg kl. B til Ulsberg, videre 4-felts kl. A til Steinkjer. Full motorvegstandard kl. A bygges Kristiansand - Oslo (E18) og videre kl. A og kl. B Oslo - Ørje (Sverige).

Disse medlemmer viser også til sine andre stamvegruter under kap. 14.2.4.3 og videre til andre riksvegstreknings under kap. 14.2.4.5.

Disse medlemmer ønsker her også en kraftig opprusting og nyinvestering og spesielt veger som fører mot våre store transportkorridorer mot Kontinentet.

1.2.5 Generelle merknader fra Høyre

Komiteens medlemmer fra Høyre vil understreke Høyres samferdselspolitiske målsetting som er at alle deler av landet skal ha en moderne infrastruktur. Innen geografiske områder der det ikke er kommersielt grunnlag for moderne transporttjenester, er det en offentlig oppgave å bidra til at tjenestene likevel etableres.

Disse medlemmer vil understreke den avgjørende betydningen en godt utbygget infrastruktur

innen samferdselssektoren har for sysselsetting og bosetting i alle deler av landet. Gode kommunikasjoner er en forutsetning for et verdiskapende næringsliv. De store avstandene innenlands og de meget lange avstandene til og fra de viktigste markedene utenlands, forutsetter at transporten er minst like effektiv som i de land vi konkurrerer med. Uten en effektiv transport vil næringslivets konkurransevne svekkes, verdiskapningen reduseres og dermed gjøre velferdsgoder usikre. Dette gjelder både i distriktene og i byområdene.

Det må videre være en hovedoppgave å legge de transportpolitiske forutsetningene slik til rette at det eksisterende næringsliv fortsatt skal finne det mulig å drive sin virksomhet i eller utfra Norge, også å stimulere til nyetableringer i Norge. I en internasjonal sammenligning av lokaliseringsfaktorer kommer Norge relativt dårlig ut, med lave investeringer i samferdsel i forhold til BNP. Et svært høyt avgiftsnivå på transport svekker vår posisjon.

Ved behandlingen av Nasjonal transportplan foreslår disse medlemmer en betydelig økning i bevilgningen til samferdselsformål. Dette er nødvendig for å redusere etterslepet og å oppnå den nødvendige kvalitetshevingen på infrastrukturen. Samtidig at det er nødvendig og ønskelig å øke kollektivandelen ut fra hensynet til miljø og fremkommelighet.

Disse medlemmer foreslår følgende økninger i planrammer:

	2002-2005	2002-2011
Riksveg-investeringer	+ 2 800 mill kr	+ 7 000 mill kr
Jernbane	+ 240 mill kr	+ 600 mill kr
Kollektivtrafikk	+ 480 mill kr	+ 1 200 mill kr
Kystforvaltning	+ 300 mill kr	+ 750 mill kr
Sum	+ 3 820 mill kr	+ 9 550 mill kr

Disse medlemmer vil fremholde at hensynet til trafikantenes sikkerhet skal ha førsteprioritet i forhold til anvendelse av drifts-, vedlikeholds- og investeringsmidlene til samferdselssektoren. I tillegg må hensynet til verdiskapning, fremkommelighet, distriktsutvikling og miljø påvirke anvendelsen av midlene.

I tillegg til å øke de økonomiske planrammene er det tvingende nødvendig å få mer ut av ressursene som stilles til disposisjon for samferdselssektoren. Viktige virkemiddel i så henseende er konsekvent bruk av konkurranseutsetting og anbud. Erfaringer viser at det er store ressurser å tjene på å benytte denne type virkemidler.

Disse medlemmer mener at for å oppnå en bedre ressursutnyttelse og å unngå overskridelse ved utbygging av samferdselsprosjekter må nye organisasjonsmodeller som Offentlig-privat-samarbeid (OPS) og BOT (Building - Operate - Transfer; byggeansvar, finansiering, drift og vedlikehold) prøves ut. I andre land har man med hell satt ut hele utbyggings- og driftsansvaret til ikke-offentlige aktører. Evalueringsrapporter anslår kostnadsreduksjonene ved en slik organisering til å være i størrelsesorden 15 pst. En annen fordel med en slik modell er at det er utbyggeren som må bære eventuelle kostnadsoverskridelser. Det kan bidra til å klargjøre de reelle kostnadene når utbyggingsvedtak fattes. Ved en slik organisering oppnår man en sammenhengende anleggsperiode. Det vil medføre ytterligere kostnadsbesparelser.

Disse medlemmer vil peke på at Samferdselsdepartementet innehar en rekke roller innen samferdselspolitikken. Departementet med underliggende etater driver, bestiller og bygger i infrastruktur, kjøper transporttjenester, driver transportselskap, driver tilsyn og kontroll, og er i tillegg regulatorisk myndighet. Det gjør det nødvendig å foreta organisatoriske endringer både innenfor utbygging og drift innen samferdselssektoren. Disse medlemmer mener at generelt bør tilsyns- og kontrolloppgavene sortere under et annet departement enn det som har ansvar for infrastrukturen.

Når det gjelder tjenesteproduksjon i form av entreprenørtjenester og transporttjenester, mener disse medlemmer at disse må settes ut på anbud. Den egenaktiviteten som staten driver må skilles ut i egne aksjeselskap for å unngå kryssubsidiering. Gjennom en slik organisering vil en oppnå en klarere oppgave- og ansvarsdeling. Det vil føre til bedre ressursutnyttelse og et sterkere fokus på sikkerhet.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremmer følgende forslag til organisatoriske endringer i innstillingen til Nasjonal transportplan:

Jernbanesektoren:

- Konkurranse på sporet, gods- og persontransport
- Statlig kjøp av persontransporttjenester konkurranseutsettes
- NSB BA omgjøres til aksjeselskap

- Jernbaneverkets produksjonsavdeling omgjøres til AS
- Utbygging og vedlikehold av infrastruktur konkurranseutsettes
- Jernbanetilsynet flyttes til annet departement

Luftfartssektoren:

- Luftfartsverket omgjøres til aksjeselskap
- Luftfartstilsynet flyttes til annet departement

Sjøtransport:

- Kystverkets produksjonsavdeling omgjøres til aksjeselskap
- Utbygging av infrastruktur konkurranseutsettes

Vegsektoren:

- Statens vegvesens produksjonsavdeling omgjøres til aksjeselskap
- Konkurranseutsetting av riksvegferjesambandene
- Fri etableringsrett for ekspressbusser
- Utbygging og vedlikehold av infrastruktur konkurranseutsettes
- Vegkontorstrukturen rasjonaliseres.

1.2.6 Generelle merknader frå Senterpartiet

Komiteen sin medlem frå Senterpartiet meiner at satsing på samferdsel er ein viktig føresetnad for busetjing, næringsutvikling og ressursutnytting både i distrikta og i byane. Denne medlemen ser utbygging av samferdselstilbodet som eit viktig verkemiddel til å ta heile landet i bruk.

Denne medlemen ser det som eit offentleg ansvar å sørge for at alle delar av landet har eit godt og moderne kommunikasjonstilbod. Dette krev ein variert og differensiert politikk på samferdselsområdet. Denne medlemen meiner at ein i samferdselspolitikken må ta omsyn til at transport- og miljøutfordringane er svært ulike i distrikta og i byområda. Denne medlemen legg difor opp til ei tosidig satsing ved handsaminga av Nasjonal transportplan. I distrikta må spesielt standardheving og utbygging av vegnettet og farleier og hamneutbygging prioriterast, og i byar og bynære område må kollektivtiltak, herunder jernbane, prioriterast for å kunne løyse trafikk- og miljøproblem.

Denne medlemen viser til at Regjeringa gjennom Nasjonal transportplan kanalisere i stor grad investeringsmidlane til sentrale område og til dei nasjonale korridorane. Denne medlemen vil peike på at i ein slik strategi vil svært mange distriktskommunar bli taparar. Denne medlemen vil i den samanheng vise til at mykje av råvareressursane er i distrikta og ein stor del av verdiskapinga i Noreg skjer nettopp i distrikta. For å utløse det store verdiskapingspotensialet som distrikta representerer, vil utbygging av det sekundære riksvegnettet vere avgjerande.

Denne medlemen vil peike på at store delar av eksporttetta næringsliv stort sett er plassert i Distrikts-Noreg og dette næringslivet er avhengig av gode kommunikasjonar, noko som svært ofte vil seie gode vegar.

Denne medlemen viser til at mange lokalsamfunn rundt om i distrikta er avhengige av gode ferjetilbod. Det bør difor vere ei målsetjing at riksvegferjene skal vere gratis slik det er i Finland og Sverige.

Denne medlemen ser det som svært viktig å betre ferjetilbodet rundt om i landet. Denne medlemen legg følgjande opptrappingsplan for betre ferjetilbod til grunn i planperioden:

- halvering av ferjetakstane i planperioden
- forbetringar i rabattordningane
- auka ferjefrekvens/betre nattferjetilbod

Denne medlemen meiner at det må bli lagt auka vekt på sjøtransport i transportpolitikken. Denne medlemen vil spesielt peike på at tryggleiken langs kysten må få auka merksemd. Vedlikehald av sjøvegen, mellom anna hamner, farleier, fyr- og merketesta må styrkast.

Denne medlemen meiner at tryggleiken må ha førsteprioritet i alle samferdselssektorar. Nullvisjonen om ingen drep eller livsvarig skadd i trafikken må liggje til grunn for prioriteringane.

Denne medlemen viser til at den økonomiske situasjonen med fare for press i økonomien, har ført til at samferdselsbudsjetta dei siste åra har vore svært knappe. Dette er ein medverkande årsak til at anleggssektoren no har mange permitterte eller heilt ledige. ECON la sist haust fram ein rapport som viste at det er mogeleg å auke samferdselsinvesteringane for 2001 med om lag 2-3 mrd. kroner berre ved å nytte ledig kapasitet. Statistikk viser og at det dei siste åra har vorte aukande ledig kapasitet i anleggssektoren. Den ledige kapasiteten finnst for ein stor del utanfor dei mest sentrale områda i landet. Denne medlemen meiner det er viktig å ta omsyn til den ledige kapasiteten i anleggsbransjen og tilsikte ei best mogeleg utnytting av denne ledige kapasiteten. Det er difor grunnlag for å investere meir i infrastruktur i distrikta.

Denne medlemen vil peike på at det er stor trong for utbetring av eksisterande veg i distrikta og også bygging av nye samband er nødvendig. Ei satsing på infrastrukturbygging i distrikta vil i langt mindre grad skape press i økonomien, enn det investeringar i sentrale område vil gjere.

Denne medlemen vil auke den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan med 900 mill. kroner årleg. Denne medlemen vil vidare ta i bruk anbud ved vedlikehald og utbygging innan vegsektoren. Dette vil kunne få ein kostnadseffektivitet som gir høve for å auke innsatsen innan drift og utbygging av infrastruktur. Denne medlemen reknar med at det vil frigjere om lag 300 mill. kroner pr. år som kan brukast til å auke vedlikehaldsinnsatsen.

Denne medlemen vil føreslå følgjande auke i dei økonomiske planrammene utover Regjeringa sitt forslag:

	2002-2005	2002-2011
Veg	2 600 mill. kr	6 500 mill. kr
Jernbane	800 mill. kr	2 000 mill. kr
Hamn	200 mill. kr	500 mill. kr
	3 600 mill. kr	9 000 mill. kr

I tillegg vil denne medlemen omdisponere midlane som er avsett til Bjørvika-prosjektet til fylkesfordelt ramme. Dette utgjør 250 mill. kroner i perioden 2002-2005 og 500 mill. kroner i perioden 2002-2011.

Denne medlemen vil vidare at det skal brukast anbud i større grad enn tidlegare, først og fremst på vedlikehaldsområdet. Dette vil kunne få ein effektiviseringsgevinst som gir høve til å auke innsatsen i vegsektoren, for eksempel til vedlikehald.

1.2.7 Generelle merknader fra Sosialistisk Venstreparti

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti har som utgangspunkt at politikernes oppgave ikke er å tilrettelegge for prognoser, å innrette oss etter framskrivninger som en skjebnebestemt utvikling. Politikk er å velge. Politikk er å ville.

Det er brei oppslutning om målsettingene. Det er derimot vanskelig å finne vilje til å nytte virkemidler for å nå målsettingene. Uten nødvendige virkemidler blir målsettingene ønsketenkning. Uten nødvendige virkemidler kan vi om fire år oppsummere at vi ikke er kommet nærmere målene. Uten nødvendige virkemidler blir politikk administrering av en tilsynelatende skjebnebestemt utvikling.

Det er enighet om å at vi skal ha et transportsystem som sikrer befolkningen og næringslivets behov, samtidig som det skal være sikkert og miljøvennlig. Det kreves en investeringsstrategi som gjør at vi i årene framover tar steg i retning av målene, noe som innebærer:

- sterk reduksjon av ulykker
- reduksjon av transportbehov og overgang til mer miljøvennlige transportformer
- reduksjon av avstandsulempene for distriktene

Ettersom det ikke er ubegrensede midler, innebærer det en klar prioritering. Vi må få en reduksjon av vegtrafikken fordi den fører til død og lemlestelse i stort omfang og er den miljømessig mest skadelige transportform. For å få størst effekt må det settes inn betydelige ressurser på jernbane og øvrig kollektivtrafikk, samt tilrettelegging for gående og syklende, i byer og sentrale strøk hvor overgangspotensialet er størst. På enkelte strekninger må vi også satse på at toget over tid vinner transport fra luftfarten, som er en forurensende transportform med utslipp i høyere luftlag som er spesielt miljøskadelig. Men det betinger et høgt investeringsnivå på jernbanens infrastruktur, med hastighets-

fremmende tiltak. Nye banestrekninger bør tilrettelegges for høghastighetstog.

I distriktene hvor størsteparten av verdiskapinga foregår innenfor industri, fiske- og havbruk m.m. må vi redusere kostnadene for næringsliv og befolkning. For store deler av distriktene har jernbanen en begrenset betydning, og ressursene må settes inn på vegsiden, sjøtransport og luftfart.

Dette medlem ser en del positive trekk i transportplanen på noen felt. Men satsinga er alt for svak ut fra de utfordringer vi har. Det gjelder moderniseringen av et nedslitt jernbanenett, snuoperasjon for en kollektivtrafikk som har tapt overfor bilen, tilrettelegging for sykkeltrafikk, tiltak for redusere avstandsulempene for distriktene.

Det blir mer penger til vedlikehold og investeringer på jernbane, men det blir for spinkelt til et krafttak for å rette opp 40 års forsømmelser. Det ligger ansatser til å satse på kollektivtrafikk, men med uklare virkemidler. Det ligger noen konkrete forslag på trafikksikkerhetstiltak på veg, men for liten evne til å få til trafikkoverføringer til de sikrere trafikkformer som jernbane, T-bane/bybane, buss osv.

Dette medlem ser det som viktig å bedre sikkerheten for sjøtrafikken, men ser at det trenges et sett av virkemidler som ligger under mange departement.

Sentraliseringen av investeringsmidlene på veg som har preget 1990-tallet fortsetter, og Nord-Norge er den glemte landsdel. Dette er i strid med de allmenne målsettinger om å redusere avstandsulempene. Det må også tas et betydelig løft i rassikringsarbeidet for Vestlandet og Nord-Norge.

Det vises spesielt til oppfølging av Innst. S. nr. 222 (1995-1996) som resulterte i et vedtak i Stortinget om utbedring og sikring av vegnettet i Hardanger. Et fler-

tall prioriterte 250 mill. kroner av ekstra rassikringsmidler. I dette lå det en forpliktelse som har var vært utilfredstillende fulgt opp.

Ut fra de rammene som er foreslått for stamveger og riksveger vil nedturen for Nord-Norge fortsette, og det er betydelig reduksjon i investeringene på Vestlandet. Dette er ikke en politikk for å redusere avstandsulempene.

Investeringer i infrastruktur er langsiktig og representerer løsninger vi skal leve med over generasjoner. Det må derfor velges framtidsretta løsninger, og tidspress av typen nå må vi komme i gang, eller nå har vi venta så lenge, må ikke føre til at vi velger løsninger vi egentlig ikke ønsker. Det er også viktig å opprettholde standarden på de investeringer vi har gjort gjennom et godt vedlikehold og oppgraderinger.

Dette medlem ser det som viktig å endre organisasjonsformene slik at sektorene ikke lever litt eget liv, men at noen har et helhetlig ansvar. Nasjonalt bør vi ha en transportetat med helhetlig ansvar for planlegging. Det er positivt at vi nå får en transportplan hvor det er forsøkt å se sammenheng mellom transportformene, men den bærer preg av at det er etater med sterke skott mellom dem som står for planarbeidet, og med Vegdirektoratet som gjøkungen i redet.

Også på regionalt nivå bør det politiske nivå ha muligheten til helhetlig samferdselspolitisk prioritering. I dag får de kollektivtilskuddene i rammeoverføring som skal konkurrere med helse og skole, mens for eksempel riksvegmidler er øremerket. Dette medlem foreslår derfor en omorganisering av vegkontorene, og av måten midlene overføres på.

Dette medlem vil foreslå følgende økning av de økonomiske planrammene utover Regjeringa sitt forslag:

	2002-2005	2002-2011
Jernbaneverket, kjøp av persontransporttjenester	7 200 mill. kroner	18 000 mill. kroner
Riksveginvesteringer, sykkelveger	1 200 mill. kroner	3 000 mill. kroner
Kollektivtrafikk.....	+ 480 mill. kroner	1 200 mill. kroner
Kystforvaltning.....	+ 80 mill. kroner	200 mill. kroner
Luftfart.....	+ 200 mill. kroner	500 mill. kroner

1.2.8 Generelle merknader frå Venstre

Komiteen sin medlem frå Venstre meiner by og land er gjensidig avhengig av kvarandre. Det skal vere godt å bu både i griskrendte og tettbygde strøk, difor må ein ha ulike politiske løysingar. Dette kjem etter denne medlemen sitt syn klårt fram når det gjeld samferdsel.

Denne medlemen meiner samferdselspolitikken må sikre trygge og effektive transportkorridorar for folk og bedrifter i distrikta. Det er naudsynt for å skape samanhengande bu- og arbeidsmarknadsregionar. Det er naudsynt for at vi kan få eksportert dei varer og tenester som vi produserer. Denne medlemen er klar over at vi aldri kan byggje oss bort frå avstandane

Noreg har til eksportmarknadene. Difor må vi, med tryggleik og miljøomsyn som grunnpilarar, skape slike transportsystem at transport/reise kan gjennomførast utan vesentlege hinder.

Denne medlemen vil peike på at byane har spesielle miljø- og helseproblem knytta til vegtrafikken. Disse må løysast med målretta tiltak. Denne medlemen meiner veginvesteringar må rettast mot å auka tryggleiken og betring av miljøet i byane, og vidare mot betring av vegstandard, vedlikehald, rassikring og andre tryggingstiltak i distrikta.

Denne medlemen meiner nullvisjonen må leggjast til grunn for all samferdsle. Dette medfører at ein må ta i bruk ei rekkje verkemiddel der nokre kan gripe

sterkt inn i det einiskilde menneske sin sjølvråderett. Denne medlemen meiner likevel det er naudsynt å bruke både åtfærdsregulerande tiltak, tiltak på kjøretøy, kontrollar og sanksjonar.

Denne medlemen ser det som overordna at all transport skal gå føre seg på mest mogeleg miljøvennleg vis. Godstrafikk bør overførast til bane der dette er mogeleg. Båttransport av gods kan vera eit alternativ til veg, men utslepp frå skipstrafikken må også reduserast. Det er viktig at ein tek i bruk ny brennstoffteknologi så snart dette er mogeleg i alle framkomstmiddel. Det er òg viktig at ein legg til rette for at folk kan ferdist trygt til fots eller på sykkel. Ved å skape god samanheng og samarbeid mellom dei ulike delar av transportnettet kan ein betra effektiviteten og redusera miljøkostnadane.

Denne medlemen meiner transporttilbuda må vere å stole på i byane. Dette er viktig når det gjeld kollektivtransporten. Denne medlemen vil ha ein kollektivtransport kundane kan lite på, som er i rute og med nok sitjeplassar. Då vert det meir plass på vegane til dei som har større transportbehov enn t.d. den som berre har med seg ein matpakka i bilen.

Denne medlemen meiner privat bilbruk må verta dyrare i byane gjennom bruk av vegprising, og dessutan må bilpolitikken stimulere til kjøp og bruk av bilar som brukar mindre plass, energi og aukar tryggleiken. Denne medlemen meiner at samferdselspolitikken skal byggje på mest mogeleg bruk av kollektive løysingar, særleg i byane. Då er det viktig å få til gode løysingar slik at folk flest vel å bruke dei.

Denne medlemen vil peike på at det offentlege brukar store summar på samferdsel. Det er vesentleg at vi får mest mogeleg att for desse pengane, og difor meiner denne medlemen at dei ulike sektorane må organiserast slik at ein får effektiv drift og konkurranse. Sektorane må òg få betre analyse og evalueringverktøy. Det må skiljast mellom tingar-, utfører- og tilsynsrollane innan alle sektorar.

Denne medlemen vil auke den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan med 900 mill. kroner årleg. Samstundes meiner denne medlemen at ved konsekvent å ta i bruk anbud ved vedlikehald og utbygging innan vegsektoren, vil ein kunne få ein kostnads-effektivitet som gir mogelegheit for auka innsats innan drift og utbygging av infrastruktur. Erfaringsmessig vil ein slik effektiviseringsgevinst vere om lag 3 pst. av den totale investeringsramma. Dette vil gje 300 mill. kroner pr. år, og som denne medlemen vil bruke til å auke investeringsramma for riksveginvesteringane. Saman med den foreslåtte auken i ramma vil dette gi ein auke i investeringsramma på 4,8 mrd. kroner i perioden 2002-2005, og 12 mrd. kroner i perioden 2002-2011.

Denne medlemen vil foreslå følgjande auke i planrammene i høve til Regjeringa sitt forslag:

Sektor	2002-2005	2002-2011
Stamvegar	1,1 mrd. kr	2,75 mrd. kr
Riksvegar	1,5 mrd. kr	3,75 mrd. kr
Kyst/hamn/farleier	0,2 mrd. kr	0,5 mrd. kr
Jernbane	2,0 mrd. kr	5,0 mrd. kr

2. OPPFØLGING AV SEKTORPLANENE FOR PERIODEN 1998-2001

2.1 Komiteens merknader

2.1.1 Generelt

Komiteens flertall, medlemmene fra Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, vil vise til at det med unntak for Statens vegvesen og vegsektoren, eksisterer det ikke virkningsberegninger som kan dokumentere om investeringene i transportsektoren bidrar til å realisere de målsettingene som kom til uttrykk i de ulike sektorplanene for perioden 1998-2007.

Flertallet mener at dette reduserer plandokumentenes betydning som styringsverktøy.

Flertallet har merket seg at det i den kommende planperioden, 2002-2011, vil jernbanesektoren i tillegg til vegsektoren ha et system som vil virkningsberegne om investeringene i transportsektoren bidrar til å realisere de målsettingene som kom til uttrykk, mens det ikke vil være slike system for lufttransporten og sjøtransporten.

Flertallet aksepterer ikke at det ikke kan foretas virkningsberegninger som kan dokumentere om investeringene i transportsektoren bidrar til å realisere målsettingene også for luftfarten og sjøtransporten, og forutsetter at Regjeringen sørger for at slike system blir implementert.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at St.meld. nr. 46 (1999-2000) er den første samlede plan for alle transportsektorer, og har merket seg at det i innværende periode er ulike styringssystemer i de ulike sektor.

Disse medlemmer har merket seg at i den kommende planperioden vil jernbanesektoren i tillegg til vegsektoren ha et system som vil virkningsberegne om investeringene i transportsektoren bidrar til å realisere de målsettinger som kommer til uttrykk i planverket.

Disse medlemmer er kjent med at Fiskeridepartementet og Kystverket har startet arbeidet med å få etablert et hensiktsmessig modell- og analyseapparat på sjøtransportområdet. Arbeidet har dels et langsiktig perspektiv, men har også til hensikt å utvikle og forbedre analyseverktøyet som skal brukes i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer er opptatt av å bedre analyseverktøyet i alle transportsektorer, og vil med bak-

grunn i dette spesielt peke på behovet for å utvikle bedre beregningsverktøy innenfor luftfartssektoren og kystforvaltningssektoren.

Disse medlemmer er kjent med at det er krevende å gjennomføre slike beregninger, men ser det likevel som en fordel om dette blir gjort gjennomgående for alle sektorer.

Disse medlemmer legger derfor til grunn at slike systemer blir etablert for alle områder innen transportsektoren.

Disse medlemmer vil likevel understreke at mangel på virkningsberegninger ikke betyr at det ikke rapporteres i forhold til ressursbruken. Disse medlemmer er kjent med at slik rapportering foregår i

dag på alle sektorer, men da mer på formål enn på virkning.

Disse medlemmer ser det som viktig at det utvikles analysemodeller som kan fange opp alternativ bruk av midler mellom transportsektorene, med sikte på en investeringsstrategi for trafikkoverføring til transportformer som er miljøvennlige og trafikksikre.

2.1.2 Jernbaneformål

Komiteen viser til tabellene nedenfor som er en oppdatering av tabellene i St.meld. nr. 46 (1999-2000) for oppfølging av planrammene i Norsk jernbaneplan (tabell 2.1 og tabell 2.2.), jf. svar fra Samferdselsdepartementet v/statsråden av 5. februar 2001 på spørsmål fra samferdselskomiteen.

Oppdatert tabell 2.1: Oppfølging av planrammen i Norsk jernbaneplan 1998-2007

(Mill. 2000-kr)

Betegnelse	Planrammen for 1998-2001	Regnskap/bevilgning 1998-2001 ¹	Andel av planrammen i NJP ²
Kap. 1350 Jernbaneverket	15 151	15 130	95,9 %
Kap. 1351 Overføringer til NSB BA	4 213	3 985	94,6 %
Kap. 1353 Etableringen av NSB BA	290	290	100,0 %
Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	30	39	129,0 %
Sum	19 684	19 444	95,8 %

¹ Regnskap 1998, 1999 og 2000. For 2001 er tall i henhold til tildelingsbrevet benyttet.

² I oppfølgingsprosenten er det tatt hensyn til at bruttobudsjettering av driftsutgiftene til Jernbaneverket ble innført fra og med budsjettet for 2000.

Oppdatert tabell 2.2: Oppfølging av planrammen i Norsk jernbaneplan 1998-2007, Kap. 1350 Jernbaneverket

(Mill. 2000-kr)

Betegnelse	Planrammen for 1998-2001	Regnskap/bevilgning 1998-2001 ¹	Andel av planrammen i NJP ²
Drift	6 174	6 704	99,4 %
Vedlikehold	3 847	3 275	85,1 %
Sum post 23 Drift og vedlikehold	10 021	9 980	94,0 %
Sum post 30 Investeringer i linjen	5 130	5 150	100,4 %
Sum kap. 1350	15 151	15 130	95,9 %

¹ Regnskap 1998, 1999 og 2000. For 2001 er tall i henhold til tildelingsbrevet benyttet.

² I oppfølgingsprosenten er det tatt hensyn til at bruttobudsjettering av driftsutgiftene til Jernbaneverket ble innført fra og med budsjettet for 2000.

Komiteens flertall, medlemmene fra Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, konstaterer at jernbanesektoren mot slutten av inneværende planperiode er inne i en alvorlig krise. Ulykker, dårlig regularitet og manglende punktlighet har ført til at publikums tillit til jernbanen er betydelig svekket. Det er bekymringsfullt ettersom jernbanen har en viktig rolle å spille innen persontransport, særlig i de tettest befol-

kede områdene. Det er derfor viktig å høyne kvaliteten på jernbanetransporten og gjenreise publikums tillit til denne transportgrenen.

Flertallet vil peke på at det har blitt satt i gang flere utbyggingsprosjekter enn ressursene har gitt grunnlag for. Det har ført til manglende ferdigstilling av prosjekter, og at investeringene ikke har utløst de forventede forbedringer av framkommelighet, regularitet og sikkerhet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at oppfølgingsgraden i forhold til planramma i Norsk jernbaneplan 1998-2007 totalt er på 95,8 pst. for årene 1998-2001. Disse medlemmer vil videre vise til at det innenfor de vedtatte budsjetter er prioritert tiltak for å bedre driftsstabiliteten på det eksisterende jernbanenettet. Videre har investeringstiltak på Vestfoldbanen og Østfoldbanen vært prioritert samt tiltak for å legge til rette for krengetog på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen.

I henhold til Norsk jernbaneplan 1998-2007 er oppfølgingsgraden for bevilgninger til Jernbaneverket på 95,9 pst., mens den for betaling for persontransporttjenester hos NSB BA er på 94,6 pst. Disse medlemmer vil understreke at produksjonsnivået som lå til grunn for rammeavtalen mellom NSB BA og Samferdselsdepartementet for perioden 1998-2001 likevel er nesten 100 pst. oppfylt.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at partiet anså de rammer som ble lagt ved behandlinga av Norsk jernbaneplan 1998-2007 for å være svært utilfredsstillende. De la ikke opp til en satsing på jernbane som transportform og tok heller ikke høyde for daværende regjeringens egen erkjennelse om at (jf. St.meld. nr. 39 (1996-1997)):

"I forhold til veg- og flyplassutbygging har det i etterkrigstiden vært satset relativt lite på utbygging og modernisering av jernbanenettet. I det alt vesentlige har Norge det samme jernbanenettet i dag som for 40-50 år siden, mens veg- og flyplassnettet er blitt kraftig utbygget og oppgradert."
(....)

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

Ut fra en slik tilstandsvurdering, kombinert med et ønske fra flertallet om å styrke jernbanen som transportform, er det skuffende at det ikke er vilje til å satse.

Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti og Senterpartiet ved behandling av jernbaneplanen våren 1997 gikk inn for å styrke investeringene med 3,2 mrd. kroner i forhold til forslaget til regjeringa Jagland for perioden 1998-2001. Dette medlem konstaterer at disse partier satt i regjering ved tre av budsjettbehandlingene og var samarbeidspartner ved den fjerde, uten at en eneste krone av de 3,2 mrd. kroner kom på plass, ja de maktet ikke engang å oppfylle planrammene fra regjeringa Jagland.

Politikk er å ville, ikke å love, og uten politisk vilje til å modernisere jernbanen vil ikke jernbanen kunne øke sin andel av transport av personer og gods.

2.1.3 Vegformål

Komiteen viser til tabellen nedenfor som er en oppdatering av tabellen i St.meld. nr. 46 (1999-2000) for oppfølging av planrammene i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 (tabell 2.4), jf. svar fra Samferdselsdepartementet v/statsråden av 5. februar 2001 på spørsmål fra samferdselskomiteen.

Oppdatert tabell 2.4: Økonomisk oppfølging av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007

(Mill. 2000-kr)

Post Betegnelse	Planrammen for 1998-2001	Bevilgning 1998-2001	Andel av planrammen i NVVP (i pst)
23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	22 260	22 763	102,3
24 Statens vegvesens produksjon	-160	- 440	275,0
30 Riksveginvesteringer	17 710	16 540	93,4
31 Tilskudd til rassikring	-	370	-
32 Legging av fast dekke på riksveger ¹	-	70	-
33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	-	201	-
60 Tilskudd til fylkesvegformål ²	1 036	652	62,9
61 Omstillingstilskudd - fv 228, Fræna kommune	-	12	-
Sum kap. 1320	40 846	40 168	98,3
Annen finansiering	5 290	8 595	162,5

¹I tabell 2.4 i St.meld. nr. 46 (1999-2000) var det lagt til grunn en bevilgning til post 32 Legging av fast dekke på riksveger, i 2001. I forbindelse med Stortingets behandling av Innst. S. nr. 246 (1999-2000) ble det vedtatt at post 32 skal inngå i post 30 fra og med 2001. Tallet for "bevilgning 1998-2001" til post 32 er derfor ikke direkte sammenlignbart med tilsvarende tall under "forventet bevilgning 1998-2001" i tabell 2.4 i St.meld. nr. 46 (1999-2000).

²I tabell 2.4 i St.meld. nr. 46 (1999-2000) var det lagt til grunn en bevilgning til post 60 Tilskudd til fylkesvegformål, i 2001. I og med at post 60 er innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene fra og med 2001, jf. St.prp. nr. 62 (1999-2000) og Innst. S. nr. 252 (1999-2000), blir ikke tallet for "bevilgning 1998-2001" til post 60 direkte sammenlignbart med tilsvarende tall under "forventet bevilgning 1998-2001" i tabell 2.4 i St.meld. nr. 46 (1999-2000).

Komiteen konstaterer at bevilgningsnivået til veginvesteringer ligger under måltallene for perioden 1998-2001 i NVVP 1998-2007. Samtidig er bruken av bompenger høyere enn forutsatt.

Komiteen konstaterer videre at veksten i vegtrafikken for perioden 1998-2001 antas å bli 8,4 pst., mens prognosene i NVVP 1998-2007 antok at veksten i perioden 1998-2001 ville bli 5,7 pst.

Komiteen konstaterer at en har en god måloppnåelse samlet i forhold til bevilgningene til vedlikehold og drift av Statens vegvesen.

Komiteen konstaterer at utbyggingskostnadene har ligget over det som ble forutsatt i NVVP. Dette skyldes dels kostnadsøkning innenfor anleggsbransjen. Underbudsjettering og endring av prosjekter undervegs har også bidratt til kostnadsøkningene. En annen viktig årsak er at de statlige bevilgningene har vært for lave i forhold til igangsatte nye anlegg. Dette har ført til at det ikke har vært midler til helårlig drift på alle igangsatte anlegg og at framdriften har vært lite rasjonell.

Komiteens flertall, medlemmene fra Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, konstaterer at økt vegtrafikk kombinert med reell nedgang i vegbevilgningene, har ført til at vegkapitalen har blitt forringet og at det ved utgangen av denne planperioden nå er et etterslep er på 9,5 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti konstaterer at bevilgningene til vedlikehold og drift av Statens vegvesen har en oppfylingsgrad på 102,3 pst. på post 23. Disse medlemmer vil likevel understreke at det har vært en høyere trafikkvekst i perioden enn antatt, og at en del tiltak innenfor denne posten har vist seg å medføre høyere kostnader enn forventet. Disse medlemmer vil derfor understreke at det fortsatt er grunn til bekymring for drifts- og vedlikeholdssituasjonen, og viser til at vegkapitalen har blitt forringet i løpet av perioden. Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen foreslår å øke bevilgningene til drift og vedlikehold i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer viser til at det i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 ikke var formulert mål, men vist beregnede virkninger av planforslaget.

Disse medlemmer mener derfor at det ikke vil være riktig å bruke tabell 2.5 i meldingen til å si noe om måloppnåelsen i planforslaget. Disse medlemmer viser til at dette også gjelder beregningene i NVVP om reduksjoner i antall skadde og drepte. Disse medlemmer mener at når disse beregningene ikke har slått til, må det bety at trafikksikkerhetstiltak må få høyere prioritering i kommende periode. Disse medlemmer viser her ellers til sine merknader under kap.10.2 Nærmere om trafikksikkerhet på veg.

Disse medlemmer viser videre til at bompenger har muliggjort et høyere investeringsnivå enn det ellers ville ha blitt gitt rom for, og til at hvert enkelt bompengeprojekt er til behandling som egen sak i Stortinget. Disse medlemmer legger til grunn at igangsatte bompengeprojekter har lokal tilslutning, og viser til utstrakte ønsker om å sette igang enda flere bompengeprojekter mange steder i landet. Disse medlemmer er imidlertid opptatt av en helhetlig samferdselspolitikk, og mener at staten har et ansvar for å koordinere antallet bomstasjoner langs lengre vegstrekninger.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre har spesielt merket seg den lave måloppnåelsen med tanke på reduksjoner i antall skadde og drepte. Dette er en hovedutfordring, og må få konsekvenser for prioritering av midler og tiltak innenfor transportplanens rammer og i de årlige budsjettene.

Disse medlemmer har merket seg at bompenger har muliggjort et høyere investeringsnivå enn nivået på de statlige bevilgningene har gitt rom for.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre konstaterer at utbyggingskostnadene har ligget over det som ble forutsatt i NVVP 1999-2007. En viktig årsak til dette er de statlige bevilgningene som har vært for lave i forhold til igangsatte nye anlegg. Dette fører til at det ikke er midler til helårlig drift på alle igangsatte anlegg og at framdriften blir lite rasjonell.

Disse medlemmer viser til tabell 2.5 fra meldingen der det går fram at man har nådd få av målene som ble nedfelt i NVVP 1998-2007.

Tabell. 2.5 Forventede virkninger av anbefalt strategi i St.meld. nr. 37 (1996-1997) og forventet resultat

Parametre	Virkninger for perioden 1998-2001 forutsatt i NVVP 1998-2007 (beregnet med nytt verktøy ¹)	Forventede virkninger for perioden 1998-2001	Forventet status pr. 1.1.2002
Samfunnets transportkostnader totalt (mill. 2000-kr)	- 18 600	- 15 400	
Samfunnets transportkostnader for distriktene (mill. 2000-kr)	- 5 800	- 4 100	

Parametre	Virkninger for perioden 1998-2001 forutsatt i NVVP 1998-2007 (beregnet med nytt verktøy ¹)	Forventede virkninger for perioden 1998-2001	Forventet status pr. 1.1.2002
Bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (mill. 2000-kr)	- 6 700	- 5 500	
Antall skadde og drepte på hele vegnettet	- 820	- 400 ²	12 400
Antall personer ved bolig og institusjon som er svært plaget av støy fra vegtrafikk langs riksvegnettet	- 4 900	- 2 800	87 200
Antall personer ved bolig og institusjon utsatt for konsentrasjoner av NO ₂ over 200 µg/m ³ langs riksvegnettet	- 1 000	- 2 300/3 500 ⁴	9 900
Antall personer ved bolig og institusjon utsatt for konsentrasjoner av PM ₁₀ over 150 µg/m ³ langs riksvegnettet	- ³	- 7 100/- 23 300 ⁵	11 700
Antall km registrert riksveg med belastning i nivå 2 og 3 for landskap, helhetsvurdering	- 70	- 25	1 270
Antall km gang- og sykkelveg	290	250	2 920

(For henvisninger: Se St.meld. nr. 46 (1999-2000), side 16)

Disse medlemmer vil peke på at heller ikke på områdene rassikring og utvidet åpningstider for riksvegferjene er målene nådd.

Disse medlemmer konstaterer at på de nevnte områder har en ikke oppnådd de mål som ble satt i NVVP 1998-2007.

Disse medlemmer antar at dette først og fremst har sammenheng med etterslepet knyttet til planrammen for perioden.

Disse medlemmer konstaterer at en har en god måloppnåelse i forhold til bevilgningene til vedlikehold og drift av Statens vegvesen, og er derfor forundret over at situasjonen på dette området fortsatt gir grunn til bekymring. Det reiser spørsmål om de analyser og forslag til bevilgninger til drift og vedlikehold i NVVP 1998-2007 som Arbeiderpartiregjeringen la fram, og som en samlet komité sluttet seg til.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng peke på figur 6.1 i St.prp. nr. 1 (2000-2001) Samferdselsdepartementet, hvor det klart går fram at trafikkarbeidet (kjøretøykm) er sterkt stigende, mens bevilgningene totalt sett er fallende. Disse medlemmer vil peke på at antall skadde og drepte er blitt flere enn beregnet i St.meld. nr. 37 (1996-1997) NVVP 1998-2007. Dette kan blant annet føres tilbake til den sterke trafikkvekst, og uten tilsvarende utbygging av vegnettet.

Disse medlemmer mener måloppnåelsen kunne vært bedre dersom planrammen for investeringene i vegsektoren hadde vært fulgt.

Disse medlemmer vil peke på at mens staten ikke har oppfylt sine planrammer i NVVP 1998-2007, har bilistene økt sin innsats med 2 510 mill. kroner, jf. etterfølgende oppstilling som viser oppfølging av annen finansiering.

Annen finansiering

	NVVP 1998-2007, forutsatt 1998-2001	Sum 1998-2001	Differanse
Annen finansiering	kr 5 290 000 000	kr 7 800 000 000	kr 2 510 000 000

Kilde: St.meld. nr. 46 (1999-2000), side 15

Disse medlemmer vil peke på det uheldige i at staten på denne måten løper fra sitt ansvar for å bygge ut infrastrukturen og sender regningen i stadig større grad til forbrukerne.

Disse medlemmer ser det derfor som nødvendig i sterkere grad å binde opp den statlige andelen ved vedtak om bompengeprojekter.

Disse medlemmer vil vise til at Opplysningsrådet for Veitrafikken har beregnet de ulike kostnads-

komponentene i perioden 1997-2000 knyttet til bil og bilbruk og at denne har hatt følgende utvikling:

Kapitalkostnader avskrivning og renter	22 pst.
Forsikring	31 pst.
Årsavgift	17,6 pst.
Bensin, olje	19 pst.
Service og vedlikehold	11 pst.

Disse medlemmer vil vise til at dette tilsier at bilkostnadene har steget med om lag 20 pst. fra 1997 og fram til dag. Dersom en ser denne kostnadsutviklingen sammen med økningen i utgifter til bompenger, har bilistene i løpet av planperioden påtatt seg betydelige kostnader innen samferdselssektoren. Gjennom denne utviklingen har forholdet mellom de statlige bevilgninger og bilistenes kostnader utviklet seg i negativ retning for bilistene.

Disse medlemmer mener det er nødvendig å få til en bedre balanse mellom hva bilistene betaler og hva staten bruker til forbedring og utbygging av infrastrukturen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti konstaterer at også i planperioden 1998-2001 har sentraliseringen av investeringsmidler fortsatt. Den dramatiske nedgang i investeringer på veggside som Nord-Norge har hatt på 1990-tallet fortsatte. Dette til tross for at vi i tre år hadde ei regjering som hevdet å prioritere distriktspolitikk. Aldri før har Nord-Norge fått en mindre del av vegmidlene, og av jernbaneinvesteringene kan landsdelens andel knapt nok regnes i prosent. Tallenes tale er åpenbar om hvordan landsdelens andel av vegmidlene har utviklet seg fra 1986 til i dag:

	1986-89	1990-93	1994-97	1998-2001
Nord-Norge	24,6%	21,0%	16,9%	14,3%

I forslaget til rammer for 2002-2005 (under forbehold av ikke disponerte rammer på 1,6 mrd. kroner til stamveger) reduseres dette ytterligere til en andel på 12,3 pst. Med framkommelighetsproblem med vinterstenging, stamvegstrekningsproblemer hvor vogntog ikke kan møtes, rasområder osv. er dette en uholdbar sulteforing av landsdelen.

Dette medlem mener at dette er en politikk for å øke avstandsulepene.

Dette medlem registrerer at partier som har vært med i flere budsjettforlik er misfornøyd med investeringsnivået i vegsektoren, men har tilhørt det stortings-

flertall som ikke har "fulgt opp investeringsplanene som ble lagt til grunn".

2.1.4 Kystforvaltning

Komiteen viser til tabellen nedenfor som er en oppdatering av tabellen i St.meld. nr. 46 (1999-2000) for oppfølging av planrammene i St.meld. nr. 46 (1996-1997) Havner og infrastruktur for sjøtransport for perioden 1998-2001 (tabell 2.6), jf. svar fra Samferdselsdepartementet v/statsråden av 5. februar 2001 på spørsmål fra samferdselskomiteen.

Oppdatert tabell 2.6 Oppfølging av planrammen 1998-2001 for statlige midler til havne- og fyrtenesten.

(Mill. 2000-kroner)

	Planramme 1998-2001	Regnskap/ bevilgning 1998-2001 ¹	Andel av planramme Pst.
Kap. 1064 Havnetjenesten	886	844	95,3
Kap. 1065 Fyrtenesten	866	855	98,7
Sum	1 752	1 699	97,0

¹ Regnskap 1998 og 1999, samt budsjett for 2000 i henhold til Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000) og Innst. S. nr. 220 (1999-2000). For 2001 er tallene fra St. prp. nr. 1 (2000-2001) lagt til grunn.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, konstaterer at den nominelle planrammen for havne- og fyrtenesten for perioden 1998-2001 er oppfylt med henholdsvis 100 pst. og 99,6 pst. jf. St.prp. nr. 1 (2000-2001) Fiskeridepartementet.

Flertallet konstaterer at Fiskeridepartementet og Kystverket har startet arbeidet med å få etablert et hensiktsmessig modell- og analyseapparat på sjøtransportområdet. Hensikten med dette er bl.a. å vise virkningen av ulike investeringstiltak, og også være et analyse-

verktøy som kan brukes i forbindelse med rullering av transportplanen.

Flertallet konstaterer at innen denne sektoren er brukerfinansiering mer benyttet enn i andre deler av samferdselssektoren.

Legger en inntektsbudsjettet for 1995 (216,9 mill. kroner) og 2001 (374 mill. kroner) til grunn, har det i dette tidsrommet isolert sett vært en økning i losgebyret på 72 pst.

Flertallet legger i denne forbindelse til grunn:

Regnskapstallene for 1995 var på 242,5 mill. kroner. Lostjenesten er på utgiftssiden budsjettet med 365,4 mill. kroner i 2001. Inntektssiden, budsjettet for 2001

til 374,6 mill. kroner, skal i tillegg til utgiftene for 2001 også dekke underskuddet fra 1998. Når dette underskuddet er dekket inn, skal inntektene reguleres i forhold til utgiftene. Reelt innebærer dette en årlig nominell utgiftsøkning på 7,1 pst. Av denne utgiftsveksten kan 3 pst. tilskrives veksten i trafikkomfanget og de resterende 4,1 pst. andre forhold, bl.a. lønnsutviklingen innen lostjenesten.

Losgebyrsatsene har for perioden 1996 til 2001 hatt en årlig økning på 5,2 pst. Dette er noe høyere enn den generelle prisøkning. Dette skyldes i stor grad store gebyrøkninger i 1998 og 1999.

Flertallet legger til grunn at det i løpet av 1990-tallet har vært en betydelig bedring i forhold til utnyttelsen av loskorpset. Samme antall loser utfører langt flere oppdrag enn tidligere. Flertallet understreker likevel betydningen av at gebyrene for framtiden ikke øker mer enn den generelle prisstigningen slik at sjøtransporten beholder og helst bedrer sin konkurransekraft.

Flertallet mener at en ytterligere kontroll av kostnadsutviklingen i lostjenesten må komme som en følge av et endret regelverk og et endret losformidlingssystem.

Flertallet konstaterer at i den grad det skjer en overføring av losutgifter fra losing av fartøyer i nord til losing av fartøyer i sør, er dette et resultat av losgebyrsystemet som ble innført i 1995. Der la en vekt på at gebyrsatsene skulle differensieres etter fartøystørrelse.

Flertallet mener at i det pågående arbeidet med oppfølgingen av losmeldingen må graden av differensiering og en eventuell økt kostnadsorientering av gebyrsystemet vurderes nærmere.

Flertallet vil peke på at kystgebyret i budsjettet for 1997 var forutsatt å dekke 20 pst. av utgiftene til fyr- og merketjenesten. Ved behandlingen av St.prp. nr. 1 (1997-1998) vedtok Stortinget å øke gebyrfinansieringen til 30 pst.

Fyrtjenesten har fått en nettoøkning i finansiering fra 212 mill. kroner i 2000 til 232,7 mill. kroner 2001. Dette er gjort for å få drifts- og vedlikeholdsarbeidet opp på et nivå som står i forhold til mengden installasjoner og nivået på nyinvesteringer.

Gebyrfinansieringen i 2000 ble på 28 pst. i stedet for 30 pst. slik Stortinget hadde vedtatt. Kystgebyret utgjorde i 2000 altså 28 pst. av 212 mill. kroner.

Inntektssiden ble ved St.prp. nr. 1 (2000-2001) igjen oppjustert til å skulle dekke 30 pst. Kystgebyret skal altså for 2001 utgjøre 30 pst. av 232,7 mill. kroner.

Disse forhold har ført til en økning av inntektsrammen for alminnelig kystgebyr på 17,6 pst. fra 2000 til 2001.

Flertallet forventer at økningen i vedlikeholds- og investeringsmidler til fyr- og merketjenesten etter hvert vil vise seg i sikrere farleder. Flertallet vil peke på at ved å samle rederifunksjonen på ett sted, slik merknadene til St.meld. nr. 13 (2000-2001) Om organisering av Kystverket legger opp til, forventer en å få

til mer rasjonell drift og bedre utnyttelse av fartøyene. Dette må både på kort og lang sikt gi innsparings- og effektiviseringsgevinster.

Flertallet forventer at dette vil gi seg utslag i reduserte kystgebyrer.

Flertallet mener at dette er nødvendig for at sjøtransportsektoren skal kunne opprettholde og helst forbedre sin konkurransekraft i forhold til landbasert transport.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre konstaterer at det ikke eksisterer virkningsberegninger som kan dokumentere om investeringene bidrar til å realisere de målsettingene som kom til uttrykk i St.meld. nr. 46 (1996-1997) Havner og infrastruktur for sjøtransport.

Disse medlemmer vil vise til at i løpet av 1990-årene har samferdselskomiteen fått tillagt et større ansvar for infrastrukturen knyttet til sjøtransport. Dette dreier seg om fiskerihavner, fyr, merker, farleder, los og elektroniske navigasjonshjelpemidler.

Innen denne sektoren er brukerfinansiering mer benyttet enn i andre deler av samferdselssektoren. Det har i hele perioden vært en sterk økning av utgiftene knyttet til losaktiviteten. Dette har blitt finansiert gjennom en økning i losgebyrene som selvsagt har svekket grunnlaget for sjøtransport målt mot andre transportsektorer.

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

I statsbudsjettet for 2001 er inntektene fra losgebyrene budsjettet med 374 mill. kroner. Økningen er der ved i løpet av knappe 6 år hele 72 pst. Noe av økningen kan ifølge Kystverket tilskrives en trafikkvekst, men dette forklarer kun en del av økningen.

Årsaken er, også ifølge Kystverket, økt losing i nord som en følge av økningen i antall utenlandske fiskefartøyer. Regningen for denne økningen er i stor grad blitt sendt nyttetraffikken i sør.

I tillegg ble driftsutgiftene som er knyttet til losformidlingen, utført fra trafikkcentralene, inkludert i gebyrene fra 1996. Høsten 1998 medførte hele tre nye gebyrøkninger.

I statsbudsjettet for 1999 ble inntektene fra losgebyrene økt med 11 pst. sett i forhold til vedtatt budsjett for 1998. Økningen var fra 281 mill. kroner til 312 mill. kroner.

30. oktober 1998 ble det fremmet forslag om tilleggsbevilgning som innebar en ytterligere gebyrøkning på 14 pst. fra nyttår. Begrunnelsen var overskridelser i 1998 som skulle dekkes over tre år.

5. november 1998 ble det i en tilleggsinnstilling til statsbudsjettet vedtatt en ytterligere justering av inntektssiden med 33 mill. kroner.

Den siste gebyrøkningen ble innført med virkning fra 1 januar 2000 og var på 3,2 pst.

Dette medfører at i perioden 1995-2001 har brukerbetalingen økt med 157 mill. kroner eller om lag 72 pst.

Disse medlemmer vil peke på at kystgebyret i budsjettet for 1997 var forutsatt å dekke 20 pst. av utgiftene til fyr og merketjenesten. I budsjettet for 2001 er det foreslått at 30 pst. av utgiftene til fyr og merker skal dekkes av gebyret, uten at flere brukergrupper er tatt med i finansieringen.

Det alminnelige kystgebyr utgjorde i 1997 34,2 mill. kroner. I budsjettet for 2001 utgjør det 70,5 mill. kroner, en økning på mer enn 100 pst. Økningen i driftsutgifter er 54 mill. kroner i samme periode. Kystgebyret finansierer altså om lag 50 pst. av denne økningen. Fra 2000 til 2001 foreslås det en økning i det alminnelige gebyr på hele 17,6 pst. Gjennom dette er brukerbetalingen i perioden 1997 til 2001 økt med 36,2 mill. kroner eller mer enn 100 pst.

Disse medlemmer vil peke på at det i en årrekke har vært et uttrykt mål å overføre gods fra veg til sjø.

Disse medlemmer vil peke på at gebyrøkningene innen sjøtransporten ikke har stimulert til en slik utvikling.

2.1.5 Luftfartsformål

Komiteen vil vise til at i St.meld. nr. 38 (1996-1997) Norsk luftfartsplan 1998-2007 (NLP) ble det regnet med en volumvekst i grunnlaget for luftfartsavgiftene på 2,5 pst. fra 1997 til 1998, og deretter 3 pst. pr. år. Uten endring i realnivået i luftfartsavgiftene og andre rammevilkår, ble driftsinntektene regnet til 9,1 mrd. kroner for planperioden 1998-2001. Oslo Lufthavn AS er holdt utenfor inntektsberegningen fra åpningen av Gardermoen høsten 1998. For årene 1998-2001 ble det lagt til grunn en total planramme til investeringsformål utenom Osloområdet på om lag 2,3 mrd. kroner, eller 574 mill. kroner pr. år i gjennomsnitt og prioritert til fire hovedformål. Det har vist seg svært vanskelig å dokumentere hvordan de faktiske investeringene i planperioden fordeler seg på formålene. Samferdselsdepartementet vil vurdere oppdelingen nærmere i forbindelse med videre utvikling av styringsverktøy for Luftfartsverket.

Komiteen har merket seg at for Luftfartsverket har budsjettoppfølgingen i grove trekk resultert i høyere investeringer enn regnet med i planen; i gjennomsnitt 694 mill. kroner pr. år mot forutsatt 574 mill. kroner pr. år.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti er opptatt av å bedre analyseverktøyet innenfor transportsektoren, og vil peke på behovet for å utvikle bedre beregningsverktøy innenfor luftfartsområdet. Disse medlemmer legger til grunn at et system for å

virkningsberegne investeringer innenfor luftfarten blir etablert.

Disse medlemmer legger til grunn at lufthavnene er en viktig del av den helhetlige infrastrukturen i samferdselssektoren i Norge, på linje med bl.a. veg og jernbane. Politisk styring av luftfartssektoren er et viktig distriktpolitisk virkemiddel, og investeringer i luftfartssektoren må ses i sammenheng med annen infrastruktur i samferdselssektoren.

Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at staten må ha et hovedansvar også for Luftfartsverket, og at dette må være utgangspunktet for hvordan dette skal være organisert.

Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader til luftfartens avgifter under kap. 13.2.3 Fordeling av økonomiske rammer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre konstaterer at det med dagens styringsverktøy ikke lar seg dokumentere hvordan de faktiske investeringene i planperioden fordeler seg på ulike formål.

Disse medlemmer finner det uholdbart at slike forhold ikke lar seg dokumentere og forventer at Regjeringen raskt etablerer styringsverktøy som gjør at slik informasjon blir tilgjengelig.

Disse medlemmer konstaterer at det heller ikke eksisterer virkningsberegninger som kan dokumentere om investeringene bidrar til å realisere de målsettingene som kom til uttrykk i Norsk luftfartsplan 1998-2007.

Disse medlemmer viser til at Luftfartsverket eier de fleste av landets flyplasser. Kun et fåtall av disse går med overskudd, og overskuddet fra disse subsidierer driften av de andre statlige flyplassene. For at Luftfartsverket skal kunne generere overskudd fra de mest lønnsomme flyplassene og oppnå en mest mulig effektiv ressursutnyttelse, er det viktig at Luftfartsverket har den nødvendige økonomiske og organisatoriske handlefrihet. Det har ikke Luftfartsverket i dag som en del av den statlige forvaltningen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener at Luftfartsverket må omdannes til et aksjeselskap.

Disse medlemmer og vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å omgjøre Luftfartsverket til aksjeselskap."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre registrerer med bekymring at avgiftene på norsk luftfart er langt høyere enn i land det er naturlig å sammenligne seg med. Det høye avgiftsnivået bidrar til å redusere antallet flyginger. Samtidig bidrar det høye avgiftsnivået til å undergrave konkurransen ettersom aktører som har sin hovedaktivitet i Norge, kommer dårligere ut enn flyselskap som har

mesteparten av sin trafikk utenfor Norge. Dette er meget bekymringsfullt ettersom konkurransen innen norsk luftfart fra før er begrenset ved det duopolet som eksisterer.

Ved at avgiftsnivået reduserer antallet flyginger, svekkes også Luftfartsverket økonomisk. Ifølge administrerende direktør vil dette føre til at Luftfartsverket ikke makter å foreta de nødvendige utbedringer og utbygginger av flyplassene. I verste fall må flere flyplasser legges ned.

Disse medlemmer vil derfor understreke at luftfartsavgiftene må reduseres for å opprettholde konkurransen innen luftfarten, og for å bedre Luftfartsverkets muligheter til å finansiere nødvendige utbedringer og utbygginger.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti registrerer at de planene som ble lagt for teknisk/operativ oppgradering av de regionale flyplassene i St.meld. nr. 15 (1994-1995) og Innst. S. nr. 128 (1994-1995) ikke er fulgt opp, selv om Stortinget ikke har fått endring av disse planer til behandling.

Dette medlem viser til at i Innst. S. nr. 228 (1996-1997) sier en enstemmig komité at:

"ved revisjon av budsjett bør investeringer for økt sikkerhet og regularitet prioriteres. Videre bør dette arbeidet prioriteres i relasjon til investeringer i eksedisjonsbygg/terminaler i åra framover."

Dette medlem kan ikke se at en slik prioritering er lagt til grunn for investeringene i perioden.

3. TRANSPORTSEKTORENS ROLLE OG RAMMEBETINGELSER

3.1 Sammendrag

Transportsektorens rolle i Regjeringens politikk

Regjeringen vil føre en transportpolitikk som bidrar til å nå overordnede mål om velferd for alle, bosetting og utvikling av et livskraftig næringsliv i alle deler av landet. Samtidig må politikken utformes slik at hensyn til høy sikkerhet i trafikken og oppnåelse av fastsatte miljømål blir ivare tatt på en kostnadseffektiv måte.

Regjeringen vil spesielt rette fokus mot bedre sikkerhet i transportsystemet.

Regjeringen vil i det langsiktige trafikksikkerhetsarbeidet legge til grunn en visjon om ingen drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Hovedtyngden av ulykkene skjer i vegsektoren. Regjeringen vil derfor spesielt legge vekt på å redusere de alvorlige skadevirkningene av disse ulykkene.

For de kollektive transportmidlene vil innsatsen bli rettet mot å ivareta operasjonell sikkerhet samtidig som systemtilsyn vil få økt vekt.

Regjeringen vil prioritere bedringer i transportstandarden der dette bidrar til utvikling av robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner i distriktene og bedre framkommelighet for næringslivets transport. Dette gjel-

der både mht. tilgjengelighet til regionale sentra og til nasjonale transportkorridorer og knutepunkter.

Det bør legges vekt på å utnytte transportmidlenes ulike tekniske og økonomiske fortrinn. Innen disse rammene vil Regjeringen utforme en politikk som kan gi grunnlag for at transportarbeid overføres fra veg til sjø og bane.

Et underliggende prinsipp i norsk transportpolitikk har vært at transportbrukerne skal stilles overfor transportpriser som reflekterer samfunnets kostnader knyttet til å framskaffe et større transporttilbud. På basis av dette skal den enkelte transportbruker selv fritt kunne velge transportmiddel. Dette vil bidra til et rasjonelt omfang og en rasjonell sammensetning av transportene, og dermed bidra til mer effektiv ressursbruk og redusere miljø- og kjøproblemer. Regjeringen vil videreføre dette som et sentralt prinsipp i transportpolitikken og i økt grad tilstrebe en slik prissetting.

Regjeringen vil åpne for forsøk med supplerende måter for finansiering av utbygging og drift av transportanlegg gjennom samarbeid mellom offentlige myndigheter og private aktører.

Regjeringen vil bidra til å styrke grunnlaget for et desentralisert næringsliv særlig gjennom investeringer i og drift og vedlikehold av riksvegnettet i distriktene. Dessuten vil det være viktig å fjerne flaskehals i nasjonale transportkorridorer, samt å styrke tilgjengeligheten til og effektiviteten i viktige omlastingspunkter for godstransporten.

Regjeringen vil legge opp til en hensiktsmessig balanse mellom utvikling av transportinfrastruktur, kollektivtransporttilbud og bruk av trafikkregulerende virkemidler for å bedre trafikkflyten og redusere miljøproblemer i storbyområdene.

Regjeringen vil legge vekt på at transporttilbudet skal være tilgjengelig for funksjonshemmede og eldre som har vanskelig for å ta seg fram på egenhånd.

Regjeringen har høye ambisjoner i miljøpolitikken. Transport og transportanlegg er viktige årsaker til flere alvorlige miljøproblemer. Transportsektoren er derfor viktig i Regjeringens helhetlige miljøpolitikk. Mål og utfordringer i miljøpolitikken stiller krav til transportpolitikken som vil kunne innebære betydelig skjerpet virkemiddelbruk. Miljøkrav medfører også store kostnader for transportsektorene og transportbrukerne. Regjeringen legger stor vekt på en kostnadseffektiv virkemiddelbruk for å nå fastsatte mål på miljøområdet.

Rammebetingelser for norsk transportpolitikk

Utformingen av transportpolitikken i Norge må skje innenfor rammen av de betingelser, bindinger og muligheter som følger av internasjonale avtaler og internasjonal transportpolitikk. Særlig påvirkes rammebetingelsene for transportsektoren i Norge gjennom etableringen av EUs indre marked for transport og et mer liberalisert konkurranseregime. Innenfor de rammebetingelsene som settes gjennom EU/EØS-avtalen, må det gjøres nasjonale tilpasninger.

Skatte- og avgiftspolitikken ligger utenfor EØS-avtalen. Avgiftspolitikken må imidlertid være i samsvar med EØS-avtalens øvrige regelverk. Særlig viktig i denne sammenheng er konkurranseregelverket. I prinsippet har Norge allerede en transportpolitikk som skal reflektere kostnadene ved transport. I praksis er imidlertid ikke skatte- og avgiftssystemet alltid utformet i overensstemmelse med transportpolitikken.

Global og regional forurensning begrenses mest effektivt gjennom internasjonale avtaler og samarbeid.

Den teknologiske utviklingen kan bidra til sikrere og mer effektive transport og mindre miljøskadelige utslipp fra transportmidlene. Bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) vil også kunne gi bedre kapasitetsutnyttelse, overvåking, sikkerhet og miljø. Regjeringen la sommeren 2000 fram en handlingsplan for IKT - eNorge. Som en oppfølging av planen vil Samferdselsdepartementet vurdere nærmere om det er grunnlag for å utforme en overordnet IKT-strategi for transportområdet.

Teknologiutviklingen i arbeids- og næringslivet vil på sin side kunne ha betydelig innvirkning på etterpørselen etter transport og på transportløsninger.

3.2 Komiteens merknader

3.2.1 Transportsektorens rolle i Regjeringens politikk

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, mener det er viktig å føre en transportpolitikk som bidrar til å nå overordnede mål om velferd for alle, bosetting og utvikling av et livskraftig næringsliv i alle deler av landet. Transportpolitikken må utformes slik at hensyn til høy sikkerhet i trafikken og oppnåelse av fastsatte miljømål blir ivaretatt på en kostnadseffektiv måte.

Flertallet viser til at samferdselssektoren står for en stor del av de norske klimautslippene og at biltrafikken i byene er en av hovedkildene til lokal luftforurensning. Det er viktig at samferdselspolitikken utformes med tanke på å redusere negative miljøkonsekvenser. Transportkostnadene for norsk næringsliv er høye. For å sikre konkurransevilkår for norsk næringsliv, og særlig norske eksportnæringer som i stor grad er lokalisert i distriktene, er det viktig å bidra til best mulig konkurransevilkår. Virkemidlene må innrettes med tanke på å kunne kombinere distriktpolitiske, miljøpolitiske, næringspolitiske og fordelingspolitiske mål.

Flertallet mener det er et viktig mål at transportarbeid overføres fra veg til sjø og bane. Dette må i første rekke skje gjennom bedre tilrettelegging for transport på sjø og bane. Knutepunkter og omlastings-terminaler både mellom bil og båt, bil og bane og båt og bane er viktig. Det er behov for økt satsing på havner og farleder, og profilutvidelser i tunneler vil kunne bidra til at mer gods kan overføres fra veg til bane.

Flertallet går inn for adgang til å ta i bruk vegprising/tidsdifferensierte bompengesatser i områder med framkommelighetsproblemer på vegnettet i rushtida, og viser til utfyllende merknader om dette under kap. 8.2.4 og kap. 9.2.4. Flertallet vil videre vise til behandlingen av Ot.prp. nr. 32 (2000-2001) Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (vegprising).

Flertallet viser til Budsjett-innst. S. nr. 1 (2000-2001) fra finanskomiteen hvor det heter:

"Stortinget ber Regjeringen om å evaluere og utrede engangavgiftssystemet for personbiler med sikte på forslag til konkrete endringer i løpet av år 2003. Det forutsettes at forslag til omlegging tilpasses ny teknologi slik at optimale miljø- og sikkerhetsforbedringer oppnås. Det forutsettes videre at satsene i et nytt system utformes innenfor en provenynøytral ramme."

Flertallet forutsetter at dette legges til grunn også ved behandling av transportplanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil understreke at avgiftspolitikken på transportområdet må utformes innenfor den samlede skatte- og avgiftspolitikken. Disse medlemmer legger til grunn at det er et viktig prinsipp at forurenser skal betale, og mener at dette prinsippet må være reflektert i utformingen av avgiftssystemet. Transportsektoren er i dag pålagt avgifter som i stor grad tar høyde for den miljøbelastningen sektoren representerer.

Disse medlemmer mener mye taler for at transportsektoren i dag er pålagt en større avgiftsmessig belastning enn andre sektorer i forhold til å dekke inn miljøkostnader. Disse medlemmer mener derfor at transportsektoren samlet sett ikke bør pålegges ytterligere generelle avgifter med bakgrunn i miljø. Dette kan likevel ikke være til hinder for lokalt tilpassede virkemidler i områder med spesielt høy belastning, som for eksempel vegprising. Disse medlemmer er imidlertid åpne for endringer i avgiftssystemet som gjør avgiftene mer treffsikre overfor de områder de er ment å korrigere for.

Disse medlemmer er av den oppfatning at om hensikten er å støtte opp om f.eks. småbarnsforeldre økonomisk, kan slike hensyn ivaretas bedre gjennom ordninger som retter seg spesielt mot disse gruppene, som reduserte barnehagesatser eller økt barnetrygd enn ved en reduksjon avgiftene på transportsektoren.

Disse medlemmer viser til at vektårsavgiften i Norge er på nivå med EUs minstesatser, og at det norske nivået på drivstoffavgifter ikke er spesielt høyt i europeisk sammenheng om vi ser det i forhold til lønnsnivå. Disse medlemmer vil også peke på at drivstoffavgiftene er satt ned fra 1. januar 2001, og skal ytterligere ned fra 1. juli 2001. Disse medlemmer understreker også at for norske transportører som kjører i utlandet, betales drivstoffavgiftene i henhold til nivået i det landet det fylles drivstoff, og at det norske avgiftssystemet derfor innebærer at disse transportør-

rene har samme vilkår som sine konkurrenter på avgiftssiden

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har en ambisiøs målsetting for transportpolitikken i forhold til verdiskapning, distriktpolitikk, sikkerhet og miljø. En avgjørende forutsetning for å nå disse målene er at det er samsvar mellom målene og virkemidlene som tas i bruk. Det viktigste virkemidlet staten rår over er statlige bevilgninger. Som det går fram av gjennomgangen av sektorplanene for perioden 1998-2001, har ikke stortingsflertallet fulgt opp investeringsplanene som ble lagt til grunn.

Disse medlemmer vil understreke at skal målene som skisseres i Nasjonal transportplan nås, forutsetter det at stortingsflertallet følger opp de investeringsplaner som vedtas.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av å vise tilbakeholdenhet med å øke transportkostnadene for næringslivet og husholdningene for å nå miljøpolitiske målsettinger. Transportkostnadene er høye i Norge sammenlignet med andre land og påfører norske bedrifter store konkurranseulempes. Også for husholdningene er transportkostnadene en byrde. Særlig sårbare er barnefamilier som ofte sliter med høy gjeld og som vil bli tungt rammet av økte transportkostnader.

Disse medlemmer støtter ambisjonen om at en større del av transportarbeidet blir overført fra veg til sjø og bane. Det er viktig at det ikke skjer ved at avgiftsbelastningen på vegtrafikken økes. Avgiftene på vegtrafikken er allerede høye i europeisk sammenheng og avgiftsnivået bør derfor dempes for å bedre norsk næringslivs konkurransevne og forhindre at norsk lastebilnæring blir utkonkurrert på grunn av avgiftsnivået.

Disse medlemmer er tilfreds med at det nå skal utprøves vegutbygging ved OPS-organisering, og vil i den forbindelse vise til merknader under kap. 9.2.6 Økt privat ansvar for vegutbygging - offentlig/privat samarbeid.

Disse medlemmer går imot å benytte vegprising og statlige restriksjoner på parkeringspolitikken som virkemidler for å regulere og å påvirke framkommeligheten.

Disse medlemmer har merket seg at vegprising er tenkt brukt slik at det skal være dyrere å kjøre i rushtiden, for på den måten å jevne ut trafikken utover døgnet. Det har vært antydning at man må opp i priser på 30-50 kroner pr. passering for at vegprising skal ha effekt på trafikken i rushtiden.

Disse medlemmer vil peke på at problemet med denne type tiltak er at tiltaket virker meget usosialt. Barnefamilier som skal kjøre barn til skole og barnehage vil bli sterkt rammet av vegprising ettersom skolens og barnehagens åpnings- og stengetider i stor grad sammenfaller med rushtiden, og kjøringen må derfor finne sted i rushtiden. Vegprising vil derfor bli en tung økonomisk belastning for barnefamiliene som fra før er en gruppe som sliter økonomisk. Vegprising er derfor meget dårlig fordelingspolitikk.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser mange gode målsettinger i Regjeringas framlegg til transportplan, men savner virkemidlene på sentrale områder. Politikk er å ville, og skal målsettingene nås må det være i en kombinasjon av gulrot og pisk. Dette gjelder ikke minst på det miljøpolitiske og trafikksikkerhetsmessige området.

Dette medlem mener at det må tilrettelegges for økt kollektivtransport, kombinert med begrensninger på biltrafikken. Dette medlem deler Regjeringas syn på vegprising som et mer treffsikkert system for reduksjon og kanalisering av biltrafikken. Dette medlem ser også at vegprising, som enhver avgift, treffer ujevnt sosialt, men at sosial utjevning ivaretas bedre gjennom målrettede tiltak på grupper som for eksempel barnefamilier gjennom reduserte barnehage-satser eller økt barnetrygd. Dette medlem ser det som viktig å motivere storbyområdene til å ta i bruk vegprising, og inntil den blir realisert å øke takstene i bompengeringene. Et annet virkemiddel er parkeringsrestriksjoner. Men for at dette skal fungere, må det utvikles et godt kollektivtilbud. Det innebærer bl.a. økt offentlig kjøp for å øke tilbudet og redusere takstene.

Dette medlem ser store svakheter i tempoplanen for å utvikle nærtrafikken på jernbane/bybane i storbyområdene, jf. Osloområdet, Bergen-Arna, Jærbanen, Trønderbanen.

Dette medlem ser at transportkostnadene for distriktene er en belastning. Men en generell reduksjon av drivstoffavgifter er ikke et treffsikkert virkemiddel, da det initierer økt biltrafikk også i byområder og sentrale strøk. Et ønske om å redusere distriktenes transportkostnader kan skje gjennom for eksempel utjevning av drivstoffpriser, reduserte takster i bompengeprojekter, reduserte ferjetakster etc.

Mens en buss- eller trikkebillett i by i 1970 kostet om lag det samme som en liter bensin, koster det i dag over det dobbelte å ta en bybuss eller trikk som å kjøpe en liter bensin. Det er ikke vilje til å rette opp denne skjeve utvikling.

Dette medlem ser det som beklagelig at investeringsprofilen på vegsektoren fortsatt medfører at distriktene blir taperen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Fremskrittspartiet mener det er viktig å legge til rette for at ikke norsk lastebilnæring har dårligere konkurransevilkår i Norge enn utenlandske transportører.

Havner og sjøtransport

Komiteen viser til Næringsdepartementets og Fiskeridepartementets deltaking i EUs arbeid for å fremme nærskipstrafikk ved å overføre godstransport fra land til sjø. Målet med resolusjonen "Short Sea Shipping" er å få redusert dei miljøulempes som er knytta til landtransport.

Komiteen vil streke under betydninga av at hamne- og sjøtransporten får ei større merksemd i den totale samferdselsplanlegginga.

Komiteen viser til at hamne- og sjøsektoren fram til nå i liten grad har vore sett i heilskap med resten av samferdselssektoren. Komiteen viser til at det er eit stort potensial for betre samordning innan hamn, veg og jernbane. Ikkje minst gjeld dette i forhold til å få til samanhengande infrastruktur, slik at veg, jernbane og kollektivtransport bli tettare knytt til hamnene.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre mener utnevningen av nasjonale og regionale havner i for stor grad baseres på historiske data, og ikke dagens og framtidens transportstrømmer. Det er derfor viktig at ikke investeringer og tilrettelegging for overføring av godstransport fra land til sjø baseres på formelle kriterier om havnenes status, men på de muligheter en ser framover.

3.2.2 Rammebetingelser for norsk transportpolitikk

Komiteen konstaterer at Norges avhengighet av samhandel med omverdenen er stor og økende. De siste årene har vi hatt en kraftig vekst i eksporten av verkstedsprodukter, fisk og fiskevarer, som sammen med prosessindustrien og sekkeposten "andre varer" dominerer eksporten fra Norge.

Komiteen vil peke på at det nå er vel så viktig å vurdere hvilke utfordringer landet vårt står overfor om 10-20 år, som å se på dagens situasjon. De beslutninger vi gjør i dag, må være av en slik art at de er egnet til å møte behov mange år inn i framtiden.

Komiteen ser bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) som et viktig verktøy i det framtidige transportsystemet innen områder som logistikk, trafikkovervåking, miljø og sikkerhet. I tillegg vil IKT påvirke etterspørselen etter ulike transportløsninger gjennom de samfunnsendringer IKT bidrar til.

Komiteen ser implementeringen av IKT i transportsektoren som viktig virkemiddel for å bedre framkommeligheten og kostnadseffektiviteten, og vil i den sammenheng understreke at myndighetene må legge til rette for at IKT blir tatt i bruk innen transportsektoren.

Komiteen vil på denne bakgrunn understreke viktigheten av at IKT blir et satsingsområde for forskningen innen transportsektoren.

Komiteen har merket seg Det norske Veritas' uttalelse om at elektroniske kart og navigasjonssystem kan redusere risikoen for grunnstøtinger og kollisjoner med inntil 40 pst.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil peke på at for å begrense forurensingen fra transportsektoren er det viktig med effektive og forpliktende internasjonale avtaler. Et viktig avtaleverk i denne sammenheng vil være implementeringen av Kyotoavtalen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre

og Venstre, vil vise til at EU-landene nå satser på transport og forbedrer sitt vegnett helt opp til Norges riksgrense. I EU er transport utpekt som et virkemiddel for å bringe EUs konkurransekraft på høyde med den EU møter fra særlig USA og Japan. Når EU får bygget ut sitt transportnettverk, vil bedriftene i EU-landene få styrket sin konkurransedyktighet overfor andre. Norge må derfor gjøre en ekstra innsats på transportområdet for ikke å sakke akterut.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil understreke at innsatsen for å redusere transportkostnadene er viktig for verdiskapning og bedriftenes konkurranseevne. Med Norges avstand til markedene i Europa og store avstander internt i Norge, er det ikke til å unngå at transportkostnadene likevel vil ligge over transportkostnadene hos mange av konkurrentene. Det stiller desto større krav til øvrige rammebetingelser for norsk næringsliv.

Flertallet mener at de norske avgiftene på transportsektoren må vurderes med tanke på norsk næringslivs konkurranseevne, men også ut fra et mål om å bidra til at en større del av godstransporten skjer på sjø og bane der det er mulig. Det er viktig både med tanke på trafikkisikkerhet og miljø.

Flertallet er kjent med at det satses betydelig på infrastruktur i EU-landene. Transportkostnadene i Norge er høye. Det er knyttet til avgifter, store avstander og kvaliteten på infrastrukturen. Flertallet deler målet om å redusere transportkostnadene.

Flertallet mener dette vil kreve økt satsing på infrastruktur i form av økt satsing på tilstrekkelig og gjennomgående standard på vegstrekninger med dårlig kvalitet, økt satsing på å fjerne flaskehalsar, nye vegar på en del strekninger, og bedre tilrettelegging for rimelig transport på sjø og bane. Det er også nødvendig å vurdere nivået på avgiftene i transportsektoren.

Flertallet viser til at det pågår en omfattende debatt i Europa om liberalisering av jernbanesektoren, og at flere land har tatt i bruk anbud og konkurranse. Erfaringene fra de landene som har satt ut drift av togtilbudet på ulike strekninger på anbud har så langt ikke vært entydig positive.

Flertallet viser til at Regjeringen i denne omgang vil åpne for økt konkurranse i godstransporten.

Flertallet mener de problemer andre land har hatt ved innføring av anbud og konkurranse i jernbanesektoren tilsier at det ikke nå åpnes for ytterligere liberalisering på sporet enn det Regjeringen foreslår i Nasjonal transportplan. Flertallet viser til at Norge har en langt større andel enkeltspor enn de fleste land i Europa, og at det derfor vil stilles ekstra store krav til samordning og fordeling av sportilgang ved åpning for flere togselskap på de samme strekningene. Flertallet viser videre til merknader under kap. 6.2.4 Transportpolitiske hovedutfordringer i transportkorridor.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at det i løpet av de siste årene har vært en kraftig økning i norske bedrifters investeringer i utlandet. Fra og med 1994 (med unntak av ett år) har disse investeringene vært større enn utenlandske bedrifters investeringer i Norge. At norske bedrifter nå i større grad velger å investere i utlandet og at Norge i mindre grad er attraktiv som lokaliseringsland for utenlandske bedrifter, tilsier at man nøye bør vurdere transportens og andre rammebetingelsers betydning for denne utviklingen. En sentral effekt av globaliseringen er at bedrifter blir rotløse i forhold til lokalisering, både med tanke på nye investeringer og produksjon.

Disse medlemmer har merket seg at EU ønsker en sterkere satsing på kollektivtransport og at den samme satsingen også må finne sted i Norge. I den sammenheng er det viktig at det offentlige, når de kjøper kollektivtransporttjenester fra transportselskapene, inngår kvalitetsavtaler som har incitament for selskapene til å frakte flest mulig passasjerer på den sikreste og mest miljøvennlige måte.

Disse medlemmer konstaterer at EU gjennom direktiver skjerper miljøkravene for motorkjøretøy og vil slik redusere utslippene fra vegtrafikken.

Disse medlemmer ser dette som et fornuftig virkemiddel også i Norge, men vil peke på at det meget høye avgiftsnivået på biler her til lands bidrar til at utskifting av biler med bedre sikkerhet og miljøegenskaper skjer sent, og Norge derfor har en gammel og forurensende bilpark.

Disse medlemmer vil understreke at av hensyn til Fastlands-Norges verdiskaping og bedriftenes konkurransevne, er det nødvendig at både næringslivet selv og myndighetene sørger for tiltak som kan bidra til å bringe transportkostnadene ned på nivå med konkurranselandenes kostnader.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av at skatte- og avgiftsregimet for transportsektoren er i samsvar EUs regelverk. I tillegg til at skatte- og avgiftsregimet ikke skal være diskriminerende, er det meget viktig at skatte- og avgiftsnivået innen den norske transportsektoren kommer ned mot nivået i EU-landene. De norske transportkostnadene, hvorav transportavgiftene utgjør en stor andel, ligger betydelig over nivået i EU på flere områder.

Disse medlemmer har merket seg at EU-landene satser sterkt på utbygging av transportinfrastruktur og at disse landene ser dette som en avgjørende forutsetning for sin framtidige verdiskaping. EU-landenes satsing står i sterk kontrast til stortingsflertallets satsing på samferdsel her til lands, hvor bevilningene til samferdsel har vist en nedadgående tendens. Nedprioriteringen av samferdselssektoren undergraver norsk næringslivs konkurransevne og den framtidige verdiskapningen. Høye transportkostnader på grunn av høye transportavgifter, store avstander og dårlig kvalitet på infrastrukturen fører til store konkurranseulem-

per for norsk næringsliv og det er derfor nødvendig å foreta store omlegginger av norsk samferdselspolitikk.

Disse medlemmer vil framheve at jernbanesektoren står foran en omfattende liberalisering. Både for gods- og persontransport vil sporene bli åpnet for konkurranse.

Disse medlemmer mener dette er en gledelig utvikling som vil bidra til å bedre jernbanens konkurransevne og føre til at jernbanens markedsandel styrkes.

For å kunne tidlig hente ut gevinstene som konkurransen innen jernbanesektoren vil medføre, ser disse medlemmer det som viktig at man raskt kommer i gang med konkurranse på jernbanesporet og at Norge blir et foregangsland som ligger i tet i den forestående liberaliseringsprosessen. Det vil også bidra til at norske aktører vil få et konkurransefortrinn i forhold til land som liberaliserer jernbanesektoren på et senere tidspunkt.

Disse medlemmer ser positivt på utviklingen innen EU med liberalisering og harmonisering av konkurransevilkår innen transportsektoren, og vil framheve at denne utviklingen samtidig må bidra til å bedre miljøet og sikkerheten.

Disse medlemmer har merket seg at det i de siste årene har blitt igangsatt en omfattende omorganisering av jernbaneselskapene i Europa.

Disse medlemmer vil vise til at dette skyldes dels ønsket om å revitalisere jernbanen og øke jernbanens andel av person- og godstransport, og dels behovet for å redusere kostnadene og de statlige overføringene til jernbanen.

Disse medlemmer vil peke på at dereguleringen av godstransport med jernbane har kommet lengre enn dereguleringen av persontransporten. Dette skyldes at godstransport med bane er mer kommersielt konkurransedyktig.

Disse medlemmer er kjent med at EU har engasjert seg i arbeidet for å omorganisere jernbanen, og vil vise til at EU har vedtatt en politikk for å skape økt konkurranse på banenettet og regionalisering av ansvar for jernbanetransporten.

Disse medlemmer vil vise til at EUs jernbangepakke innebærer at:

- Markedet for internasjonale godstransporter åpnes på et eget transeuropeisk jernbanenett.
- Alle jernbaneselskap i medlemslandene kan søke tillatelse for å drive godstrafikk på dette nettet.
- Ansvar for infrastruktur og trafikk må skilles tydeligere for å skape innsyn og unngå diskriminering av nye aktører.
- Det skal innføres nye prinsipper for fordeling av tilgang til banenettet og for fastsetting av infrastrukturavgifter.
- Det skal arbeides for å løse problemene med samtrafikk på de ulike nasjonale jernbanenettene og for å fjerne flaskehalsene i infrastrukturen.

Disse medlemmer vil peke på at Storbritannia og deretter Sverige har kommet lengst i dereguleringen av jernbanesektoren, og at økt konkurranse hevdes å bidra til mer effektiv drift og bedre togtjenester.

Disse medlemmer vil videre peke på at man i Danmark går gradvis mot økt liberalisering og konkurranse, og at det i dag finnes 13 private jernbaner i Danmark.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at etter de alvorlige ulykkene på jernbane i Storbritannia nå vurderes å etablere et uavhengig statlig organ som skal overvåke sikkerheten både for bane-, veg-, luft- og sjøtransport. Det nye organet antas å bli bygget opp likt US Transportation Safety Board.

Disse medlemmer mener en slik organisering er svært fornuftig og vil vise til partiets merknader, jf. Dokument nr. 8:59 (1999-2000) fra Thore A. Nistad, Christopher Stensaker, Lodve Solholm og Per Roar Bredvold om å opprette en felles ulykkeskommisjon for alle større ulykker innen transportsektoren.

Disse medlemmer viser i den forbindelse til forslag tatt opp under kap. 4.2.3 Helhetlig transportpolitikk og miljø.

Disse medlemmer har merket seg at den svenske regjeringen har besluttet at SJ skal omdannes til aksjeselskap. Kjernevirksomheten skal fortsatt være 100 pst. statlig eid. Navnet vil bare beholdes av persontogsselskapet, SJ AB.

Disse medlemmer har videre merket seg at omorganiseringen til aksjeselskap skjer for å gjøre SJ i stand til å møte konkurranse fra andre selskaper både i Sverige og i utlandet. Der det anses som et klart mål at SJ skal delta aktivt i det europeiske jernbanemarkedet som åpnes gjennom deregulering av jernbanen i Europa.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til partiets merknader, jf. Dokument nr. 8:9 (2000-2001) fra Robert Eriksson, Thore A. Nistad og Christopher Stensaker om å omdanne Norges statsbaner BA (NSB BA) til et ordinært aksjeselskap, samt åpne for konkurranse på jernbaneverkets anlegg.

Disse medlemmer viser i den forbindelse til forslag tatt opp under kap. 9.2.2 Nærmere om NSB BA.

Elektroniske sjøkart

Komiteen vil understreke at elektronisk kartverk er viktig for sikkerheten og framkommeligheten til sjøs, på samme måte som for ferdsel på land.

Komiteen er kjent med at dette ansvaret ligger i Miljøverndepartementet, men vil likevel gi til kjenne at i en transportplan for de neste 10 år er det viktig å peke på at et tverrdepartementalt samarbeid og prioriteringer i en felles pott kan gi innsparinger. I tillegg ville dette også gjøre Norge langt bedre konkurransekyktig når vi vet at logistikkostnadene våre er en negativ faktor i forhold til våre handelspartnere.

Komiteen vil også gi til kjenne at elektronisk navigasjon som GPS, heller ikke kan nyttiggjøres fullt ut før dagens kartverk blir fornyet. Komiteen vil spesielt understreke at et nytt kartverk kan bidra til bedre sikkerhet og forebygging for større miljøkatastrofer.

Komiteen legger til grunn at det ligger en betydelig effektivisering for vare- og persontransporten i å kunne ta i bruk elektroniske kart og satellittbasert posisjonsbestemmelse.

Komiteen viser til at effektiviseringspotensialet for transport er beregnet til 800 mill. kroner i året om et slikt system blir innført.

Komiteen viser til at en forutsetning for å kunne få dekket landet med denne typen kart er at det blir etablert en nasjonal infrastruktur for digitale grunnkartdata.

Komiteen viser til at Statens kartverk har utarbeidet en plan for å kunne etablere en slik infrastruktur innen 2006.

Komiteen viser til at for sjøtransportens del innebærer elektroniske sjøkart at sikkerheten og effektiviteten økes. Det norske Veritas har tallfestet nytteverdien ut ifra at det i gjennomsnitt er 100 grunnstøtinger i året langs norskekysten. 40 pst. av disse vil kunne unngås når elektronisk navigasjon kommer i allment bruk.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, viser videre til at det også er utarbeidet planer for å dekke hele kysten med elektroniske sjøkartdata innen 2006, og at budsjettforliket mellom Arbeiderpartiet og Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre ga økte bevilgninger til Statens kartverk med 20 mill. kroner til dette formål i budsjettet for 2001.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil uttrykke sin skuffelse over at Regjeringen i budsjettet for 2001 la opp til en kraftig forsinkelse av utarbeidelsen av elektroniske sjøkart, med de alvorlige konsekvenser det har for sikkerheten til sjøs.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ser positivt på at det ved Stortingets behandling av statsbudsjettet for 2001 ble bevilget mer penger til elektroniske sjøkart, selv om det ikke ble bevilget så mye som Høyre og Fremskrittspartiet ønsket.

Disse medlemmer viser til at ny teknologi innenfor navigasjonshjelpemidler blant annet er avhengig av elektroniske sjøkart. Ved bruk av elektroniske sjøkart vil presisjonen og sikkerheten ved navigering øke betraktelig.

Disse medlemmer er kjent med at det av totalt 133 sjøkart i Norges hovedkartserie for navigasjon langs norskekysten, fortsatt er ca. 100 basert på opptil 115 år gamle målinger.

Disse medlemmer vil vise til at den norske kysten vil være dekket først i 2015 hvis man legger dagens bevilgninger til grunn.

Disse medlemmer mener at en forsering av arbeidet vil være helt nødvendig og vil derfor foreslå at denne virksomheten tilføres ekstra bevilgninger.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti sier seg tilfreds med at ved Stortingets behandling av statsbudsjett for 2001 ble gitt et løft for arbeidet med elektroniske sjøkart, og forutsetter at dette videreføres.

4. EN HELHETLIG TRANSPORTPOLITIKK - STATUS OG UTFORDRINGER

4.1 Sammendrag

Et samordnet og effektivt transportsystem

Et samordnet og effektivt transportsystem skal danne grunnlaget for en best mulig ressursutnyttelse innenfor rammen av Regjeringens miljø- og trafikksikkerhetspolitiske målsettinger.

Dette oppnås gjennom:

- samordning - ved at beslutninger om investering, drift og vedlikehold tas etter en helhetlig prioritering i den enkelte transportsektor og mellom transportsektorer.
- effektivitet - et transportsystem som sikrer framkommelighet for befolkning og næringsliv i alle deler av landet der de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes, samtidig som mål knyttet til miljø og trafikksikkerhet forsterkes.

Et av formålene med Nasjonal transportplan 2002-2011 (NTP) er å legge grunnlaget for samordnet langsiktig planlegging og virkemiddelbruk på tvers av transportsektorene. I tillegg skal grunnlaget for interne prioriteringer innen den enkelte transportsektor bedres.

Mulighetene for en samordnet planlegging er knyttet til likheter og ulikheter i måten sektorene er organisert og finansiert. Det ligger både muligheter og begrensninger knyttet til i hvilken utstrekning transportformene er alternative eller kan utfylle hverandre for å løse samfunnets transportbehov. Fordelingen av virkemidler mellom ulike myndigheter og forvaltningsnivå spiller en viktig rolle.

I flere land blir private entreprenører i større grad benyttet til oppgaver som i Norge til nå har sortert under Statens vegvesen, gjennom såkalt "offentlig privat samarbeid" (OPS). En viktig årsak til interessen for OPS internasjonalt er muligheten for å avlaste offentlige budsjetter og oppnå en jevnere fordeling av risiko mellom private og offentlige aktører.

Regjeringen legger i meldingen vekt på økt drift og vedlikehold.

En tverrsektoriell plan gjør det lettere å foreta en eventuell omfordeling av investeringsmidler mellom transportsektorer. Det er Regjeringens syn at ressurser må avveies mellom transportsektorene med utgangspunkt i hvor nytten for samfunnet er størst. Bl.a. vurderinger av transportmidlenes muligheter for å erstatte og utfylle hverandre må ligge til grunn for slike omprioriteringer. I meldingen er dette søkt løst ved å behandle de viktigste transportkorridorene, distriktene og større byområder særskilt.

Eksisterende organisering og ansvarsdeling i og mellom transportsektorer kan virke hemmende på å få til en samfunnsmessig god ressursbruk. Regjeringen vil ta initiativ til at det i løpet av planperioden igangsettes konkrete forsøk med sikte på å finne hensiktsmessige løsninger på disse utfordringene.

For å oppnå et rasjonelt omfang og en riktig arbeidsdeling og koordinering mellom transportformene, er prinsippet om samfunnsøkonomisk riktig prising av de enkelte transportformene sentralt.

Helhetlige prioriteringer innen og mellom sektorer krever systemer og verktøy som gjør dette praktisk mulig. Samferdselsdepartementet har i samarbeid med transportetatene startet et betydelig FoU-arbeid for å sikre et bedre utgangspunkt for arbeidet med neste rulling av Nasjonal transportplan. Dette er et stort arbeid og vil kreve økning i innsatsen i forhold til dagens nivå.

Helhetlig transportpolitikk og miljø

Regjeringen vil

- Gi høy prioritet til arbeidet med å redusere transportsektorens miljøproblemer.
- Legge stor vekt på kostnadseffektiv bruk av virkemidler for å kunne nå fastsatte miljømål.
- Legge betydelig vekt på å integrere miljøhensyn i investerings-, drifts- og vedlikeholdsbeslutninger i transportsektoren.

Som en del av Regjeringens miljøvernpolitiske arbeid utarbeides sektorvise miljøhandlingsplaner. Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet har lagt fram miljøhandlingsplaner for sine ansvarsområder.

Hovedutfordringene framover er knyttet til å redusere utslippene av CO₂, NO_x og svevestøv. I tillegg må støyproblemet reduseres. Det er også store utfordringer knyttet til arealbruk, barrierer og inngrep i natur- og kulturmiljøer.

Regjeringen vil med bakgrunn i ambisiøse miljøvernpolitiske mål legge vekt på følgende innsatsområder:

- Klima og forsuring
- Lokal luftforurensning og støy
- Inngrep

Regjeringen vil bruke økonomiske virkemidler, for eksempel avgifter, der det ligger til rette for dette for å oppnå miljøvernpolitiske mål med lavest mulig ressursbruk.

I utformingen av investeringspolitikken tillegges miljøhensyn vekt ved:

- Fordeling av investeringsmidler mellom transportformene.
- Fordeling av midler mellom nye anlegg og vedlikehold.
- Prioritering av prosjekter innenfor hver enkelt transportform (både nye og utbedring av gamle anlegg).
- Valg av trasé/lokalisering og utforming av det enkelte transportanlegg.

Langsiktige miljøutfordringer bør derfor tillegges vekt ved fordeling av knappe ressurser mellom og innen transportsektorene.

For å bevare det biologiske mangfoldet, landskap og kulturminneverdier vil transportmyndighetene søke å unngå inngrep i verneområder, større sammenhengende naturområder og sårbare natur- og kulturmiljøer.

Helhetlig transportpolitikk og sikkerhet

Av meldingen går det fram at:

- Regjeringen vil i det langsiktige arbeidet med sikkerhet innen alle transportgrener legge til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde.
- Regjeringen legger til grunn at ressursinnsatsen skal settes inn på de områder hvor det kan ventes størst skade- og ulykkesreducerende effekt. Dette gjelder både innen den enkelte sektor og på tvers av transportsektorene.
- For å hindre ulykker og farlige hendelser kreves det innsats i alle deler av transportsystemet. Hovedtyngden av ulykkene skjer i vegsektoren. Regjeringen vil derfor spesielt legge vekt på å redusere antallet vegtrafikkulykker og de alvorlige skadevirkningene av disse ulykkene. For de kollektive transportmidler vil innsatsen bli rettet mot å ivareta operasjonell sikkerhet på en planmessig måte samtidig som tilsyn med transportselskapene og -etatene vil få økt vekt.
- Regjeringen vil så snart som mulig opprette en felles havarikommisjon til å undersøke ulykker og hendelser innen luftfart og jernbane. Det vil derfor bli fremmet proposisjon med forslag til hjemmelsgrunnlag for en forskrift om offentlig undersøkelse av ulykker og hendelser på jernbaneområdet. Regjeringen vurderer videre om en bør opprette en felles ulykkeskommisjon for alle større ulykker og hendelser innen sjø-, luft-, bane- og vegtransport.

I perioden 1991-1999 har trafikken i gjennomsnitt krevd om lag 320 menneskeliv årlig. Av disse omkom-

mer i gjennomsnitt i overkant av 300 årlig i vegtrafikkulykker. En visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde, betyr at det spesielt for vegsektoren vil kreves en ny tilnærming til sikkerhetsspørsmål, med sterkere fokus på de alvorlige ulykkene.

I alle deler av transportsektoren ser Regjeringen det som viktig at det utvikles en sikkerhetskultur og en ledelsesfilosofi som prioriterer sikkerhet.

Transportøkonomisk institutt har vurdert de samfunnsøkonomiske kostnadene ved ulykker i vegtrafikken til om lag 25 mrd. kroner årlig. Slike vurderinger og beregninger er imidlertid svært usikre.

Regjeringens visjon for det langsiktige trafikksikkerhetsarbeidet legges til grunn som en ambisjon i all investering og drift av transportsystemer. Dette innebærer at utgangspunktet er at alvorlige ulykker ikke skal kunne finne sted, og at virkningene av en ulykke når den har skjedd, skal gjøres minst mulig.

Et ambisiøst sikkerhetsmål forutsetter at tilsyn og virksomhetsutøvere har en sikkerhetsfaglig kompetanse. Regjeringen vil i planperioden stimulere til at større virksomhetsutøvere innen samferdselssektoren utvikler det yrkesmessige fagfelt og utformer krav til bl.a. sikkerhetskompetanse. Det vil også bli vurdert hvordan sektortilsynenes kompetanse kan utnyttes bedre tverrsektorielt. Spørsmål om departementstilknytning vil bli tatt opp i denne sammenheng.

I vegsektoren vil Samferdselsdepartementet i planperioden prioritere tiltak for å redusere antallet møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med myke trafikanter. Dette er grunnlaget for Regjeringens strategiplan for trafikksikkerhet på veg. Strategiplanen følger meldingen som uttrykt vedlegg.

Med basis i omtalen av trafikksikkerhet i meldingen og i strategiplanen vil det bli utarbeidet et eget handlingsprogram for trafikksikkerhet på veg.

For jernbane vil Regjeringen fortsatt prioritere en sterk satsing på sanering av planoverganger, og videre prioritere tiltak som gir god dokumentert sikkerhetseffekt.

Ved innføring av nye sikkerhetstiltak knyttet til skipsfarten vil myndighetene prioritere tiltak med god dokumentert sikkerhetseffekt.

For luftfart vil det være store økonomiske utfordringer forbundet med de tiltak som er nødvendige for å opprettholde dagens og møte framtidige krav til sikkerhet. Myndighetene vil prioritere tiltak med størst sikkerhetseffekt.

Tilgjengelighet for alle

Av meldingen går det fram at:

- Regjeringen vil at funksjonshemmede som brukere av transporttjenester i størst mulig grad skal kunne betjenes gjennom god tilrettelegging innenfor transportsystemet generelt.
- Regjeringen vil arbeide for at tilgjengeligheten til det ordinære kollektivtilbudet styrkes.

- Ordningen med tilrettelagt transport i fylkeskommunene skal gi et supplerende tilbud i forhold til eksisterende rutegående kollektivtransport.

Tiltak og tilrettelegging for funksjonshemmede er, og bør i hovedsak være, integrert i den generelle aktiviteten i transportsektoren. Sektoransvar innebærer at det er de ordinære instansene i samfunnet som skal gi tilbud til de funksjonshemmede på lik linje med den øvrige befolkningen, og at det er de samme instansene som ved behov skal supplere med særskilte ordninger dersom de ordinære ordningene ikke viser seg tilstrekkelige.

Regjeringens satsing på utbygging av veg og jernbane, samt prioritering av øvrig kollektivtrafikk, skal komme funksjonshemmede til gode i form av bedret standard og tilgjengelighet. Styrking av transporttilbudet for denne kundegruppen bygger på brukermedvirkning med bl.a. utvikling av standarder for materiell og infrastruktur, utveksling av informasjon vedrørende behov og etterspørsel og ved prioritering av tiltak.

Samferdselsdepartementet har vurdert innføring av lovhjemmel eller regelverk som i større grad ivaretar tilgjengelighet til transportmidler for funksjonshemmede. Departementet har konkludert med at andre virkemidler enn rent juridiske vil være egnet til å bedre tilgjengeligheten til transportmidler for funksjonshemmede.

Når det gjelder transporttilbud for funksjonshemmede, er Samferdselsdepartementets generelle politikk at det så langt det er hensiktsmessig legges til rette for at alle transportbrukere kan betjenes med det ordinære transporttilbudet uten at det etableres særskilte løsninger. I den grad det ordinære tilbudet ikke strekker til, framstilles supplerende tilbud med tilrettelagt transport (TT-transport). Regjeringen ønsker å se nærmere på TT-transporten. Et eget statssekretærutvalg for den samlede politikken for funksjonshemmede er i gang med dette arbeidet. Tilbudets omfang, organisering og finansiering vil stå sentralt i dette arbeidet.

Sykkel som transportmiddel

Av meldingen går det fram at:

- Regjeringen vil styrke sykkelens rolle som transportmiddel spesielt i de større by- og tettstedsområdene.
- Videre utbygging av et sammenhengende gang- og sykkelnett og et presist og entydig regelverk er viktige virkemidler.

Tiltak i planperioden vil legge grunnlag for å styrke sykkelens rolle i de største by- og tettstedsområdene. Særlig prioriteres tiltak på strekninger der sykkel kan være et viktig transportmiddel for reiser mellom arbeidsplasser, sentrumsområder, friområder og boligområder, samt tilknytning til kollektivtrafikk.

Det vil bli lagt til rette for sykkel ved planlegging av nye veier, og ved opprusting av eksisterende veg der dette er naturlig.

For å bedre syklistenes framkommelighet vil Samferdselsdepartementet vurdere nærmere mulighetene for å etablere sammenhengende ruter for sykkeltrafikk der syklende gis forkjørsrett gjennom bl.a. fysisk utforming, skilting og oppmerking.

4.2 Komiteens merknader

4.2.1 Samordnet og effektivt transportsystem

Komiteen har merket seg problemene Regjeringen framholder vedrørende mulighetene for å gjennomføre tverrsektoriell transportplanlegging.

Komiteen ser det som viktig å se alle transportgrenener i sammenheng, og at en må være villig til å flytte ressursene fra andre transportgrenener til de transportgrenene hvor de gir best avkastning for samfunnet som helhet.

Hittil har skottene mellom de ulike transportgrenene vært høye og forhindret at planene og investeringene har blitt sett i sammenheng. Dette er en situasjon som må endres og Nasjonal transportplan er viktig virkemiddel i så henseende.

Komiteen mener derfor at det er viktig at handlingsplanene for de ulike sektorer kan samordnes i henhold til intensjonen i Nasjonal transportplan.

Komiteen har merket seg at det er et stort etterslep både i forhold til vedlikehold og investeringer innen de ulike transportgrenene. I tillegg til behov for økte bevilgninger er det viktig å utnytte de ressursene som stilles til rådighet på den mest effektive måten.

Komiteen er enig i målsettingen om å øke satsingen på kollektivtransport og at en større del av godsmengdene bør transporteres med tog og skip i stedet for med bil.

Komiteen deler Regjeringens oppfatning om at oppgavefordelingen mellom de ulike forvaltningsnivåene bør bidra til å samordne og styrke kollektivtilbudet. Det er derfor en stor utfordring å utarbeide tilskuddsordninger til kollektivtransporten som gir den best mulige ressursutnyttelsen.

Komiteen mener at et samordnet og effektivt transportsystem krever en bedre samordning mellom innsatsen for ulike transportformer og transportmidler. Ikke minst er det viktig at kollektivtrafikken med buss i større grad kan ses i sammenheng med biltrafikk og på en del strekninger tog eller hurtigbåt.

Komiteen mener det er et mål at en større del av godsmengdene bør transporteres med tog og skip i stedet for bil. Mye av godset som fraktes med tog eller skip må også fraktes over kortere avstander med bil. Derfor er det viktig å legge bedre til rette for omlasting mellom bil og skip og bil og tog.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, er positive til at utbygging av vegprosjekter gjennom OPS-organisering nå skal prøves ut.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre

og Sosialistisk Venstreparti, vil vise til at det var Dokument nr. 8:47 (1993-1994) som initierte at det skulle utarbeides en overordnet transportplan for alle transportgrener.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at det overordnede ansvaret for styring av transportsektoren ligger i Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet, mens det operasjonelle ansvaret utover enten av virksomheter underlagt departementene, av fylkeskommuner eller kommuner. Flertallet er kjent med at organiseringen og omfanget av disse aktivitetene varierer sterkt mellom disse sektorer, og vil peke på at en felles transportplan er et viktig tiltak for en bedre samordning av denne virksomheten.

Flertallet viser til at ansvaret for transportsektoren er fordelt på to forskjellige departementer, og viser til at dette stiller krav til samordning mellom disse departementene for å få en helhetlig transportpolitikk. Flertallet viser til at disse utfordringene særlig er store på havnesiden, der havner er avhengig av god tilkobling til det øvrige transportnettet for å kunne fungere på en tilfredsstillende måte.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre ser det som uheldig at ansvaret for transportsektoren er delt på flere departementer. Det gjør det vanskeligere å foreta en helhetlig planlegging for hele transportsektoren.

Disse medlemmer antar at denne organiseringen er en medvirkende årsak til det beskjedne fokuset som er på sjøtransporten i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer ser det som ønskelig å få vurdert om ansvaret for alle transportgrenene bør plasseres i samme departement.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener at Nasjonal transportplan som en felles, overgripende plan for hele transportsektoren viser at Regjeringen legger vekt på at samordningen innenfor hele sektoren skal være god.

Når det gjelder organiseringen av de enkelte etater, viser disse medlemmer til sine merknader under kapittel 9.2.1.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre vil peke på at Samferdselsdepartementet innehar en rekke roller innen samferdselspolitikken. Departementet med underliggende etater driver, bestiller og bygger i infrastruktur, kjøper transporttjenester, driver transportselskap, driver tilsyn og kontroll, og er i tillegg regulatorisk myndighet. Det er etter disse medlemmers oppfatning nødvendig med en klarere rolle- og ansvarsdeling innen samferdselssektoren.

Disse medlemmer mener generelt at tilsyns- og kontrolloppgavene bør sortere under et annet departement enn det som har ansvar for infrastrukturen. Når det gjelder tjenesteproduksjon i form av entreprenørtjenester og transporttjenester, må disse settes ut på anbud. Den egenaktiviteten som staten driver, må skilles ut i egne aksjeselskap for å unngå krysssubsidiering. Gjennom en slik organisering vil en oppnå en klarere oppgave- og ansvarsdeling. Det vil føre til bedre ressursutnyttelse og et sterkere fokus på sikkerhet.

Disse medlemmer mener derfor at Luftfartstilsynet og Jernbanetilsynet skal overføres fra Samferdselsdepartementet til et annet departement, og vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å overføre Luftfartstilsynet og Jernbanetilsynet fra Samferdselsdepartementet til et annet departement."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil understreke at en må ta i bruk positive virkemidler og ikke øke kostnadene for vegtrafikken, og redusere framkommeligheten, for å nå målene om å økt satsing på kollektivtransport. En større del av godsmengdene bør transporteres med tog og skip i stedet for med bil.

Disse medlemmer vil vise til samferdselsbudsjettet for 2001 hvor Regjeringen informerer om at Jernbaneverket har økt kostnadseffektiviteten innen drift, vedlikehold og utbygging av infrastrukturen ved å konkurranseutsette disse tjenestene. Det illustrerer at det er stort effektiviseringspotensial ved å konkurranseutsette andre deler av samferdselssektoren, og at det sløses bort store beløp med manglende kostnadseffektivitet.

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

Disse medlemmer vil i planperioden forsere utbyggingen av både stamveg- og riksvegnettet i Norge, samt forbedre vedlikeholdet.

Disse medlemmer har merket seg at bevilningene til vegformål reelt sett har gått ned de senere årene, samtidig som trafikkveksten har vært sterk og ulykkesfrekvensen negativ.

Disse medlemmer vil peke på at det er ingenting som indikerer lavere trafikkvekst i nærmeste framtid, og mener derfor at det er på høy tid at stamvegnettet prioriteres.

Disse medlemmer vil vise til at privat vegbygging, vegfinansiering og vegdrift er foreløpig lite utbredt i Norge, i motsetning til land som for eksempel Frankrike, der dette heller er regelen enn unntaket.

Disse medlemmer mener at man ved å invitere private selskaper til å bygge, drive og finansiere nye veger vil en kunne forsere en rekke prosjekter, og gi en stor samfunnsøkonomisk gevinst.

Disse medlemmer vil i størst mulig grad satse på privat utbygging og drift, og er positive til forsøk med offentlig og privat samarbeid (OPS). Det forutsettes imidlertid at avgiftene til staten reduseres, slik at man ikke betaler flere ganger for den samme vegen.

Disse medlemmer mener Vegdirektoratets primære oppgave bør være å stå for planleggingen av riksvegutbygging, men selve utbyggingen overlates til private entreprenører, samt at vedlikehold av veger settes ut på anbud til private entreprenører.

Disse medlemmer mener at nye vegprosjekter som betinger direkte eller indirekte offentlige investeringer, skal undergis en nytte/kostvurdering før prosjektet prioriteres.

Disse medlemmer er betenkt over de siste års tendenser ved at de ordinære bevilgningene til vegformål over statsbudsjettet reduseres om lag proporsjonalt med økning i bompengefinansieringsprosjekter. Det er videre bekymringsfullt at store midler går til administrasjon og drift av bomselskapene framfor til bygging av et effektivt vegnett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at bilbruk ikke bare er det viktigste, men også det dominerende transportmidealet for persontransport i Norge. Likevel er vegnettet blant de dårligste i Europa. Det er et paradoks at lille Luxembourg har flere kilometer motorveg enn Norge.

Disse medlemmer vil peke på at de andre europeiske landene for tiden er i ferd med å bygge ut landsomfattende motorvegnett. Mange land er på det nærmeste ferdige med dette arbeidet. Formålet med dette er å ha et overordnet transportnett der motorisert trafikk over lengre avstander er skilt ut fra den øvrige trafikken.

Disse medlemmer vil videre peke på at også en god del østeuropeiske land har kommet lengre enn Norge i utbyggingen av sine hovedvegnett. Dette gjør at flere og flere land i Europa passerer Norge når det gjelder effektiv transport innenlands.

Disse medlemmer vil understreke at bedriftenes konkurranseevne er i større og større grad avhengig av en effektiv transport gjennom moderne logistikk på et velutviklet nett av infrastruktur.

Disse medlemmer viser til at fylkesvegene etter Fremskrittspartiets program vil enten tillegges staten, kommunene eller begge som følge av nedleggelse av fylkeskommunen.

Disse medlemmer mener da at det naturlige er å la skillet gå mellom de fylkesveger som har et regionalt preg og de fylkesvegene som kun tilfredsstillende lokale behov. Staten bør overta ansvaret for fylkesveger med regional trafikk, mens kommunene bør overta mindre fylkesveger med lokal trafikk.

Disse medlemmer mener ut fra et prinsipielt syn at kommunale veger bør utbygges og prioriteres både ut i fra sikkerhetsmessige og framkommelighetsmessige hensyn. Særlig må sikkerheten langs skoleveger og

rundt andre samlingssteder som idrettshaller osv. være svært høyt prioriterte oppgaver.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser nærmere til sine merknader under kap. 9.2.1 om organisering i Statens vegvesen.

4.2.2 Helhetlig transportpolitikk og miljø

4.2.2.1 Miljø

Komiteen slutter seg til målet om å legge større vekt på tilpasning til natur og landskap ved framtidige utbyggingsprosjekt.

Komiteen er enig i at en bør søke å unngå nye inngrep i særlig verdifulle natur- og kulturmiljøer og å sikre revisjon og miljømessig kvalitetssikring av eldre reguleringsplaner. Komiteen har merket seg at en i større grad enn tidligere tar i bruk natur- og kulturminnefaglig kompetanse, dette har resultert i større hensyn til natur og landskap ved utbygging av infrastruktur i transportsektoren. Komiteen er enig i at denne kompetansen bør videreutvikles.

Komiteen er tilfreds med at transportsektorens skadelige utslipp til luft er redusert de siste årene.

Komiteen mener at det er nødvendig å arbeide videre med å redusere miljøproblemene som transportsektoren medfører. Det er også viktig å ta i bruk ny teknologi for å oppnå miljøforbedringer.

Komiteen sitt flertal, medlemene fra Arbeidarpartiet, Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil peike på at samferdselsektoren står for mange miljøproblem, innafor område som biologisk mangfald, kulturminne og kulturmiljø, klimaendringar, luftforureining og støy.

Fleirtalet vil peike på at store arealbehov og inngrep i naturen trugar det biologiske mangfaldet. Det bør vere eit mål å unngå inngrep i verna og større samanhengande urørte naturområde og i andre område med stor betydning for biologisk mangfald. Fleirtalet vil peike på at mengda av ulike utslepp ligg over det som er berekraftig og som er grenseverdier i nasjonale og internasjonale avtalar. Mange menneske, spesielt i byane, er dagleg plaga av støy og luftforureining.

Fleirtalet vil peike på at å redusere bilbruken i byane er eit av dei viktigaste tiltaka. Dette kan best gjerast med å finne gode kollektive transportløyningar. Fleirtalet vil òg peike på at vi må bruke mange verkemiddel for å oppfylle forpliktelsar til eigne og internasjonale miljøavtalar.

Fleirtalet viser til at medan utsleppa til luft frå transportsektoren i ein viss grad har gått ned dei siste åra, så har klimagassutsleppa auka. Særleg i mange byar og tettstader er ein veksande transportsektor hovudkjelda til luftforureining og støy. Fleirtalet slår fast at dette både er eit helsemessig og eit trivselsmessig problem.

Fleirtalet deler Regjeringa sitt syn på at det er nødvendig med eit omfattande sett av verkemiddel for

å møte dei mange miljøutfordringane knytta til transport. Fleirtalet er opptatt av at ein vel kostnadseffektive verkemiddel, og har merka seg at Regjeringa har valt å leggje vekt på innsatsområda klima og forureining, lokal luftforureining og støy i tillegg til inngrep.

Fleirtalet har merka seg at ny teknologi og krav til miljø og tryggleik har ført til at det vert produsert stadig meir miljøvennlege bilar, og meiner at dette er ei utvikling som bør stimulerast ytterlegare. Frå norsk side bør det arbeidast internasjonalt for å få fleire land med på å stille krav til bilindustrien om utvikling av meir miljøvennlege bilar.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti slutter seg til Regjeringens mål om å gi høy prioritet til arbeidet med å redusere transportsektorens miljøproblemer. Til tross for at utslippene til luft for enkelte komponenter av luftforurensingen har gått ned, er det ingen tvil om at disse fremdeles er store og omfattende.

Samferdselssektoren er den raskest voksende kilde til økt konsentrasjon av CO₂ i atmosfæren, og utslipp fra biler har store lokale og regionale konsekvenser. Det har også store følger for den allmenne helsetilstand: Ifølge SFT dør årlig mellom 600 og 2 200 i gjennomsnitt 7 år før forventet levealder som følge av lokal luftforurensing.

Svevestøv er et av de store problemene i tilknytning til vegtrafikk. Til tross for at den kun står for omtrent 40 pst. av svevestøvet representerer vegtrafikken den dominerende faktoren. Bakgrunnen for det er at trafikken bidrar til å virvle opp vegstøvet mange ganger - noe som fører til at støvet holder seg i luften mye lengre, noe som også har vært pekt på av Helsevernetaten i Oslo. Svevestøv har også meget store samfunnsøkonomiske konsekvenser. SFT har beregnet at svevestøv koster samfunnet mellom 11 og 28 mrd. kroner årlig i helseutgifter og tapt arbeidsfortjeneste.

Støy fra samferdselssektoren er også et stort og tiltagende problem. Om lag 1,5 millioner mennesker er utsatt for støy ved boligen sin, og av disse er over 500 000 utsatt for støy over 60 desibel, og i en undersøkelse av Statistisk sentralbyrå oppgir 5 pst. av befolkningen at de har problemer med søvnen på grunn av støy.

Dette medlem peker på at den sikreste måten å redusere miljøproblemene fra samferdselssektoren er å redusere den unødige bruken av privatbil, særlig i tettbygde strøk og de store byene. Dette forutsetter en kraftig øking i bruk av kollektivtransport. Flere studier fra Transportøkonomisk institutt (TØI) viser at tilskuddene til kollektivtransporten i Norge er redusert med over 40 pst. i perioden 1986 til 1997, og at disse kuttene har ført til redusert tilbud, økte takster og økt biltrafikk. Dette medlem viser i denne forbindelse til sine merknader under kap. 14.2.2 hvor dette spørsmålet blir behandlet, og hvor det er fremmet et forslag om en finansieringsform som har til hensikt å oppmuntre til økt bruk av kollektivtilbudet, og hvor økt bruk vil

utløse økte bevilgninger. Bruk av sykkel kan også spille en meget viktig rolle, ikke minst når man vet at 60 pst. av de daglige reisene med bil er mindre enn 5 km. Det vises for øvrig til dette medlems merknader under kapittel 4.2.5 når det gjelder bruk av sykkel.

Dette medlem støtter prinsippet om at transportmyndighetene skal søke å unngå inngrep i verneområder, større sammenhengende naturområder og sårbare natur- og kulturområder. Årsaken er like klar som den er bekymringsfull: I tallmateriale fra Direktoratet for naturforvaltning ser en at inngrepsfrie områder (områder som ligger mer enn 1 km i luftlinje fra tyngre tekniske inngrep) i perioden 1988-1998 ble redusert med ca. 4 500 kvadratkilometer, mens arealer med villmarkspreget (mer enn 5 km fra tyngre tekniske inngrep) i den samme perioden ble redusert med hele 1 600 kvadratkilometer. Det er et faktum at slike områder er under et kraftig press om utbygging, som vegbygging er en vesentlig del av. Dette medlem forstår det omtalte prinsipp slik at det skal ivareta disse hensynene.

Det samme gjelder bygging av veger i nærheten av vernede vassdrag. I 1997 ga en enstemmig energi- og miljøkomité sin tilslutning til et forslag: jf. Dokument nr. 8:105 (1995-1996), om å forhindre inngrep i varig vernede vassdrag som reduserer de verneverdier Stortinget har lagt til grunn for sitt vernevedtak. Forslaget ble tatt opp i den nye loven om vassdrag og grunnvann (vannressursloven), hvor det gjøres klart at det skal være restriktivt med bygging av nye anlegg i eller ved vernede vassdrag.

Dette medlem mener at traseen som er valgt for E6 ved Melhus/Gaulavassdraget er et eksempel på et brudd på dette prinsippet og viser i den anledning til sin merknad i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001), kap 5.9.5.

Dette medlem viser videre til de planer som er for E39 Våge - Os - Rådalen som griper sterkt inn ved Ulvenvatnet som er varig verna mot kraftutbygging (Verneplan 1) og som har en rekke våtmarkskvaliteter, bl.a. som overnattingsplass for svaler. Trasévalget som Stortinget gjorde for videreføring av LOFAST medfører også sterke naturinngrep. Alle disse tilfellene har alternative løsninger. Dette illustrerer at det politiske flertall ikke tar på alvor de retningslinjer det selv har fastsatt.

Dette medlem viser til at det er et faktum at det er en klar forbindelse mellom forbrenning av diesel og lokal forurensing. Dette har sammenheng med svovelinnholdet i dieselen, og er også bakgrunnen for at det ble introdusert en dieselkvalitet med mindre enn 50 ppm svovel, omtalt som miljødiesel. Denne miljødieselen har et lavere avgiftsnivå enn vanlig diesel (med 350 ppm). Den fulle miljøeffekten ved bruk av slik miljødiesel fås først ved anvendelse av et såkalt CRT-filter, eller en partikkelfelle. Problemet har imidlertid lenge vært at grunnet praktiske hindre har oljeselskapene ikke kunnet garantere at den miljødieselen som har vært levert har vært ren miljødiesel, og partikkel-

feller blir ødelagt dersom det kjøres med andre kvaliteter diesel enn miljødiesel. Det har derfor ikke vært mulig å sette noen konkrete krav til bruk av partikkelfelle.

Dette medlem vil vise til at denne situasjonen er nå i ferd med å forandre seg. Ifølge Norsk Petroleumsinstitutt vil bransjen kunne garantere leveranse av miljødiesel ved så godt som alle bensinstasjoner i hele landet i løpet av året. Det er derfor ikke lenger noe hinder for å kreve bruk av partikkelfelle, noe som vil bedre miljøkvaliteten i de store byene betraktelig.

Dette medlem foreslår derfor:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake i Revidert nasjonalbudsjett våren 2001 med et forslag om krav om bruk av partikkelfelle for nye dieselkjøretøyer fra 1. januar 2002."

4.2.2.2 Kollektivtransport

Komiteen mener at kollektivtransportens betydning i transportsystemet blir stadig større. Særlig gjelder dette de områder av landet som har de største befolkningsskonsentrasjoner. Den forventede trafikkveksten i disse områdene vil skape en rekke problemer knyttet til manglende kapasitet i vegnettet, miljøproblem og knapphet på areal. Det er derfor avgjørende at kollektivtransportens andel av den samlede persontransporten øker.

Komiteen er bekymret over at kollektivtransportens andel av persontransporten over lang tid er blitt redusert, og vil understreke nødvendigheten av at denne utviklingen snus.

Komiteen vil understreke at det er en forutsetning at kollektivtransporten både har kapasitet og et ruteopplegg som gjør det mulig å håndtere et vesentlig økt antall reisende. For å oppnå dette er det viktig at kollektivtransporten er organisert på en effektiv måte, samtidig som den har et forsvarlig økonomisk driftsgrunnlag som også gir rom for nødvendig materiellanskaffelser.

Komiteen vil derfor peke på at det er viktig å ha en målrettet støtte til kollektivtransporten. Ved offentlige kjøp av kollektivtjenester er det derfor viktig at de offentlige tilskuddsordninger har incitament som medfører at det er attraktivt å øke passasjerantallet. Komiteen ønsker derfor å følge opp de positive erfaringene som er gjort med resultatstyrt finansiering av kollektivtransporten.

Komiteen fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag om resultatstyrt finansiering av kollektivtransporten."

4.2.2.3 Avgifter og gebyr

Komiteen ber Regjeringen i forbindelse med den varslede gjennomgang av bilavgiftene se på avgiftsnivået også for andre miljøvennlige biltyper, f.eks. hybridbiler og biler med brenselceller.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, mener avgifter er et av flere viktige virkemidler knyttet til en miljøvennlig samferdselspolitikk. Avgiftene bør gjenspeile kostnaden ved de miljøskader samferdselssektoren skaper. En avgiftspolitik som tar miljø på alvor, må også innebære at det blir dyrere å kjøre bil i byer med dårlig luftkvalitet enn i distriktene. I byområdene er det også et langt bedre utbygd kollektivtilbud.

Flertallet vil også peke på de positive muligheter som ligger i avgiftssystemet. I budsjettavtalen med Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre ble det flertall for at el-biler skal fritas fra moms fra 1. juli 2001. Fra før har el-biler en rekke andre avgiftsfritak som også stimulerer til valg av el-bil.

Flertallet viser til ytterligere merknader knyttet til avgifter og eksterne kostnader og virkemiddelbruk i kap. 5.2.4, samt merknader om bompenger og vegprising i kap 8.2.2 og 9.2.4, og videre til behandlingen av Ot.prp. nr. 32 (2000-2001).

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre mener at miljøhensyn taler for at avgiftene på bil i sterkere grad knyttes til bruk av bilen, for eksempel framfor en årsavgift for å eie en bil. Importavgiftene kan i større grad utformes slik at de gjenspeiler bilens miljøegenskaper og drivstofforbruk.

Disse medlemmer mener det bør være lik bensinpris i hele landet.

Disse medlemmer ser alvorlig på støyproblemene som transport medfører. Et viktig virkemiddel for å redusere disse problemene er aktivt å bruke avgifter og gebyrer. Avgiftene og gebyrene må utformes slik at de premierer de transportmidlene som er mest støysvake.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre går imot å ta i bruk vegprising som virkemiddel for å regulere vegtrafikken, jf. merknader under kap. 3.2.1.

Disse medlemmer er enig i at transportsektoren representerer en utfordring i forhold til miljøet. Det er allikevel viktig ikke å øke å øke avgiftsbelastningen i transportsektoren. Avgiftene er allerede høye i europeisk sammenheng og avgiftsnivået bør derfor dempes. Avgiftssystemet bør i sterkere grad innrettes slik at det premierer de mest miljøvennlige transportmidlene innenfor de ulike transportgrenene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti støtter Regjeringens ønske om å bruke økonomiske virkemidler som avgifter for å nå viktige miljømål, men ønsker også å bruke regulatoriske tiltak som forbud, der dette er best egnet.

4.2.2.4 Bruk av gass i transportsektoren

Komiteen har merket seg at teknologiske forbedringer gjør kollektivtransporten stadig mer miljøvennlig. I Bergen og Haugesund er det satt i gang prøveprosjekter med gassbusser, og erfaringene så langt er meget gode. På bakgrunn av dette ligger det til rette for en enda sterkere satsing på bruk av naturgass i de områder der det er naturlig, gjennom at man skaper etterspørsel og dermed et marked for naturgassen. Her vil det være av avgjørende betydning at bruk av naturgass fortsatt skal være avgiftsfritt. I tillegg til dette er det utviklet dieselmotorer med ny teknologi som gir vesentlig lavere utslipp enn det som tidligere var tilfellet. Denne motorteknologien tas i bruk i stadig større utstrekning, og bidrar til miljøgevinst i de deler av landet der det ikke ligger til rette for å benytte andre typer drivstoff.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, er skuffet over Regjeringens lave ambisjonsnivå når det gjelder å ta i bruk gass i samferdselssektoren. Gass er langt mer miljøvennlig enn for eksempel diesel både i forhold til NO_x, SO₂, CO₂ og partikkelutslipp. Det er derfor store miljøgevinster ved å ta i bruk gass som drivstoff.

Hittil er gass bare i beskjeden grad tatt i bruk innen buss- og ferjesektoren. Gassdrift innebærer ny teknologi og små volumer, noe som innebærer høye utviklingskostnader og produksjonsutgifter for gassdrevne transportmidler.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ønsker å peke på den klare sammenhengen mellom drivstoffet som anvendes i transportsektoren og de miljøproblemer sektoren er ansvarlig for. Av denne grunn støtter dette medlem tanken om en økt bruk av alternative og mer miljøvennlige former for drivstoff som naturgass i samferdselssektoren. Samtidig mener dette medlem at naturgass har den åpenbare ulempen at det mangler eksisterende infrastruktur. Det samme gjelder hydrogen, som sannsynligvis vil bli framtidens drivstoff. Videre er det et faktum at nye motorer som snart befinner seg på markedet kan nyttiggjøre seg former for drivstoff dagens motorer ikke kan. Et eksempel på dette er biler med brenselcellemotorer, som kan nyttiggjøre seg drivstoff langt mer effektivt enn forbrenningsmotoren. Flere firmaer har uttalt at brenselcelle-biler vil være på det kommersielle markedet i løpet av få år.

Dette medlem foreslår derfor:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med et forslag om hvordan dagens avgiftsregime kan legges om slik at nye og mer miljøvennlige former for drivstoff for transportsektoren, som metanol, kan gjøres kommersielt tilgjengelig både for brukere av dagens og framtidens teknologi. "

Distribusjonssystemer for gass

Komiteen vil peke på at for å kunne utvide bruken av gass til transportformål er det en forutsetning å få bygget ut distribusjonssystemer. For å få lønnsomhet i distribusjonen er det viktig å involvere andre sektorer enn samferdselssektoren. Komiteen mener derfor at det er nødvendig at flere departementer samordner sin politikk slik at distribusjonen av gass blir bedret.

Komiteen viser til at markedet og private aktører har en viktig rolle i utbygging av distribusjonssystemer for gass, og legger til grunn at staten har et godt samarbeid med aktuelle aktører om slik utbygging.

4.2.2.5 Bruk av piggdekk - vinterdekk

Komiteen er enig i at det er viktig å redusere piggdekkbruken, særlig i de største byene, på grunn av forurensningen og vegslitasjen piggdekk medfører.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er enig med Regjeringen i at en av hovedutfordringene knyttet til luftkvaliteten i en del byer er knyttet til å redusere utslippene av CO₂, NO_x og svevestøv.

Flertallet er enig i at det er viktig å redusere piggdekkbruken, særlig i de største byene, på grunn av forurensningen og vegslitasjen piggdekk medfører. Flertallet finner erfaringene fra Oslo med piggdekkavgift vinteren 1999/2000 som gode, og har merket seg at Trondheim nå har vedtatt å innføre samme type avgift.

Flertallet har merket seg at det i media har vært referert at piggfrie vinterdekk bidrar til helseskadelig høye latexverdier i luften, og at Statens institutt for folkehelse i en pressemelding av 13. desember 2000 konkluderer med at det ikke er vist at latexstøv har noen helsemessig betydning. Flertallet mener at Samferdselsdepartementet bør konsentrere sin innsats om de utslippene miljø- og helsemyndighetene anser som helseskadelige, og at departementet må følge opp dette om disse myndigheter tar opp latexstøv som et problem.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at det ikke er riktig å ta i bruk avgifter for å stimulere til redusert piggdekkbruk, men vil heller benytte positive virkemidler som opplysningsvirksomhet og panteordninger.

Disse medlemmer har merket seg at det i media har vært referert at piggfrie vinterdekk bidrar til helseskadelige høye latexverdier i luften.

Disse medlemmer anmoder Regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med en orientering om denne problemstillingen og eventuelle tiltak i statsbudsjettet for 2002.

4.2.3 Helhetlig transportpolitikk og sikkerhet

Komiteen vil understreke viktigheten av at Regjeringen informerer Stortinget om de utfordringene og problemene transportsektoren står overfor når det gjelder sikkerhet. Det er bred enighet i Stortinget om at sikkerhet har første prioritet når Stortinget foretar sine bevilgninger. Da er det viktig at Stortinget har den adekvate informasjon.

Komiteen vil peke på nødvendigheten av at fyrene og merkene har den nødvendige standard som må til for å sikre sjøfarten sikre seilingsforhold. Et annet viktig tiltak for å bedre sikkerheten til sjøs er realiseringen av elektroniske sjøkart.

Komiteen vil komme nærmere tilbake til problemstillingene knyttet til sikkerhet innen jernbanen ved Stortingets behandling av Åstarapporten.

Komiteen vil legge nullvisjonen til grunn for prioriteringene innen samferdselssektoren. Visjonen er ingen drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Det innebærer at innsatsen må rettes mot områder der det kan ventes størst skades- og ulykkesreduserende effekt. Etterslepet i forhold til både investeringer og vedlikehold øker ulykkesrisikoen.

Komiteen viser til at Regjeringen vil prøve ut en ny, smalere motorvegstandard med fire felt og midtdele. Denne vegstandard kan erstatte veg med to eller tre kjørefelt og redusere risikoen for møteulykker. De fleste ulykkene skjer innen vegtrafikken, og tiltak som får flere til å reise kollektivt reduserer ulykkesrisikoen.

Komiteen vil peke på at til tross for den tragiske ulykka ved Åsta på Rørosbanen i januar 2000 er ulykkesrisikoen ved jernbanetransport lavere enn for mange andre transportformer. Komiteen vil videre peke på at det de siste årene er brukt store beløp til fjerning av planoverganger og ser på dette som svært viktig for å styrke sikkerheten.

Komiteen er kjent med at Jernbaneverket i kjølvannet av Åstaulykka har utarbeidet ei tiltaksliste som kan iverksettes for å bedre sikkerheten på det norske jernbanenettet og at denne tiltakslista er presentert for Samferdselsdepartementet. Komiteen forutsetter at departementet går gjennom dette materialet og legger sine vurderinger fram for Stortinget på egnet måte.

Komiteen ser det som viktig at samarbeidet mellom transportetatene på sikkerhetssiden styrkes, og at departementet bidrar til erfaringsoverføring mellom de ulike etater om tilnærming til sikkerhet og risiko i transportsektoren.

Komiteens flertall, medlemmene fra Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, er meget bekymret for sikkerheten innen jernbanen. Det siste års ulykker og hendelser har vist at sikkerheten er for dårlig. Dette er alvorlig, og flertallet vil sterkt understreke viktigheten av å bedre sikkerheten og gjenreise tilliten til jernbanen.

Flertallet vil framholde den høye grad av sikkerhet som luftfarten kan framvise. Det viser at andre

transportgrener kan ha mye å lære om sikkerhetstenking og sikkerhetsarbeid fra luftfarten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 ble foretatt beregninger av ventet reduksjon i antall skadde og drepte i planperioden gitt visse forutsetninger om trafikkvekst og innsats. Disse medlemmer har merket seg at disse beregningene har vist seg å ikke bli oppfylt, og konstaterer at årsakene til dette er sammensatte. Disse medlemmer mener at innsatsen for bedre sikkerhet i vegtrafikken må øke, og viser i denne sammenheng til merknader under kap. 10.2 Nærmere om Trafikksikkerhet på veg.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til at lavere fartsgrense på ulykkesbelastede strekninger og mer kontroll har vist god effekt. Tiltak som bidrar til lavere fart kan bidra like effektivt til å redusere antall ulykker som investeringer i infrastrukturen og økt vegstandard. Kjøreopplæringen og holdninger i trafikken er avgjørende.

Disse medlemmer vil generelt peke på at satsing på jernbanen trafikksikkerhetsmessig vil gi positive effekter. Derfor er det et mål å få trafikk over fra privatbil til jernbane.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti peker på at på de fleste veger vil topografi, kostnader medføre at firefeltsveg ikke blir utbygd, eller at det vil ta lang tid. Det er fullt mulig å nytte midtdele på tofeltsveger, kombinert med hyppe forbi kjøringsfiler.

Dette medlem vil understreke at trafikksikkerhet ikke bare må ses innenfor hver enkelt transportform, men også mellom transportformene. Trafikkoverføring av privatbilen til tog, buss og andre kollektive transportformer er et av de viktigste trafikksikkerhetstiltak. Det samme med overføring av gods fra veg til bane og sjø.

Dette medlem registrerer at det er et bredt ønske om å styrke sikkerheten på jernbanen etter ulykkene og hendelsene som har vært det siste året. Det er imidlertid liten vilje til å øke investeringene innenfor jernbanesektoren. Å flytte på begrensede investeringsmidler fra nyanlegg til sikkerhetstiltak på dagens jernbane kan øke sikkerheten på jernbanen, men gjøre transportsektoren utsatt for flere ulykker ved at jernbanen taper konkurransen om personkunder og gods overfor vegtrafikken. Dette medlem viser til det finske eksemplet hvor det ble avsatt ekstra midler til å styrke togsikkerheten etter to alvorlige ulykker. Men dette medlem vil understreke at trafikkoverføring fra veg til jernbane vil være det viktigste trafikksikkerhetstiltak.

Dette medlem viser til at registrerte luftfartshendelser har hatt en sterk økning. Det er også reist kritikk av sikkerheten ved norske flyplasser. Med liberaliseringa av luftfarten, opprettelse av nye selskap, inngåelse av "open sky"-avtaler, avdekking av bruk av falske deler (bogus parts) er kvalitetssikring av sikkerheten særskilt viktig.

Dette medlem viser til at vi i Norge har to værradarer, lokalisert i Asker og i Vest-Agder. Utbygging av værradarsystem vil ha positiv sikkerhetseffekt for alle transportformer.

For luftfarten vil værradar gi sikrere varsel fordi den kontinuerlig ser detaljerte bevegelser i været. En større presisjon i å tid- eller stedfeste bygevær gir en klar sikkerhetsgevinst.

Værradar vil ha stor betydning for å lage bedre værvarsler for skipstrafikken, og vil ha betydning for så vel godstransport, passasjertransport og fiskeflåten.

På vegsida vil det kunne gi bedre grunnlag for å styre innsatsen i vinterdriften, for eksempel salting, og framfor alt bedre grunnlag for skredvarsler og for beslutninger om stenging av rasutsatte vegstrekninger. Dette er spesielt aktuelt på Vestlandet og i Nord-Norge, hvor vi ennå ikke har bygd ut værradarsystem.

Også for jernbanelivet vil slike data ha betydning på værutsatte strekninger, spesielt for deler av nordlandsbanen, Dovrebanen og Bergensbanen.

Dette medlem ser det derfor som ønskelig å få utbygging av værradar og at det gis prioritet til de deler av landet som er mest værutsatt.

Ulykkeskommisjon

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, har merket seg forslaget fra Regjeringen om en felles ulykkeskommisjon for jernbane og luftfart. Flertallet vil i denne omgang slutte seg til forslaget, og vil vurdere erfaringene fra en slik felles kommisjon for to transportformer med tanke på eventuell senere innføring av en felles ulykkeskommisjon for alle transportformer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre viser til Dokument nr. 8:59 (1999-2000) Forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker, Lodve Solholm og Per Roar Bredvold om å opprette en felles ulykkeskommisjon for alle større ulykker innen transportsektoren.

Disse medlemmer støtter forslaget om å opprette en felles ulykkeskommisjon for større ulykker innen alle fire transportgrener. De alvorlige transportulykkene som har funnet sted de siste årene viser at det også er behov for å forsterke fokuset på sikkerhet i hele transportsektoren. Havarikommisjonen for sivil luftfart (HSL) er i dag eneste faste ulykkeskommisjon. Bl.a. Sverige og Finland har felles ulykkeskommisjon. En slik kommisjon bør ha en fast kjerne men må kunne

innhente fagfolk fra de ulike transportgrenene i de konkrete ulykkene. Med en felles ulykkeskommisjon er det muligheter for erfaringsoverføringer fra de ulike transportgrenene, både i henhold til å fastslå ulykkesårsak, identifisere risikofaktorer og forebygge ulykker.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn be Regjeringen etablere en felles ulykkeskommisjon for transportsektoren.

Disse medlemmer viser ellers til Innst. S. nr. 122 (2000-2001).

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å opprette en felles ulykkeskommisjon for alle større ulykker innen transportsektoren, og at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med alternative løsninger når det gjelder organisering og arbeidsområder."

4.2.4 Tilgjengelighet for alle

Komiteen vil understreke viktigheten av at forholdene legges til rette for at flest mulig kan benytte de ulike transportformene. Det er helt nødvendig å ha et transporttilbud for å kunne ta del i samfunnslivet.

Komiteen vil peke på at sikring av tilgjengelighet for alle stiller store krav til myndighetenes planlegging og tilrettelegging for transport. Det er viktig å involvere de funksjonshemmedes organisasjoner i planprosessene ettersom organisasjonene innehar mye kompetanse på dette feltet. Komiteen vil videre understreke at dette også stiller krav til transportselskapene om å gjøre tilbudene så publikumsvennlige som mulig. I forhold til funksjonshemmede er det viktig at offentlige tilskuddsordninger premierer transportselskaper som legger forholdene til rette for funksjonshemmede.

Komiteen vil be Samferdselsdepartementet vurdere å innføre krav om tilgjengelighet for funksjonshemmede også i konsesjonskrav til kollektivtrafikken.

Komiteen vil peke på at det alltid vil være noen som må benytte tilrettelagt transport (TT). Komiteen har inntrykk av at dette tilbudet i bare i noen grad tilfredsstiller brukernes behov. For at brukerne skal kunne delta aktivt i samfunnslivet er det vesentlig at dette tilbudet fungerer godt, uansett bosted. Komiteen har merket seg at Regjeringen vil se nærmere på tilbudets omfang, organisering og finansiering som en del av den samlede politikken for funksjonshemmede.

Komiteen viser til at departementet gjennom tilskuddsordningen for rasjonell og miljøvennlig transport for 1999 bevilget midler til prosjekt som tar for seg tilgjengeligheten for funksjonshemmede i ordinær kollektivtransport.

Komiteen mener det er viktig å stimulere til utvikling av løsninger som bidrar til bedre universell utforming. Komiteen ber derfor om samordnet departemental innsats for FoU-prosjekt som kan gi gode løsninger og bidra til bedre tilgjengelighet for alle grupper som i dag har problemer med å ta seg fram.

4.2.5 Sykkel som transportmiddel

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre, har som målsetting om å styrke sykkelens rolle som transportmiddel, spesielt i de større byene og tettstedsområdene.

Flertallet er kjent med at Norge til nå ikke har hatt systematisk innsamling av data om sykkelbruk på detaljert nivå. Flertallet ser derfor positivt på at Statens vegvesen nå vil innføre rutiner for en mer systematisk innsamling av data om sykkelbruk i Norge.

Flertallet ser et potensial for økt sykkelbruk i Norge, og mener at dette spesielt gjelder i byer og tettsteder. Flertallet har merket seg at det prioriteres tiltak på strekninger der sykkelen kan være et viktig transportmiddel for reiser mellom arbeidsplasser, sentrumsområder, friområder og boligområder, samt i tilknytning til kollektivtrafikk.

Flertallet deler oppfatningen om at sykkel har en viktig rolle i friluft- og mosjonssammenheng.

Flertallet vil også peke på at økt bruk av sykkel kan gi store helsegevinster, både ved økt mosjon og ved bedre luftkvalitet som følge av reduserte utslipp fra biltrafikken.

Flertallet ser det som viktig at det blir lagt til rette for sykkel ved planlegging av nye veger og ved opprusting av eksisterende veg der dette er naturlig. Flertallet mener at planleggingen må innrettes slik at eksisterende sykkelnett ses i sammenheng.

Flertallet viser til Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000) der Samferdselsdepartementet ble bedt om å vurdere muligheten for mer fleksible standardkrav til gang og sykkelveg slik det er lagt til grunn for standarden på stamvegene.

Flertallet registrerer at det allerede er betydelig fleksibilitet i normaler for sykkelanlegg, og at Vegdirektoratet arbeider med en håndbok om planlegging av anlegg for sykkeltrafikk. Flertallet har merket seg at det ved utforming av gang- og sykkelveg er svært viktig at det legges vekt på utformingen, slik at sykkelvegene blir attraktive, samtidig som det legges til rette for et tilfredsstillende vedlikehold både sommer og vinter.

Flertallet mener at sykkelparkering i tilknytning til jernbane, T-bane og andre viktige kollektivknutepunkt kan være med å stimulere til mer sykkelbruk. Flertallet er kjent med at det er bygget anlegg for sykkelparkering flere steder i landet, og understreker viktigheten av at dette arbeidet fortsetter.

Flertallet mener at gang- og sykkelveger er et viktig framkommelighetstiltak for enkelte trafikantgrupper, og at videre utbygging av dette er viktig for å motivere til bruk av sykkel som alternativ til privatbil. Flertallet vil også peke på gang- og sykkelveggers viktige rolle for tryggheten til barn og deres foreldre.

Flertallet har merket seg at offisiell ulykkesstatistikk viser at antall skadde og drepte blant gående og syklende de siste ti åra har vært forholdsvis stabil, men

at det på dette området er en betydelig underrapportering.

Flertallet ser det som positivt at Samferdselsdepartementet har innført betegnelsen sykkelfelt i regelverket. Dette for å bidra til bedre sikkerhet for syklister. Flertallet har også merket seg at departementet vurderer nærmere muligheten for å etablere sammenhengende ruter for sykkeltrafikk der syklende gis forkjørsrett gjennom bl.a. fysisk utforming, skilting og oppmerking. Flertallet ser positivt på dette tiltaket.

Flertallet mener at syklisters bruk av sikkerhetsutstyr er svært viktig for å redusere skadevirkninger ved eventuelle ulykker, og at bruk av hjelm er av stor betydning. Flertallet ser det derfor som viktig at departementet og Vegdirektoratet viderefører arbeidet med informasjon for å påvirke syklister til å bruke sykkelhjelmer.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre har merket seg Regjeringens omtale av sykkel, men mener det er behov for en betydelig større satsing på sykkel som transportform. Potensialet for økt bruk av sykkel er stort, spesielt i byer og tettsteder. Over en fjerdedel av alle daglige bilturer i norske byer og tettsteder er kortere enn 2 kilometer. For å redusere miljø- og kjøpproblemene knyttet til biltrafikken er det et mål at flere velger sykkel eller går på de korte reisene.

Disse medlemmer mener økt sikkerhet og bedre framkommelighet er avgjørende for at flere skal velge sykkel som framkomstmiddel. Det er også nødvendig med sammenhengende ruter med god standard og sikkerhet. På mange strekninger er det behov for et bedre skille mellom syklist og fotgjenger. Med felles areal vil enten syklistenes framkommelighet bli for liten, eller fotgjengernes trygghet redusert. Det er et mål å merke egen sykkeltrasé på slike strekninger.

Disse medlemmer vil også peke på viktigheten av at syklist bruker nødvendig sikkerhetsutstyr som lys, refleks og hjelm, samt viktigheten av at også syklist opptrer aktsomt i trafikken og forholder seg til trafikkreglene.

Disse medlemmer mener det er behov for en nasjonal sykkelstrategi. Det vil bidra til økt fokus på tilrettelegging for sykkel som en integrert del av arealplanleggingen, og bidra til mer helhetlige løsninger. En slik plan bør inneholde en strategi for hvordan det kan etableres et sammenhengende vegnett for sykkeltrafikk i alle byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere. Utenfor tettstedene må det fokuseres på sikre skoleveger og strekninger der det er potensial for bruk av sykkel. Planen bør bli styrende for arbeidet med å fremme økt sykkelbruk, og bidra til at sykkelbruk får en naturlig plass ved rulleringen av Nasjonal transportplan. Disse medlemmer legger vekt på at lokale myndigheter og organisasjoner trekkes med i arbeidet.

Disse medlemmer viser til at nye trafikkregler for syklist trådte i kraft 1. mai 1998. Disse med-

lemmer viser til at TØI i en undersøkelse på oppdrag fra Vegdirektoratet har dokumentert at de nye reglene ikke har virket etter sin hensikt.

Disse medlemmer mener derfor det er nødvendig at det så raskt som mulig gjennomføres endringer i regelverket som gir mer entydige og lettfattelige regler for bruk av sykkel. Det er viktig at reglene oppfattes som naturlige av både syklister og bilister.

Disse medlemmer mener det i denne sammenhengen ikke minst bør vurderes regelendringer som kan kombinere økt framkommelighet for syklister med bedre sikkerhet, samt muligheten for å gi viktige sykkelveger forkjøringsrett i forhold til kryssende trafikk.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide en nasjonal sykkelstrategi med det mål at det blir tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel."

"Stortinget ber Regjeringen vurdere endringer i trafikkreglene med sikte på å gjøre reglene mer lettfattelige og å bidra til økt sikkerhet og færre sykkelulykker."

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er opptatt av betydningen av sykkel som transportmiddel så vel som den viktige rollen sykkel spiller i friluft- og mosjonssammenheng. Over 28 pst. av alle daglige bilturer i norske byer og tettsteder er kortere enn to kilometer, mens er 16 pst. kortere enn 1 kilometer. En vesentlig andel av disse kunne godt ha skjedd til fots eller på sykkel.

Dette medlem ser derfor det store potensial økt sykkelbruk har i Norge. Særlig er potensialet for økt bruk av sykkel stort i byer og tettsteder, der også miljøgevinsten ved en overgang fra bil til sykkel vil være størst.

Økt bruk av sykkel vil også ha meget store helsegevinster. Ifølge en rapport fra Statens råd for ernæring og fysisk aktivitet, vil selv meget moderat mosjon ha store samfunnsmessige gevinster. Regelmessig fysisk aktivitet vil føre til at antallet som trenger behandling for høyt blodtrykk reduseres med over 100 000 hvert år. Det betyr innsparing på 690 mill. kroner i medisintgifter, og antallet som får diabetes type 2 reduseres fra 5 000 nye tilfeller hvert år, til 3 050 nye tilfeller. Det betyr innsparing på 1 mrd. kroner.

Det største hinderet folk flest har for bruk av sykkel som transportmiddel til og fra arbeid i byene er trafikksituasjonen og den manglende sikkerheten for syklister. Det er forbundet med stor risiko for liv og helse å benytte sykkel i byene i rushtidene, særlig dersom det skal medbringes barn til og fra barnehage, og i særdeleshet der det ikke finnes noen former for sykkelsti.

Nettopp av denne årsak benyttes ofte fortauene, noe som er til stor sjenanse for gående, og som fører til ulykker med jevne mellomrom. Sykler av dagens kvalitet er mer å regne som lette motorsykler hva gjelder

fart, og mange syklister velger da også vegene, med de følger dette har for ulykkesstatistikken.

Dette medlem ønsker å oppfordre til økt bruk av sykkel, men ser at dette er uansvarlig med mindre sikkerheten for de syklende bedres fundamentalt. Ansvaret for sikkerheten ligger til dels hos den syklende selv, gjennom bruk av hjelm, lys og gode bremses, men hovedbetingelsen for syklistens sikkerhet ligger i trafikksituasjonen den syklende beveger seg i. Dette medlem tror ikke sikkerheten kan bedres uten at syklister og biler beveger seg i separate baner.

Dette medlem tror Regjeringen er inne på et viktig og riktig spor når det gjelder erkjennelsen av behov for sykkelstier, men går etter dette medlems mening ikke langt nok. Det er behov for sykkelstier mange steder i landet, men det virkelig skrikende behovet er i de store byene. Dette er der de store befolkningsgrupper befinner seg, der luftkvaliteten er dårlig store deler av året og der behovet for redusert bruk av bil er størst. Dette er også steder der boligmassen er relativt gammel og etablert, og der bygging av nye veger vil være begrenset eller uaktuelt, slik at bygging av sykkelstier vil bli begrenset til der dette er naturlig.

Dette medlem tror dette er en uheldig formulering og mener at sykkelstier ikke skal bygges der det er naturlig, men der det er nødvendig. I enkelte tilfeller kan det være at syklistenes behov for sikkerhet og sykkelstier må prioriteres framfor bilistenes behov for plass og parkeringsplasser. Dette medlem ser et stort behov for en helhetlig planlegging av sykkelstier og et sykkelvegnett, og mener at det ikke er gitt at sykkelstier alltid skal bygges i tilknytning til hovedvegnettet. Erfaringer fra blant annet Trondheim viser dessuten at et sykkelvegnett kan utvikles med relativt små midler dersom en helhetlig planlegging legges til grunn.

I lys av dette fremmer dette medlem følgende forslag:

"Alle byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere skal lage planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Vegdirektoratet må pålegges å drive fram arbeidet raskt i samarbeid med kommunene."

Dette medlem understreker betydningen av at det viktige arbeidet med sykkelparkering i tilknytning til jernbane, T-bane og andre viktige kollektivknutepunkt fortsetter. Imidlertid er det også behov for flere reisende å ta sykkel med på det kollektive transportmiddelet, noe som både reduserer behovet for bruk av bil samt øker fleksibiliteten ved bruk av kollektive transportmidler. Dette medlem ønsker derfor at det legges til rette for at dette kan skje, og ber Regjeringen arbeidet med retningslinjer for dette.

Dette medlem ønsker å bruke 500 mill. kroner til sykkelveger i planperioden, men vil komme tilbake med forslag til nødvendige økte bevilgninger i de årlige budsjettbehandlingene når planene for et sam-

menhengende gang- og sykkelnett er utarbeidet for de forskjellige kommunene. Dette medlem forventer dessuten at bygging av nye veger integrerer gang- og sykkelstier som en naturlig del av hele prosjektet, slik at de ovennevnte midler kan brukes til bygging av nye sykkelveger i etablert vegstruktur i byer og tettsteder.

Komiteen sin medlem frå Venstre er kjent med at Vegdirektoratet arbeider med revidert standard for stamvegnettet. Denne medlemen vil peike på behovet for utbygging av gang- og sykkelvegar langs eksisterande stamvegnett, og at manglande utbygging kan skuldast uklare ansvarstilhøve når det gjeld prioritering. Denne medlemen ber Regjeringa vurdere ansvarstilhøva rundt bygging av gang- og sykkelvegar som ein del av den varsla gjennomgangen av revidert standard for stamvegnettet.

5. TRANSPORTSYSTEMET OG TRANSPORTUTVIKLINGEN

5.1 Sammendrag

Fire transportnett - ett transportsystem

Det er Regjeringens syn at det er transportsystemet som helhet som skal dekke befolkningens og næringslivets transportbehov.

Dagens transportsystem er satt sammen av fire svært ulike transportnettverk - veg, jernbane, luft og sjø. Nettverkene er ulike både med hensyn til egenskaper som transportbærere og fysisk utforming. Det er en utfordring å utnytte dette i et samlet nasjonalt transportsystem. Koordinering av transportformene i knutepunkter og korridorer er en del av utfordringen.

Det nasjonale transportsystemet skal knytte landet sammen og knytte Norge til utlandet. De ulike nettverkene må derfor ha gode koplinger både til det lokale transportnettet og videre til de internasjonale transportnettene.

Transportomfang - utviklingstrekk og drivkrefter

Et viktig prinsipp for norsk transportpolitikk er gjennom å fastlegge rammebetingelser basert på hensynet til framkommelighet, miljø, sikkerhet m.m. å legge til rette for at hver enkelt transportbruker kan velge den mest hensiktsmessige transportløsningen for egne behov. Regjeringen vil holde fast ved et slikt grunnlag for utforming av transportpolitikken. Det er på en slik bakgrunn viktig med kunnskap om transportutviklingen og drivkreftene bak og hvilke faktorer som er viktige for valg av transportmiddel.

Det har vært en sterk vekst i persontransport siden 1970, men med betydelige variasjoner transportmidlene imellom. Veksten i samlet transportomfang har først og fremst skjedd med personbil, som har en dominerende rolle med 79 pst. av transportarbeidet. De siste 20 år har også flytrafikken tatt en større andel av trans-

portarbeidet. I 1998 hadde fly og buss like store andeler av persontransportmarkedet, om lag 7 pst. Andelen for bane og sjø er henholdsvis 5 pst. og 1 pst.

Siden 1970 har samlet innenlands godsmengde, eksklusiv transport til/fra kontinentalsokkelen, økt med 43,2 pst. Med unntak av årene 1988 til 1993 har det i hovedsak vært en kontinuerlig økning i den innenlandske godstransporten.

Jernbanen har hatt en reduksjon på om lag 35 pst., mens godsomfanget for sjøtransporten har økt med om lag 21 pst. etter 1970. Vegtransporten har styrket sin posisjon gjennom hele perioden, og i 1998 ble det transportert om lag 53 pst. mer gods på veg enn i 1970. Fra 1994 til 1998 var det en gjennomsnittlig årlig vekst i samlet godsmengde på 2,4 pst. Omfanget av flyfrakt er sammenliknet med andre transportformer lite målt i tonn. Det er grunn til å anta at flyfrakt vil få økt omfang framover.

Utviklingen i transportarbeid (tonnkm) forsterker bildet. Samlet økte transportarbeidet med om lag 62 pst. fra 1970 til 1998. Vegtransporten har, målt i tonnkm, styrket sin posisjon i markedet ytterligere gjennom hele perioden. Fra 1970 til 1998 har det vært en tilnærmet tredobling av transportarbeidet på veg. Vegtransporten har i store trekk overtatt alle deler av markedet der sjø- og jernbanetransport ikke har helt spesielle fortrinn.

Det er primært to faktorer som ligger bak utviklingen i transportmarkedet fra 1970 til i dag, vegnettets utstrekning og kvalitet og strukturendringer i næringslivet.

Perspektiver for framtidig transportomfang

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Transportøkonomisk institutt utarbeidet framskrivinger av framtidig transportarbeid for person- og godstransport.

Framskrivingene er basert på infrastrukturinvesteringer i henhold til stortingsmeldingens referansestrategi, antakelser om framtidig fly-, tog- og busstilbud og oppdaterte forutsetninger om befolkningsutvikling og makroøkonomisk utvikling. Det understrekes at de beregningene som omtales er passive framskrivinger av utviklingen og ikke representerer mål for Regjeringens transportpolitikk. Framskrivingene utgjør imidlertid et viktig grunnlag for utformingen av politikken.

Tabell 5.2 fra meldingen viser hovedtallene fra framskrivingene for utvikling i persontrafikkarbeid.

Tabell 5.2 Utvikling i persontransportarbeid. Gjennomsnittlig prosentvis årlig endring

	2002-2012	2012-2020
I alt	1,4	1,2
Personbil	1,3	1,1
Fly	3,5	3,0
Tog, Buss, Båt	0,9	0,9

Kilde: TØI Arbeidsdokument PT/1376/2000

De viktigste drivkreftene i modellen knytter seg til utviklingen i inntekt og transportkostnader.

I tabell 5.4 fra meldingen vises beregnet årlig vekst i godstransportarbeidet slik disse er beregnet av TØI.

Tabell 5.4 Utvikling i godstransportarbeid.
Gjennomsnittlig prosentvis årlig endring

	2002-2012	2012-2020
I alt	1,84	1,27
Veg	1,29	1,06
Tog	3,84	1,19
Båt	1,95	1,48

Kilde: TØI Arbeidsdokument PT/1206/1999

Eksterne kostnader og virkemiddelbruk

Transportvirksomhet påfører samfunnet såkalte eksterne kostnader som ikke er inkludert i markedets priser på transporttjenester. Eksterne kostnader er bl.a. knyttet til utslipp til luft, støy, ulykker, kø, slitasje på infrastruktur, inngrep og arealbruk.

For å sikre at samfunnets ressurser utnyttes effektivt, bør den enkelte transportbruker stilles overfor samfunnets reelle kostnader ved sin transportaktivitet. Dette innebærer at særavgiftene på transport bør reflektere de marginale eksterne kostnadene.

Avgiftspolitikken i transportsektoren bør videreutvikles i tråd med prinsippene for effektiv ressursbruk. I denne sammenheng må de eksterne kostnadene håndteres helhetlig på tvers av sektorer og på tvers av de enkelte transportformer. Eksterne virkninger er et viktig fundament for avgiftene. Det er også behov for en klargjøring av skillet mellom gebyrer og avgifter. Dette er spesielt synlig for luftfartens vedkommende. Gebyrene finansierer både utbygging, drift og vedlikehold av flyplasser med de fleste tilhørende tjenester.

Det bør tilstrebes forutsigbarhet i skatte- og avgiftspolitikken over tid, slik at avgiftene justeres i samsvar med en langsiktig ønsket utvikling.

Over tid bør det tilstrebes at alle sektorer og anvendelsesområder står overfor samme pris på utslipp av klimagasser.

Generelt bør drivstoffavgiftene reflektere marginale eksterne kostnader utenfor de største by- og tettstedsområdene, inklusive utslipp til luft, ulykker, drift og vedlikehold osv. Andre eksterne virkninger som f.eks. utslipp med lokale effekter, støy og køkostnader bør prises gjennom lokalt tilpassede virkemidler som tidsdifferensierte bompengesatser og vegprising, eller reguleres lokalt på annen måte. En eventuell økt bruk av slike virkemidler vil kunne få betydning for drivstoffavgiftene.

5.2 Komiteens merknader

5.2.1 Fire transportnett - ett transportsystem

Komiteen vil peke på at investeringer i transportinfrastruktur og offentlig kjøp av transporttjenester

fungerer som premisser for samfunnsutviklingen og er virkemidler for å realisere politiske målsettinger.

Komiteen vil understreke at et godt utbygget transporttilbud er en forutsetning for at norsk næringsliv skal kunne selge produkter. Transport bidrar til å skape markeder og muligheter. Transport er derfor et helt avgjørende element i næringspolitikken. En næringspolitikk som ikke har transport som sentralt element, vil mislykkes. Særlig viktig er det å satse på utbygging av transportinfrastruktur i Norge hvor avstandene er store innenlands og til viktige eksportmarkeder.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre deler det synspunkt at vi bør ta sikte på å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret, og at i deler av landet er bilen eneste transportalternativet. Disse medlemmer ser imidlertid ikke dette som en hovedårsak til økt bruk av personbil. I kap. 8.2 i Regjeringens framlegg til transportplan heter det:

"Det sentrale Østlandsområdet, dvs. dagpendlingsomlandet til Oslo/Akershus, er landets mest folkerike og tettest befolkede område, med 40-45 pst. av landets befolkning. Inkluderes Stavanger-, Bergens- og Trondheimsområdet, blir andelen 60-65 pst."

Dette omfatter nærmere 1/3 av befolkningen. Da er en rekke større og mindre byområder ikke innbefattet. Når personbilen også i storbyer med omegn blir vinneren, henger det sammen med bl.a. en dårlig utbygd kollektivtransport, en kostnadsutvikling som gjør kollektivtransporten dyrere år for år i forhold til bilen, elendig utbygging av sykkelvegnett, tilrettelegging for bilisme, dårlig arealplanlegging, m.m.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise at med de knappe ressursene som stilles til disposisjon er det nødvendig å få mest mulig ut av ressursene. Gjennom å konkurranseutsette har det vist seg at det er betydelig rasjonaliseringsgevinster å hente ut.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Alt statlig kjøp av vedlikeholds- og utbyggingstjenester i samferdselssektoren skal som hovedregel konkurranseutsettes."

5.2.2 Transportomfang - utviklingstrekk og drivkrefter

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til at befolkningens mobilitet har økt. Dette bidrar til å øke fungerende arbeidsmarkedsregioner som er en viktig forutsetning for en høy verdiskaping og sysselsetting. Et stort transportomfang er derfor en forutsetning for et høyt velferdsnivå og at folk kan bo der de ønsker.

Disse medlemmer har merket seg at Transportbedriftenes Landsforening ikke deler Regjeringens

oppfatning av at veksten i kollektivtrafikken har hatt en relativt sterkere vekst på 1990-tallet, jf. tabellen som er gjengitt nedenfor:

	I alt	Sjø	Bane	Buss	Per- sonbil	Luft
1970-98	3,2	1,1	1,7	0,5	3,5	7,2
1992-98	1,6	2,1	3,0	1,2	1,2	6,7

Kilde: TØI Notat 1146/1999

Disse medlemmer registrerer at for godstransport på korte strekninger er det ingen alternativ til vegtransport. Godstransport med bil har sitt store fortrinn gjennom fleksibilitet og tilgjengelighet og for hovedtyngden av godstransport med bil er ikke andre transportmidler noe alternativ. Dette må transportpolitikken, avgiftspolitikken inkludert, ta hensyn til.

Disse medlemmer vil peke på at vegnettet på langt nær er i den forfatning det burde være, og standarden er mange steder meget dårlig. Det er et stor etterslep både på investeringssiden og vedlikeholdssiden, og i alle deler av landet er det store behov for å utbedre vegnettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at bilen ikke bare er en nødvendighet for transport til arbeid, skole og barnehage, men også en nødvendighet for at folk skal kunne delta i normale sosiale aktiviteter. Bilen blir ofte det eneste realistisk brukbare transportmiddel.

Disse medlemmer vil vise til at Fremskrittspartiet legger til grunn at personbilen i all overskuelig framtid vil være det viktigste transportmiddelet i Norge. Videre er bilbruk avgjørende for å opprettholde bosettingen i Distrikts-Norge.

Disse medlemmer vil vise til at de fleste voksne mennesker i Norge disponerer bil, og benytter den til stadig flere transportoppgaver. Likevel er Fremskrittspartiet det eneste partiet på Stortinget som ikke ser på bilen som et luksusgode, men som en svært nødvendig del av de aller flestes hverdag.

Disse medlemmer vil vise til at det ifølge tall fra Opplysningsrådet for Veitrafikken, Bilen i politikken - faktasamling 1999, disponerer ca. 75 pst. av norske husholdninger og ca. 93 pst. av alle barnefamilier bil. Dette til tross for at kjøp og bruk av bil i dag er svært kostnadskrevede.

e-handel

Komiteen vil vise til at e-handel har øket kraftig de siste årene og mange spår en kraftig økning i denne type handel i årene som kommer.

Komiteen vil peke på at en antatt kraftig vekst i e-handelen også vil stille krav til infrastrukturen, særlig i byområdene.

Komiteen understreker at ulike sider ved e-handel trekker i retning av både økt og redusert transportomfang. Komiteen mener at departementet bl.a. gjen-

nom FoU-aktiviteten må utrede problemstillinger rundt dette i tiden framover.

5.2.3 Perspektiver for framtidig transportomfang

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, har merket seg at Regjeringen i den kommende periode forventer en lavere vekst i persontrafikken enn veksten har vært i inneværende periode.

Flertallet vil understreke den usikkerhet som knytter seg til disse tallene. Den økonomiske veksten, utviklingen i sysselsetting og avgiftspolitikken er viktig elementer som raskt kan endre premissene for TØIs beregninger.

Flertallet vil understreke at det også vil være store regionale forskjeller i trafikkveksten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, vil vise til at det i Nasjonal transportplan, på bakgrunn av beregninger gjort av TØI, legges opp til en svakere årlig vekst i samlet godstransportarbeid enn hva som har vært tilfelle i de seneste årene. I perioden 1994-1998 var det en gjennomsnittlig årlig vekst i samlet godsmengde på 2,4 pst., mens det i perioden 2002-2012 er forventet en årlig vekst på 1,84 pst. For perioden 2012-2020 er forventet en ytterligere lavere årlig vekst på 1,27 pst.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til s. 61-62 i St.meld. nr. 46 (1999-2000) hvor det heter om TØIs framskrivinger som er omtalt i planen at:

"Det understrekes at de beregningene som omtales i dette kapittelet er passive framskrivinger av utviklingen og ikke representerer mål for Regjeringens transportpolitikk."

Disse medlemmer vil derfor understreke at det er en misforståelse når det blir hevdet at disse framskrivingene er uttrykk for Regjeringens forventninger eller ønskede politikk. De ligger heller ikke til grunn for transportplanen.

Disse medlemmer legger til grunn at kvaliteten i disse beregningene står for instituttets eget ansvar, og har merket seg at det er knyttet usikkerhet til beregningene.

Disse medlemmer viser til at når det gjelder sjø- og jernbanetransport, er det i stor grad tilbyderne av slike transporttjenester gjennom sin evne til å drive effektivt og godt som avgjør om markedsandelene for sektoren går opp eller ned, og tolker derfor disse framskrivingene som et uttrykk for hvilke muligheter som finnes, gitt de forutsetninger beregningene bygger på. Disse medlemmer mener at statens oppgave her hovedsakelig er å legge forholdene best mulig til rette for disse.

Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader under kapittel 13.2.2 Virkninger i anbefalt strategi.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at det ikke dokumenteres hvilke drivkrefter i markedene som fører til overføringen fra veg til bane og sjø, noe som må bety at Regjeringen har håp om å få til overføringen gjennom myndighetenes egne virkemidler, dvs. ressursbruken, avgifter, lover og regler m.v.

Disse medlemmer stiller seg tvilende til om holdbarheten til TØIs beregninger og vil understreke at det vanskelig lar seg forsvare å basere planleggingen av den framtidig transportpolitikken på disse forutsetningene.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre vil vektlegge at det er viktig at så vel veksten, som en del av dagens transport på persontrafikk og gods, kommer på miljøvennlige og trafikksikre transportformer. Dette er ikke et spørsmål om prognoser, men om målrettet politikk. Politikk er å ville.

Bredbånd

Komiteen vil peke på den utstrakte etableringen av bredbånd rundt om i landet, og mener at dette har mulighet til å redusere transportbehovet for en rekke personer, ikke minst daglige arbeidsreiser mellom de største byene. Komiteen mener departementet blant annet gjennom FoU-aktiviteten bør se nærmere på denne utviklingen, og ta det med i vurderingen av transportbehovet i framtiden.

5.2.4 Eksterne kostnader og virkemiddelbruk

Komiteen ønsker at avgiftsregimet innrettes slik at det premierer de mest miljøvennlige transportmidlene innenfor de ulike transportgrenene.

Komiteen vil også understreke viktigheten av at avgiftsregimet er forutsigbart og rasjonelt slik at det blir enklere for transportørene å planlegge virksomheten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, har merket seg at ulike anslag for ulike kostnadskomponenter varierer betydelig, men peker på at vi vet med rimelig sikkerhet at de eksterne kostnader av transport utgjør store beløp, og omfatter langt mer enn miljøskader. Flertallet viser også til den brede politiske enigheten knyttet til innføring av grønne skatter som virkemiddel for å effektivisere økonomien, øke verdiskapingen og redusere miljøproblemene.

Flertallet mener at korrigerende av de eksterne kostnadene bør tillegges vekt ved videreutvikling av avgiftssystemet for transportsektoren. Samtidig må det

arbeides videre med forbedring av det metodiske grunnlaget for håndtering av de eksterne kostnader i avgiftspolitikken.

Flertallet viser for øvrig til sine merknader under kap. 13.2.2 vedrørende trafikkutvikling.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg den meget store usikkerheten som knyttes til modellen som er brukt for å beregne eksterne kostnader ved transport. I St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan heter det på side 65:

"En sammenlikning av avgifter og transportmidlenes marginale eksterne kostnader er forbundet med betydelig usikkerhet. Anslagene for de eksterne kostnadene er i seg selv usikre. Det er i tillegg betydelige avgrensingsproblemer i forhold til hvilke avgifter og gebyrer som bør være med i en sammenlikning mellom marginale kostnader og avgifter."

(...)

"Det er knyttet betydelig usikkerhet til beregningene uten at det er grunnlag for å si at usikkerheten trekker i en bestemt retning. Det riktige nivået kan altså like gjerne være høyere som lavere enn det beregnede gjennomsnittet. Et mulig unntak er klimagassutslipp fra luftfarten. Nyere forskning tyder på at utslipp av klimagasser i høyere luftlag er mer skadelig enn utslipp på bakken."

Disse medlemmer vil på bakgrunn av den store usikkerheten som er knyttet til modellen være tilbakeholdne med å legge den til grunn for den framtidige samferdselspolitikken.

Disse medlemmer mener at avgiftsbelastningen på den norske transportsektoren ikke må være høyere enn våre konkurrentland fordi det svekker norske bedrifters konkurransevne og innebærer en trussel mot verdiskapingen og bosettingen i distriktene.

Disse medlemmer vil framholde endringene i avgiftsregimet for flyselskapene og ekspressbussene som eksempel på hvordan avgiftsregimet endres og gjør det vanskelig for transportselskapene å planlegge og drive sin virksomhet.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre mener avgiftspolitikken bør videreutvikles i tråd med prinsippene for effektiv ressursbruk. Eksterne virkninger av lokal karakter som støy, dårlig luftkvalitet og køkostnader bør fortrinnsvis prises gjennom lokalt tilpassede virkemidler som vegprising eller tidsdifferensierte bompengesatser.

Disse medlemmer mener det er viktig at avgiftssystemet for bil i større grad kan knyttes til de reelle miljøproblemene knyttet til bruk av bil. Det må innebære at det blir billigere å eie bil. Deler av avgiften knyttet til bruk av bilen må kreves inn i form av vegprising i sentrale strøk med køproblemer og der biltrafikken bidrar til dårlig luftkvalitet. Engangsavgiften

ved kjøp av bil bør i større grad bør knyttes til bilens miljøegenskaper og drivstofforbruk.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til meldingen der Regjeringen presiserer at avgiftspolitikken bør videreutvikles i tråd med prinsippene for effektiv ressursbruk. Dette medlem er helt enig i dette.

Meldingen beskriver også tydelig hvordan avgiftene bestemmer valg av transportmiddel. Blant annet kan vi forvente at godstransport med bane vil ligge 22 pst. lavere enn ellers dersom CO₂-avgiften bortfaller. Dette er også bakgrunnen for at dette medlem støtter et høyt nivå på transportavgifter.

Dette medlem mener avgiftene skal føre til en ønsket adferd hos transportbrukerne. I dag er transporten preget av to ting: For det første er det et meget høyt press på infrastrukturen på korte bestemte tidspunkter, og for det andre er det for stor del av den daglige transporten som skjer ved hjelp av privatbil. Ønsket adferd er med andre ord at færre bruker bil, færre kjører bil samtidig og flere bruker kollektivtransport.

Samtidig erkjenner dette medlem at bil er en nødvendighet for folk flest i dag. Utfordringen blir med andre ord å innrette et avgiftssystem som ikke primært avgiftsbelegger å eie en bil, men bruken av den. Et slikt system ville gjøre den marginale kostnaden for å bruke bilen høy, i motsetning til i dag hvor den er lav, og det ville dermed gjøre alternativene mer lønnsomme.

Dette medlem foreslår derfor:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram et forslag om hvordan avgiftssystemet kan legges om slik at det blir dyrere å bruke bil, men billigere å eie den, og der deler av dagens bensinavgift erstattes av et system med vegprising i sentrale strøk."

Dette medlem erkjenner at det er vanskelig å prisfastsette alle eksterne kostnader med transport. Men det er hevet over enhver tvil at bilismen medfører store eksterne kostnader. Det er om lag 300 drepte og titusener av skadde hvert år. Det er store miljøutslipp, både med tanke på globalt klima og lokal forurensing. Det er mange som får helsemessige problemer med svevestøv. Videre forårsaker bilismen støyproblemer for mange. Om lag 1,5 millioner mennesker er utsatt for støy ved boligen sin, og av disse er over 500 000 utsatt for støy over 60 desibel.

I en undersøkelse av Statistisk sentralbyrå oppgir 5 pst. av befolkningen av de har problemer med søvnen på grunn av støy. Den gir generelle trivselsproblemer. Vegutbygging er arealkrevende, den medfører naturinngrep som reduserer vår livskvalitet.

6. EFFEKTIVE NASJONALE KORRIDORER

6.1 Sammendrag

Korridorenes funksjon og betydning

I arbeidet med Nasjonal transportplan er det definert åtte transportkorridorer. Disse utgjør et overordnet, nasjonalt transportnettverk og omfatter alle fire transportformene - sjø, luft, veg og bane. Som en del av nettverket spiller også terminaler og knutepunkter en viktig rolle gjennom å være bindeledd mellom korridorene, mellom lokalt, nasjonalt og internasjonalt transportnett og mellom transportformene.

Av meldingen går det fram at:

- Korridorene binder regioner og sentrale strøk sammen og bidrar til en god tilknytning mellom Norge og utlandet.
- Et godt utbygd transportnett er nødvendig for å redusere Norges konkurranseulempe ved lange interne transporter og ved å ligge i utkanten av Europa.
- Framkommeligheten i korridorene må ha en høy grad av forutsigbarhet.
- Regjeringen vil se prioritering av investeringer, vedlikehold og drift i sammenheng for alle transportformene i korridoren.

Osloområdet er det sentrale knutepunkt i det nasjonale transportnett, som hovedstadsområde, befolkningstyngdepunkt og som knutepunkt i fem av de åtte transportkorridorene.

Etterspørsel etter lange transporter

De tyngste godstransportstrømmene er knyttet til Østlandet. Det er store variasjoner i innbyrdes størrelsesforhold mellom lange godstransporter internt i landsdelene, mellom landsdeler og til/fra utlandet.

Verdien på godset varierer mellom transportformene.

Transportdistanse er en viktig faktor med hensyn til konkurranse mellom transportmidlene. Godstransporter under 30 km foregår nesten utelukkende gjennom vegtransport. Sjøtransportens andel viser en jevn økning med økt distanse og er dominerende på transporter over 400 km. Jernbanetransportene får først en viss betydning på avstander over 250 km.

Hovedhensikten ved å utnytte intermodale transportløsninger er i første rekke å utnytte ledig kapasitet på eksisterende infrastruktur. Utvikling av effektive, intermodale godstransporter krever økt innsats i knutepunkter og terminaler. For at de intermodale transportene skal vinne fram er det viktig at kostnadene knyttet til tilførsel og omlasting reduseres.

Departementene kan involveres i planleggingsprosessen rundt lokalisering av terminaler spesielt i forbindelse med de store byene, men ikke i den daglige driften av terminalene.

Havnene kan utgjøre flaskehalser for sjøtransporten. Noen havner har vegtilknytninger med kapasitets- og

miljøproblemer. Flere steder mangler jernbanespor til havnen. Økende containertrafikk gir behov både for nytt lasthåndteringsutstyr og større arealer. Tilrettelegging for kombinerte transportter vil i mange tilfeller også innebære behov for bedret tilknytning mellom stamveger og viktige havner og transportterminaler.

For persontransport bør det i et nasjonalt transportnettverk legges særlig vekt på tjenestereisene, pga. betydningen for næringslivets konkurransedyktighet, både med hensyn til kontakt med kunder og samarbeidspartnere. Resultater fra utredninger utført av Transportbrukernes Fellesorganisasjon viser at av næringslivets totale transportkostnader er om lag en tredel knyttet til transport av personer.

Transportenes betydning for næringslivet

Transportenes andel av kostnadene innebærer at transport blir en viktig kilde til verdiskapning.

God transportstandard i transportnettverket innebærer bl.a. at næringslivet stilles overfor transportløsninger som er forutsigbare og pålitelige i hele nettet. En effektiv kollektivtransport i byområdene vil i så henseende være viktig ikke bare ut fra hensyn til miljøet, men også for å bedre framkommeligheten for næringstransportene.

Vegdirektoratet har utredet konsekvensene av å tilate vogntog på 25,25 meters lengde og 60 tonns totalvekt (Modulsystemet) på deler av det norske vegnettverket, og har foreslått å innføre systemet. Samferdselsdepartementet vil etter avsluttet høringsrunde vurdere om modulsystemet bør innføres i Norge.

Endringer i transportterspørselen som følge av strukturelle endringer i næringslivet er knyttet til hvor varestrømmene går og hvordan transportnettverkene organiseres.

En mer effektiv logistikk vil føre til hyppigere og mindre vareforsendelser. Utviklingen innen informasjon- og kommunikasjonsteknologi (IKT) antas å bidra til at slike forsendelser kan samles og at varestrømmene kan rutes mellom knutepunkter i høyvolum og høyfrekvente transportkorridorer.

Økt bruk av standardiserte lastebærere vil gi mer fleksible transportsystemer.

Transportpolitiske hovedutfordringer i transportkorridorer

Regjeringen vil gjennom transportpolitikken bidra til å redusere ulempene ved de lange avstandene både innenlands og til de viktigste markedene utenlands. Departementene vil i planperioden prioritere innsatsen til drift- og vedlikeholdsoppgaver i eksisterende transportnett. Innsatsen vil for øvrig være knyttet til tiltak som bidrar til

- Å fjerne flaskehals.
- Jevnere standard i transportkorridorer.
- Bedre forbindelsene til utlandet.
- Bedre kapasitetsutnyttelse i transportkorridorer.

- Å bedre terminaler og knutepunkters tilknytning til det øvrige transportnettverket.

Det er i samtlige transportsektorer stort behov for å øke innsatsen til drifts- og vedlikeholdsoppgaver i de kommende år.

Regjeringen vil legge vekt på lønnsomhet når nye prosjekter vurderes og i denne sammenheng videreutvikle det metodeverktøy som nyttes til å vurdere lønnsomheten av de ulike prosjektene. Det må likevel understrekes at også andre forhold tillegges vekt i den politiske prioriteringen av tiltak.

På vegnettverket er utviklingsproblemene ofte knyttet til vegstrekninger med høy trafikk og til flaskehals gjennom by- og tettstedsbebyggelse. Problemene er hovedsakelig knyttet til Østlandsområdet, særlig innfartskorridorene til Oslo.

Regulariteten øst-vest og i Nord-Norge begrenses i vintermånedene ved nattestenging og kolonnekjøring. Med tanke på næringslivets behov for pålitelige transportter er det viktig å ha minst en rute i hver korridor med god regularitet.

Kapasitetsproblemer i tilknytning til ferjestrekninger og strekninger med særlig dårlig standard er vanlige problemer langs Kyststamvegen.

Infrastruktursatsingen for jernbanen vil bli konsentrert til de mest trafikksterke områdene i landet, spesielt i Osloområdet.

Samferdselsdepartementet vil spesielt understreke at krengetogtiltakene i tillegg til å fjerne flaskehals og øke kapasiteten i jernbaneinfrastrukturen, også bedrer sikkerheten ved at en rekke av tiltakene gjelder fjerning/sikring av planoverganger.

Det vil i kommende planperiode bli lagt vekt på profilutvidelser på hovedstrekningene.

Fiskeridepartementet vil medvirke til ytterligere utvikling av effektive og sikre sjøtransportkorridorer langs kysten og til utlandet, gjennom investeringer og oppgraderinger i farledsnettverket. I tillegg kommer arbeidet med å legge til rette for økt havnesamarbeid.

En utfordring i planperioden er å gjennomføre teknisk og operativ oppgradering av de regionale lufthavnene, tilpasset den nasjonale forskriften som på sikt vil bli gjeldende for krav til utforming av flyplassene og utstyr til disse. Tiltak i form av rene baneforlengelser på flyplassene vil ikke bli prioritert.

Som et virkemiddel både for å styrke jernbanen som transportmiddel gjennom økt effektivitet, og for en bedre utnyttelse av ledig kapasitet på dagens jernbanenett, vil Samferdselsdepartementet legge til rette for økt konkurranse på det norske jernbanenettet.

Samferdselsdepartementet legger opp til at konkurranse på det norske jernbanenettet innføres gradvis. En tilrettelegging for flere aktører på sporet må blant annet ses i sammenheng med tilgjengelig sporkapasitet og hensynet til trafikksikkerheten.

Samferdselsdepartementet vil arbeide for at de sentrale innenlandske jernbanestrekningene åpnes for

internasjonale godstransporter (kobotasje unntatt) i tråd med utviklingen i EU.

Før det eventuelt åpnes for økt konkurranse også i persontransport, må det i større grad sannsynliggjøres at de potensielle gevinstene ved å åpne jernbanenettet i persontransport for flere aktører er større enn de samfunnsøkonomiske kostnadene som følger av et slikt system.

I dag ligger grensen for firefelts veg ved en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 15 000. Firefelts motorveg bygges normalt med en totalbredde på om lag 29 meter.

Vegdirektoratet arbeider med revidert standard for stamvegnettet og bruk av smalere firefelts veg der trafikken ligger i intervallet 10 000-20 000 ÅDT. En veg bygget etter den nye, reduserte standarden vil få en bredde på om lag 20 meter. En slik veg vil flere steder kunne være et alternativ til tofelts motorveg, også der det i dag er trefelts veg.

Samferdselsdepartementet mener det bør utvises fleksibilitet i vurderingen av vegstandard.

Departementet vil vurdere om det kan være aktuelt å utarbeide samlede planer for godstransporten ved neste revisjon av Nasjonal transportplan.

Situasjonen i firtjenesten vil bli forelagt Stortinget i løpet av høsten 2000.

Utviklingen av transportkorridorer i Europa

Forbindelsen til Europa både for person- og gods-transport går i stor grad over europeiske transittpunkter (havner og flyplasser). Utviklingen av det europeiske transportsystemet er derfor av stor betydning for Norge. Et effektivt nasjonalt transportnett med forbindelser til utlandet er en forutsetning for å bedre næringslivets konkurransevne. Det overordnede nasjonale transportnettet må derfor integreres med det overordnede transportnettet i Europa.

Formålet med Trans-Europeiske nettverk for transport (TEN-T) er å fremme effektiv og sikker transport under best mulige miljø- og samfunnsmessige forhold. Drivkraften har vært et ønske om å styrke EUs konkurransevne, regionale utvikling og forbindelse med naboland.

Styrkingen av havnene i TEN-sammenheng kan sammen med EUs arbeid for å fremme nærskipfart, samlet sett styrke sjøtransport som transportform mellom Norge og EU.

Norske samferdselsmyndigheter deltar i det europeiske samarbeidet for å få etablert grenseoverskridende jernbanekorridorer hvor godstransporten sikres høy prioritet, de såkalte "Trans European Rail Freight Freeways".

6.2 Komiteens merknader

6.2.1 Korridorenes funksjon og betydning

Komiteen vil understreke viktigheten at Norge har effektive transportkorridorer ut av landet. Med de lange avstandene Norge har til eksportmarkedene, er det viktig å redusere avstandsulempene ved å ha et effektivt transportsystem. På bakgrunn av den sterke

trafikkbelastningen som Osloområdet har, er det ønskelig å utvikle de transportkorridorene som går utenom Osloområdet.

6.2.2 Etterspørsel etter lange transport

Komiteen vil understreke viktigheten av et godt transporttilbud for å sikre tilgangen på arbeidskraft. Det skjer store endringer i næringslivet og kravene til geografisk mobilitet er store. Samtidig er det stor mangel på arbeidskraft i mange deler av landet. Da er det viktig at transportsystemene er godt utbygget slik at mobiliteten i arbeidsstyrken er god.

Komiteen har merket seg at alternativet til vegtransport alene gjerne er vegtransport i kombinasjon med andre transportmidler. Intermodale transport betegner transport der to eller flere ulike transportmidler benyttes i en og samme transportkjede. Hensikten med intermodale transportløsninger er i første rekke å utnytte ledig kapasitet på eksisterende infrastruktur. Dette vil gi en kostnadsreduksjon som både næringsliv og samfunnet for øvrig vil være tjent med. Overføring fra veg til sjø og bane kan gi positive miljøgevinster.

Komiteen vil understreke viktigheten av at havnene har god tilknytning til vegnettet og at det er en forutsetning for en effektiv havn. For noen havner er jernbanetilknytning også av stor betydning.

Komiteen savner et sterkere fokus på sjøtransporten i Nasjonal transportplan. Allerede i dag blir store mengder gods transportert med båt og det er potensial til å øke sjøtransportens andel ytterligere og redusere trafikkbelastningen på vegnettet. EU arbeider med prosjekter for å øke sjøtransportens andel av godstransporten og det er ønskelig at Norge inntar den samme offensive holdningen til sjøtransport.

Komiteen vil peke på at ENISYS-prosjektet er et eksempel på offensiv satsing i Norge for å øke sjøtransportens omfang.

6.2.3 Transportens betydning for næringslivet

Komiteen vil peke på at internasjonalisering og reduserte barrierer for internasjonal handel bidrar til å øke handelen mellom nasjonene og kontinentene. Dette representerer et potensial både for nye markeder og alternativer for lokalisering av produksjonen, men også trusler i form av økt internasjonal konkurranse, strukturproblemer etc. Det er mye som tyder på at globaliseringen fortsatt er i en tidlig fase, og siden mange bedrifter forventer at utviklingen skal fortsette, velger de å tilpasse seg deretter.

Komiteen er opptatt av å sikre norsk næringsliv stabile og gode rammevilkår. Komiteen vil understreke viktigheten av forutsigbarhet og pålitelighet for transport som svært viktig for næringslivet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre vil peke på de store miljøproblemene

transport over store avstander fører med seg og presiserer betydningen av at det blir oppmuntret til og utviklet internasjonale transportsystemer som tar hensyn til disse problemene.

Disse medlemmer vil peke på erfaringene fra ARE-prosjektet som er en kombinasjon av det norske og svenske jernbanesystemet, og det potensialet som ligger i transport av fisk fra Nord-Norge til de europeiske markeder, som et miljøvennlig internasjonalt transportsystem.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er opptatt av at norsk næringsliv skal være internasjonalt konkurransedyktig og ha stabile rammevilkår. Disse medlemmer viser til at kostnadene ved transport er en viktig faktor for næringslivets konkurransevne, og at kvalitet og pris i transportsystemene dermed er av stor betydning for næringslivet, ikke minst i distriktene.

Disse medlemmer viser til at ECON har konkludert med at hensynet til næringsliv og verdiskapning først og fremst ivaretas ved å legge samfunnsøkonomiske lønnsomhetskriterier til grunn ved prioriteringer mellom alternative satsinger. For disse medlemmer er derfor slike kriterier et viktig hensyn når slike prioriteringer skal gjøres innenfor transportsektoren.

Disse medlemmer viser til at ECON i den samme undersøkelsen videre indikerer at bedriftene legger størst vekt på transportenes pålitelighet med hensyn til tid og kvalitet. Disse medlemmer vil derfor vektlegge god transportstandard, slik at næringslivet stilles overfor transportløsninger som er forutsigbare og pålitelige i hele nettet. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til at Regjeringen i meldingen peker på 8 hovedtransportkorridorer mellom landsdeler og til utlandet som ikke minst er viktig for næringslivets transporter, og til sine merknader om disse under kap. 14.2.1 Transportkorridorene.

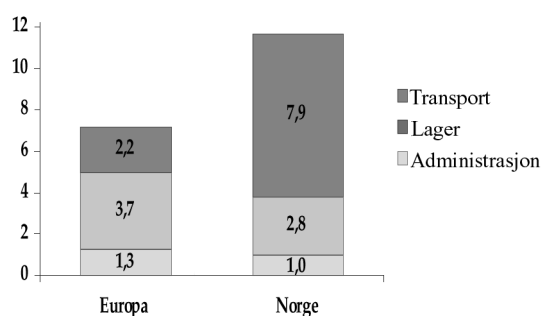
Disse medlemmer viser også til at en satsing på kollektivtransport i byområder og vridning av mer godstransport fra veg og over på bane og sjø kan bidra til å sikre denne påliteligheten, da dette kan bidra til å øke framkommeligheten for næringstransportene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at transport er av strategisk betydning for store deler av næringslivet i Norge. NHOs konkurransevnebarometer 1999 dokumenterer at transportkostnadene i Norge, sammenlignet med nivået i våre konkurrentland, er i ferd med å bli en betydelig utfordring for lokalisering av næringsliv i Norge.

Næringslivet kjøper transporttjenester for rundt regnet ca. 45 mrd. kroner i året, som utgjør ca. 8 pst. av næringslivets samlede kostnader. For noen bransjer overstiger transportkostnadene lønnskostnadene. Fordi transportkostnadene også inngår som et viktig element i bedriftenes logistikk-løsninger, har transportene stor

betydning for næringslivets evne til å konkurrere om kundene i markeder der produktene blir stadig mer like i pris og kvalitet. Dette er særlig viktig for Norge som også må overvinne handikaket med lange avstander til markedene.

Logistikkostnadene for industrien i Norge - som samlet omfatter både inngående og utgående transport, lager, samt administrasjon og planlegging - utgjør i gjennomsnitt 11,7 pst. av omsetningen. Transportkostnadene utgjør om lag 10 pst. av logistikkostnadene, dvs. en dominerende andel. Det er bransjevise variasjoner, men det som imidlertid kjennetegner alle bransjene er transportkostnadenes dominerende andel av de samlede logistikkostnadene. Tilsvarende logistikk tall for Europa for øvrig viser at logistikkostnadene utgjør 7,2 pst. av omsetningen, hvorav transportkostnadene utgjør mindre enn 10 pst. av logistikkostnadene. (Transportbedriftenes Fellesorganisasjon 1998).



Kilde: TF (1998)

Disse medlemmer vil vise at norske bedrifters logistikkostnader fortsatt er 50 pst. høyere enn gjennomsnittet i Europa. Dette skyldes i all hovedsak at transportkostnadene på veg er mye høyere i Norge enn i resten av Europa. Norges avstand til markedene og vårt lands topografi forklarer mye av disse kostnadsforskjellene.

Disse medlemmer vil videre peke på at for å dra full nytte av videreutviklingen av den nye, digitale kunnskapsøkonomien kreves effektiv og forutsigbar logistikk. Det betyr effektivisering av administrasjon/planlegging, fysisk inn- og uttransport og lagerhold. For å redusere næringslivets transportkostnader og dermed bidra til å styrke fastlandsnæringene i Norge, vil det være nødvendig å bedre rammebetingelsene. Velfungerende logistikk krever både gode transportårer og konkurransedyktig nivå på transportavgiftene. Dette er myndighetenes ansvar.

Disse medlemmer har merket seg at næringslivet er inne i en rivende utvikling både når det gjelder markeds-, eier- og produksjonsstrukturer. Ny teknologi er en av drivkreftene bak endringene i resten av økonomien og bidrar således til å gjøre planleggingen på lang sikt lite forutsigbar.

Norge er mer oljeavhengig enn noen gang. Når inntektene fra olje- og gassvirksomheten flater ut og etter hvert går ned, må annen konkurranseutsatt verdiskapning dekke det inntektsbortfall som oppstår. For å vide-

reutvikle eksisterende verdiskaping i Norge og til- trekke nyetableringer og investeringer, må Norge være internasjonalt konkurransedyktig som lokaliserings- sted.

Disse medlemmer vil peke på at globaliserin- gen og kommunikasjonsteknologien imidlertid skjer- per konkurransen om bedriftenes investeringer og ekspansjon. I NOU 2000:21 En strategi for sysselset- ting og verdiskaping (Holden-utvalget), poengteres også betydningen av en effektiv infrastruktur for næringslivets konkurransevne og utviklingsmulighe- ter. For norsk næringslivs vedkommende framheves spesielt transport og andre kommunikasjoner. Holden- utvalget peker på at globaliseringen kan medføre at Norges beliggenhet gradvis blir et mer alvorlig handi- kap. Overgang fra eksport av petroleum og andre råva- rer til eksport av mer bearbeidede varer, vil også trolig innebære økte transportkostnader.

6.2.4 Transportpolitiske hovedutfordringer i transportkorridorer

6.2.4.1 Drifts- og vedlikeholdsinnsetningen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Sosialistisk Venstre- parti, konstaterer at bevilgningene til vedlikehold og drift av Statens vegvesen i perioden 1998-2001 har en oppfyllingsgrad på 102,3 pst, og viser videre til sine merknader i 2.1.3 Vegformål.

Flertallet viser til at Regjeringen foreslår å øke bevilgningene til drift og vedlikehold i planen både på veg- og jernbanesektoren i forhold til inneværende planperiode. Det understrekes at en satsing på drift og vedlikehold innenfor alle transportsektorer svært ofte har gode sikkerhetsmessige effekter.

Flertallet har merket seg at Vegdirektoratet har startet et arbeid for å få et bedre grunnlag til å beregne avkastningen av innsatsen innenfor drifts- og vedlike- holdsområdet, og ser at dette vil kunne gi et bedre grunnlag for å sammenligne forskjellige nivåer for drift og vedlikehold i arbeidet mot revisjon av trans- portplanen.

Flertallet har videre merket seg at Regjeringen legger opp til en styrking av vinterdriften i planperi- oden, og viser til at de siste års vintre tilsier at dette er en riktig prioritering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittsp- artiet og Høyre har merket seg at det er et etterslep på 9,5 mrd. kroner i forhold til det bevilgningsni- vået som kreves for opprettholde standarden på vegkapitalen. Dette etterslepet skyldes stortingsflertal- lets manglende vilje til å bevilge de nødvendige midler til vegsektoren.

Disse medlemmer har merket seg at det innen jernbanesektoren er et etterslep på mellom 3-4 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til samferdselsbudsjettet for 2001 der Regjeringen

informerer om at Jernbaneverket har oppnådd en kost- nadseffektivitet på opptil 40 pst. ved å konkurranseut- sette drift, vedlikehold og utbygging av infrastrukturu- ren. Hadde Jernbaneverket konsekvent konkur- ranseutsatt disse oppdragene i hele den inneværende planperioden, hadde etterslepet vært langt mindre.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre er kjent med at det er et etterslep på 9,5 mrd. kroner i for- hold til det bevilgningsnivået som kreves for å opprett- holde standarden på vegkapitalen. Stramme budsjett- rammer og prioritering av andre områder enn samferdsel har ikke gitt rom for tilstrekkelige bevilg- ninger. Disse medlemmer vil likevel understreke den økte prioritet som ble gitt til drift og vedlikehold etter at regjeringen Bondevik tok over og som i bud- sjettet for 2001 er ført videre av Arbeiderpartiregjerin- gen. Denne økte vektlegging av midler til drift og ved- likehold har bidratt til at etterslepet ikke er blitt enda større.

Disse medlemmer har merket seg at Jernbane- verket har oppnådd en økt kostnadseffektivitet gjen- nom å konkurranseutsette drift, vedlikehold og utbyg- ging av infrastrukturen. Disse medlemmer forutsetter at det arbeides for mest mulig kostnadsef- fektiv utnyttelse av ressursene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittsp- artiet viser til Vegdirektoratets modeller som beregner de nødvendige ressurser for å forvalte vegka- pitalen (vegvedlikeholdet) og for den daglige trafikk- utviklingen (drift). Beregnet ressursbehov basert på Vegdirektoratets modell, i forhold til Regjeringens budsjettforslag for 2001, viste imidlertid en underdek- ning på 550 mill. kroner.

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

Disse medlemmer er videre kjent med at Vegdi- rektoratet har anslått at det over tid er en nytte/kost- nadsfaktor på 2,5 ved å sette inn midler til vedlikehol- det i rett tid.

Disse medlemmer registrerer at etterslepet, som ved inngangen av 2000 var om lag 8 mrd. kroner, vil ved utgangen av 2001 være i størrelsesorden 9,3 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil iverksette de nødvendige tiltak slik at man kan forhindre den stadig økende for- ringelse av vår vegkapital.

Disse medlemmer vil vise til at Fremskrittspar- tiet foreslo å øke bevilgningene til dette formål med 800 mill. kroner ved behandlingen av inneværende års statsbudsjett.

Disse medlemmer har merket seg Samferdsels- departementets kommentar, jf. St.prp. nr. 1 (2000- 2001), om at det vil være riktig å vise forsiktighet med

hensyn til å foreta investeringer i nye ferjer som vil øke kapitalkostnadene på sikt.

Disse medlemmer er enige i en slik vurdering og mener at dette er et prinsipp som må legges til grunn i den periode som Nasjonal transportplan omhandler.

Disse medlemmer vil peke på at en økning i kapitalkostnadene vil gå ut over andre oppgaver som for eksempel vedlikeholdstiltak knyttet til vegkapitalen.

Disse medlemmer vil vise til at vegprising i utgangspunktet er en optimal finansieringsform, isolert sett. Hver bilist kan med vegprising betale for akkurat den slitasjen og de miljøproblemer som samfunnet påføres.

Disse medlemmer registrerer at det ikke er slik at enkelte faktorer kan isoleres i dagens samfunn, så dersom bilenes bevegelser blir registrert til en hver tid medfører det at man utvikler et "Storebror ser deg"-samfunn.

Disse medlemmer har dessuten liten tro på at vegprising kommer istedenfor alle andre bilavgifter, men at det i stedet blir slik at det bare blir en ekstra avgift på toppen av dagens avgiftsnivå.

Disse medlemmer registrerer at erfaringer viser at prismekanismen ikke er særlig egnet til å regulere trafikken. Innføring av bomavgifter eller høye hopp i bensinprisen har ikke i særlig grad påvirket bilistenes kjøremønster.

Disse medlemmer vil understreke at hvis vegprising skal fungere, må satsene settes så høyt at de med dårligst råd ikke har råd til å bruke bilen. Dette vil være å innføre et classeskille på veien.

På denne bakgrunn mener disse medlemmer at ytterligere kreative former for melking av bilistene ikke kan aksepteres før hele avgiftspolitikken omlegges.

Disse medlemmer viser til at næringslivet i Norge har årlige transportkostnader på ca. 45 mrd. kroner, hvorav 34 mrd. kroner er knyttet til vegtransporten. Dette utgjør over 5 pst. av omsetningen, mens tilsvarende andel i Europa for øvrig bare er ca. 3 pst.

Disse medlemmer mener at noe av forklaringen på dette er dårligere veier og høyere avgifter i Norge.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til det store etterslepet på 9,5 mrd. kroner som eksisterer for å kunne opprettholde vegkapitalen.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til at Høyre i sine alternative budsjett i perioden 1998-2001 årlig har foreslått å øke bevilgningene til riksveginvesteringer med om lag 1 mrd. kroner.

6.2.4.2 Kapasitet og flaskehals i infrastrukturen

Vegnettet

Komiteen vil understreke viktigheten av at å få fjernet flaskehals på vegnettet. Flaskehalsene er ofte dimensjonerende for godstransporten og fører til at lastekapasiteten ikke kan utnyttes. Det fører til økte kost-

nader for næringslivet og økte miljøbelastninger. Det er også viktig å sette inn ressurser til brøyting i vinterseongen slik at regulariteten blir god.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, konstaterer at tilbudet i en rekke riksvegferjesamband er for dårlig, med gamle ferjer, for liten kapasitet og for dårlig frekvens og åpningstid.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre konstaterer at det er dårlig standard på riksvegferjene langs kysten, sambandene på Kyststamvegen inkludert. Blant annet er frekvensen dårlig.

Jernbane

Komiteen vil understreke viktigheten av at sikkerheten blir prioritert ved tilretteleggingen for krengetog.

Komiteen er enig i at må det må satses på profilutvidelser av tunneler på jernbanetraseene slik at jernbanen kan transportere større volum. For å øke sikkerheten langs sporet må fjerning og sikring av planoverganger ha prioritet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er enig i at satsingen på infrastruktur til jernbanen skal kanaliseres til de tettest befolkede områdene ettersom det er her det største trafikkgrunnlaget finnes og hvor miljøgevinstene er størst.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil foreslå å styrke sikkerheten på jernbanelinjet, og vil derfor foreslå å øke planrammen med 500 mill. kroner, totalt i planperioden, ut over Regjeringens forslag.

Kystforvaltning

Komiteen vil peke på viktigheten av å utvikle havnene og farledene som en del av transportkorridorene.

Luftfart

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Høyre, vil understreke viktigheten av å utvikle lufthavnene på Gardermoen, Flesland, Værnes og Sola slik at aktivitetsnivået er høyt og overskuddene store nok til å subsidiere de ulønnsomme lufthavnene.

Flertallet viser til at en slik satsing på lufthavnene på Gardermoen, Flesland, Værnes og Sola vil bidra til å øke overskuddet ved disse flyplassene, og dermed kan større ressurser settes inn ved de øvrige flyplasser.

Flertallet understreker likevel at det er nødvendig med tiltak også på flere av de øvrige flyplassene, ikke minst for å bedre sikkerheten. I denne sammenheng viser flertallet til kap. 14.2.5.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre har merket seg at hvert enkelt flyselskap ønsker om å ta hånd om sine passasjerer før ombordstigning, og at disse ønskene kan føre til økt arealbehov og dårligere utnyttning av teknisk utstyr. Disse medlemmer har også merket seg mulig behov for økt kapasitet og bedre service, dersom en får trafikkøkning. Disse medlemmer mener det er viktig å utvikle lufthavner som har høgt aktivitetsnivå og overskudd, likevel må investeringer som gir økt sikkerhet ved alle lufthavner prioriteres foran andre behov.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen som mulige investeringer for bedre kapasitet og service nevner Sola, Flesland og Værnes, samt at Pir B på Gardermoen vil bli vurdert bygd i perioden. Disse medlemmer vil understreke at det med dagens miljøproblemer knyttet til flytrafikken er et mål å unngå så sterk vekst i flytrafikken som er nødvendig for at pir B skal bli lønnsom. Disse medlemmer vil også peke på mulighetene knyttet til opprettelse av flere direkteruter til utlandet fra flere av de andre stamflyplassene som et godt alternativ til videre utvidelse på Gardermoen.

6.2.4.3 Konkurransen på det norske jernbanenettet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, mener det i større grad må sannsynliggjøres at de potensielle gevinstene ved å åpne jernbanenettet i persontransport for flere aktører er større enn de samfunnsøkonomiske kostnadene som følger av et slikt system, før det eventuelt åpnes for økt konkurranse også i persontransport. Flertallet har videre merket seg at Regjeringen vil arbeide for at de sentrale innenlandske jernbanestrekningene åpnes for internasjonale godstransporter i tråd med utviklingen i EU. Flertallet viser videre til merknader i kap. 3.2.2 Rammebetingelser for norsk transportpolitikk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er enige i at det er riktig å åpne for mer konkurranse på det norske jernbanenettet. Disse medlemmer vil likevel understreke at når det fra enkelte hold framstilles som om det ikke er konkurranse på det norske jernbanenettet, er dette ikke riktig. Norge er faktisk blant de land i Europa som organisatorisk og lovmessig har kommet lengst med å legge forholdene til rette for å åpne for konkurranse på jernbanenettet. Det er i dag allerede åpnet for flere aktører på deler av det norske jernbanenettet, særlig innenfor godstransport.

Disse medlemmer mener det er riktig gradvis å åpne for konkurranse på det norske jernbanenettet og vil peke på at en tilrettelegging for flere aktører på sporet må ses i sammenheng med tilgjengelig sporkapasitet og hensynet til trafiksikkerheten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil framheve at jernbanesektoren står foran en omfattende liberalisering i europeisk sammenheng. Både for gods- og persontransport vil sporene bli åpnet for konkurranse.

Disse medlemmer mener dette er en gledelig utvikling som vil bidra til å bedre jernbanens konkurransevne og føre til at jernbanens markedsandel styrkes.

Disse medlemmer mener at det er et betydelig effektiviseringspotensial å hente ut ved å konkurranseutsette persontransporttjenestene på jernbane.

For tidlig å kunne hente ut gevinstene som konkurransen innen jernbanesektoren vil medføre, ser disse medlemmer det som viktig at man raskt kommer i gang med konkurranse på jernbanesporet og at Norge blir et foregangsland som ligger i tet i den forestående liberaliseringsprosessen. Det vil også bidra til at norske aktører vil få et konkurransefortrinn i forhold til land som liberaliserer jernbanesektoren på et senere tidspunkt.

Disse medlemmer forutsetter som en selvfølge at NSB BA skal ha de samme vilkår for tilgang til kjørevegen som andre transportselskaper.

Disse medlemmer går imot at NSB BA skal skjermes mot konkurranse på persontransport inntil NSB BA er ferdig med å implementere sitt nye langdistansetog. Ingen har hittil oppnådd suksess og bedret sin konkurransevne ved å bli skjermet mot konkurranse.

6.2.4.4 Oppstillingsplasser for lastebilnæringen

Komiteen mener det har tatt altfor lang tid å etablere de nødvendige oppstillingsplasser for lastebilnæringen. Oppstillingsplassene er viktig for at sjåførene skal få anledning til å hvile. Uthvilte sjåfører er viktig for trafiksikkerheten på vegene. Storparten av alt gods blir transportert på veg og slitne lastebilsjåfører utgjør en alvorlig trussel mot trafiksikkerheten.

Komiteen viser til at etablering av slike oppstillingsplasser vil kreve betydelig medvirkning og ansvar også fra kommunale myndigheter. Behovet for slike plasser finnes ikke minst i tilknytning til bysentra. Komiteen legger til grunn at departementet kontakter kommuner i de aktuelle byområdene for å få et samarbeid om å etablere slike plasser.

Komiteen har merket seg at departementet vurderer å utarbeide samlede planer for godstransporten ved neste revisjon av transportplanen, og forutsetter at dette ikke fører til unødige forsinkelser i arbeidet med å etablere slike oppstillingsplasser, men at dette følges opp i første del av transportplanperioden.

Komiteen er opptatt av at slike plasser har et godt servicetilbud, med godt vedlikehold. På vinterstid er det viktig med tilfredsstillende snøbrøyting.

6.2.5 Utviklingen av transportkorridorer i Europa

Komiteen vil vise til arbeidet med å etablere TEN-T, som sammen med EUs arbeid, vil styrke skipsfar-

tens rolle innen varetransport. Det er viktig at norske myndigheter bidrar til at Norge blir koblet opp mot disse korridorane.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har ingen prinsipielle motforestillinger mot at NSB BA engasjerer seg i skandinaviske togruter, men vil sterkt understreke at NSB BA nå må fokusere på det som er selskapets kjerneoppgave: det å drive persontransport i Norge, og da hovedsakelig i de befolkningstette områdene.

Disse medlemmer vil peke på at den internasjonale konkurranse om lokalisering av bedrifter krever internasjonalt likeverdige rammebetingelser. For transportens del innebærer det at de transportpolitiske rammebetingelsene må være bedre enn i de land vi konkurrerer med, gitt de lange avstandene norske bedrifter ofte har. Transportkorridorer som er knyttet opp mot transportkorridorane i Europa, representerer viktige rammebetingelser for norsk næringsliv.

Disse medlemmer registrerer med bekymring at avgiftene på norsk luftfart er langt høyere enn land det er naturlig å sammenligne seg med. Det høye avgiftsnivået bidrar til å redusere antallet flyginger. Samtidig bidrar det høye avgiftsnivået til å undergrave konkurransen ettersom aktører som har sin hovedaktivitet i Norge kommer dårligere ut enn flyselskap som har mesteparten av sin trafikk utenfor Norge. Dette er meget bekymringsfullt.

Disse medlemmer understreker av luftfartsavgiftene må reduseres for å opprettholde konkurransen innen luftfarten. Disse medlemmer vil derfor gå inn for å fjerne passasjeravgiften.

7. TRANSPORTPOLITIKKEN SOM REGIONALPOLITISK VIRKEMIDDEL

7.1 Sammendrag

Distrikts- og regionalpolitiske utfordringer

Regjeringen vil gjennom transportpolitikken bidra til å fremme robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner ved å:

- styrke tilgjengeligheten til og mellom regionale sentra i distriktene
- tilrettelegge transporttilbudet for et desentralisert næringsliv
- sikre god tilgjengelighet til landsdelssenter, hovedstad og internasjonale reisemål
- sikre grunnlaget for offentlig transport gjennom statlig kjøp av persontransporttjenester og utvikling av knutepunkter i tilknytning til statlig transportinfrastruktur.

Regjeringen har som mål å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret og utvikle robuste regioner i alle deler av landet.

Regjeringen ser utvikling av norsk havbruksnæring som et viktig grunnlag for framtidig vekst i distriktene. Dette er en næring som tradisjonelt har stilt strenge krav til transportløsninger.

Transportpolitiske utfordringer i distriktene

De transportpolitiske hovedutfordringene i distriktene kan i stor grad sammenfattes til avstandsulemper i tid og pris. Transportpolitikkenes hovedoppgave i distriktpolitisk sammenheng blir da å redusere avstandsulemper. I tillegg er det av stor betydning å sikre trygge og pålitelige transporter gjennom rassikring og utbedring av flaskehalsar.

Næringslivets transporter med store kjøretøy står overfor særegne problemer på grunn av størrelse og vekt. Det er en utfordring å tilpasse hele vegnettet til de nye og økte dimensjoner som nå brukes på hovedvegnettet.

Transportsektorenes betydning og aktuelle tiltak

En rekke tiltak i Regjeringens transportpolitikk bidrar til utvikling av arbeidsmarkedsregioner gjennom reduserte avstander internt i regionen, og til mer robuste regioner gjennom tilrettelegging for et desentralisert næringsliv:

- utvikling av et godt overordnet transportnett for å binde regioner sammen og sikre gode forbindelser inn mot regionale tyngdepunkter
- styrket satsing på drift og vedlikehold av vegnettet, kombinert med en balansert utbygging
- oppgradering og tilpassing av det regionale luft-havnnettet
- havne- og farledsforbedringer
- kjøp av kollektivtransporttjenester der trafikkgrunnlaget er for lite til bedriftsøkonomisk lønnsom drift
- tilrettelegging for et tilfredsstillende transporttilbud langs kysten
- styrking av ferjetilbudet
- økt kapasitet i jernbanenettet.

Aktuelle tiltak for å bedre veginfrastrukturen er standardheving av eksisterende vegnett, rassikring og utvikling av sammenhengende standard på riks- og fylkesveger. Det legges opp til i større grad å prioritere utvikling og utbedring for å bedre trafiksikkerhet og framkommelighet gjennom en gradvis heving av den generelle standarden på det eksisterende vegnettet, framfor å bygge nye vegforbindelser, inklusive ferje-avløsningsprosjekter.

Regjeringen vektlegger opprustning av strekninger på stamvegnettet som kan bedre regulariteten for næringslivet i distriktene.

I dag synes standarden på det øvrige riksvegnettet ofte å være noe bedre enn standarden på fylkesvegnettet. Samferdselsdepartementet mener at spørsmål vedrørende vegnettenes funksjoner m.v. bl.a. må vurderes

i lys av oppfølgingen av Oppgavefordelingsutvalget (jf. NOU 2000:22).

En vesentlig forutsetning for å styrke kollektivtransporten i regionene er å utvikle et kollektivnett som binder ulike transportformer sammen og gjør det enkelt å bytte transportmidler.

Samferdselsdepartementet prioriterer utbygging av jernbanenettet der trafikken er størst. Økt kapasitet for jernbanen i Osloområdet vil bidra til bedre forutsetninger for togtrafikken i hele landet. Departementet vil i tillegg legge forholdene bedre til rette for effektiv godstransport på Nordlands- og Ofotbanen. For å øke fleksibiliteten i distriktenes transporttilbud, legger departementet opp til å bygge terminaler som kan effektivisere omlasting mellom jernbane og henholdsvis veg og sjø.

Samferdselsdepartementet vil fortsette oppgraderingen av de regionale lufthavnene i planperioden.

Grunnlaget for offentlig transport

Utfordringene for kollektivtilbudet i regionene skiller seg fra byene som følge av svakere og mer spredt trafikkgrunnlag, lengre avstander og større konkurranse fra privatbilen. Det er likevel behov for et kollektivtilbud, ikke minst for å imøtekomme transportetterspørselen til reisende uten tilgang til bil.

En viktig del av det offentlige engasjementet i transportsektoren er å ta ansvaret for et kollektivt transporttilbud i alle deler av landet.

De siste tiårenes utvikling i fly- og vegforbindelser, ferjetilbud, hurtigbåt og Hurtigruten har bidratt til et betydelig bedre transporttilbud i distriktene. Utviklingen av parallelle tilbud gir imidlertid grunnlag for å vurdere nærmere mulighetene for en mer effektiv ressursutnyttelse og endret arbeidsdeling mellom transportformene.

Regjeringen ønsker i planperioden å få til en generelt bedret driftsstandard i ferjetilbudet, med hovedvekt på stamvegsamband og viktige regionale samband. Viktige distriktssamband vil også få økt standard.

Ferjer i stamvegsamband bør som et utgangspunkt ha minst halvtimes avganger 18 timer i døgnet og time-savganger for øvrig. Vegen vil med dette være åpen 24 timer i døgnet på prioriterte strekninger.

Samferdselsdepartementet finner det ikke aktuelt å vurdere spørsmålet om gratis riksvegferjer for personer og kjøretøy videre, noe som ville øke tilskuddsbehovet med i størrelsesorden 1,3-1,4 mrd. kroner årlig.

Departementet vil vurdere mer aktiv bruk av tidsdifferensierte takster i ferjesektoren, og det vil videre bli vurdert å harmonisere ferjeregulativet og bompengeregulativet.

Passasjerbetalingene utgjør i dag ca. 300 mill. kroner, eller rundt 25 pst. av billettinntektene i ferjedriften. Departementet tar sikte på å prøve ut en proveny-nøytral ordning hvor passasjerbetalingen innarbeides i kjøretøytakstene på enkelte samband.

Spørsmålet om generell adgang til bruk av anbud i ferjedriften har vært ute til høring. Departementet vil

vurdere hvorvidt det skal foreslås generell adgang til bruk av anbud også i ferjedriften.

Tilbudet av ekspressbussruter er i dag behovsprøvd. Konkurransesituasjonen i forhold til jernbanen står i denne sammenheng sentralt.

Departementet legger opp til en oppmyking av behovsprøvingen for bussruter som har parallellitet med jernbanen.

Samferdselsdepartementet legger opp til en bred vurdering av region- og lokaltogtilbudet i forbindelse med forhandlingene om ny rammeavtale for statlig kjøp av persontransporttjenester fra NSB for perioden 2002-2005.

Statens engasjement i regional luftfart har som mål å sikre rask og effektiv forbindelse mellom distriktene og mer sentrale strøk.

De korte rullebanene vil også i framtiden kunne representere et problem for konkurransen om flyrutene.

Det vil først være aktuelt med eventuelle endringer i statens engasjement fra og med neste anbudsperiode, dvs. etter 1. april 2003. Samferdselsdepartementet legger foreløpig ikke fram konkrete forslag om hvilke lufthavner der rutedriften bør videreføres og hvilke lufthavner som eventuelt bør nedprioriteres og i ytterste konsekvens nedlegges. Det legges opp til at Samferdselsdepartementet fortsatt skal ha det overordnede ansvar for kjøp av regionale flyrutetjenester.

Regjeringen og hurtigruteselskapene er enige om å inngå en rammeavtale fra og med 2002 om kjøp av transporttjenester tilsvarende dagens produksjon for en femårsperiode. ESA har notifisering av avtalen til vurdering. For perioden etter 2006 legges det til grunn at en bør vinne erfaringer med den nye avtalen, bl.a. i lys av at avtalen gir rom for utskifting av de to eldste fartøylene. Dette kan få betydning for vurderinger av om Hurtigruten i framtiden kan drives uten offentlig kjøp av tjenester, slik intensjonen var med gjeldende avtale av 1991. Regjeringen tar derfor sikte på å komme tilbake til dette spørsmålet i forbindelse med rulleringen av transportplanen som legges fram for Stortinget i 2004.

7.2 Komiteens merknader

7.2.1 Distrikts- og regionalpolitiske utfordringer

Komiteen vil peke på at store avstander og spredt bosetting gjør Norge som nasjon avhengig av gode transportløsninger. En effektiv infrastruktur er avgjørende for at det skal være mulig for bedrifter i Distrikts-Norge å være konkurransedyktige. Bygging av infrastruktur gir gode kommunikasjoner og knytter landsdelene sammen. Det gir effektive transportårer ut av landet. Dette er god distriktspolitikk og god næringspolitikk.

Komiteen mener at et godt transporttilbud også er en forutsetning for å skape fungerende arbeidsmarkedsregioner. Mange distriktsregioner sliter med å få nok arbeidskraft og å få kompetent arbeidskraft. Et godt transporttilbud øker mobiliteten til arbeidstakerne

og styrker verdiskapningen og bosettingen i distriktene. Større mobilitet gjøre det også enklere for begge i et parforhold å finne interessante jobber i alle deler av landet, særlig viktig er det at dette kan gjøre det enklere å få kvinner til å bosette seg i distriktene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Høyre, vil ha en samferdselspolitikk som sammen med andre virkemidler bidrar til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret og sikrer et levedyktig næringsliv i distriktene. Flertallet er opptatt av at transportpolitikken skal være et viktig redskap i en aktiv nærings- og distriktspolitikk, og medvirke til å utvikle robuste regioner i alle deler av landet.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til samferdselssektorens betydning for å skape bedre vilkår for verdiskaping, sysselsetting og bosetting i hele landet. Disse medlemmer viser i den sammenheng til at bosettingen rundt om i landet i stor grad er basert på utnyttelse av de lokale ressursene. For å kunne opprettholde strukturen i bosettingen og næringslivet er godt utbygde kommunikasjoner en nødvendig rammebetingelse. Disse medlemmer vil derfor understreke viktigheten av at det blir ført en aktiv samferdselspolitikk som legger til rette for at bosettingsmønsteret kan holdes oppe, og at lokalsamfunn over hele landet kan utvikles.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen i forslaget til Nasjonal transportplan legger opp til en sentralisering av investerings- og vedlikeholdsmidlene i samferdselssektoren. Disse medlemmer vil ha en sterkere prioritering av distriktene. Det heter i meldinga at:

"Regjeringen vil prioritere bedringer i transportstandarden der dette bidrar til utvikling av robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner og bedre framkommelighet for næringslivets transport."

Disse medlemmer vil understreke at det er viktig at også utkantkommunene har god samferdselsinfrastruktur, ellers kan disse bli taperne i Regjeringens strategi.

Disse medlemmer vil peke på at råvareressursene og verdiskapning i stor grad skjer i distriktene. Det vises i denne sammenheng bl.a. til havbruksnæringen. For å utløse det store verdiskapingspotensialet som marin sektor representerer vil utbygging av infrastrukturen være svært viktig. En vilje til økt satsing på havneutbygging og utbygging av det sekundære vegnettet vil være avgjørende for effektiv transport til markedet for denne næringen. Disse medlemmer mener at det gjennom samferdselspolitikken må legges de nødvendige rammebetingelser som bidrar til nye arbeidsplasser i distriktene og utvikling av lokalsamfunn over hele landet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ønsker en satsing på transporttiltak som styrker grunnlaget for bosettingen og et levedyktig næringsliv i distriktene. Dette er den eneste oppskriften på å opprettholde et robust og mangfoldig Distrikts-Norge. Det er ingen god løsning å basere bosettingen i distriktene på "kunstig åndedrett" gjennom støtte til utvalgte bedrifter og næringer, og bevilgninger til tilfeldige distriktstiltak i kommunal regi. Et lønnsomt næringsliv er fundamentet for all annen samfunnsaktivitet, det gjelder i høyeste grad også i distriktene.

7.2.2 Transportpolitiske utfordringer i distriktene

Komiteen vil vise til at en godt utbygget samferdselssektor er viktig for Norges konkurransevne. Norsk næringsliv sliter med store avstandsurempene som følge av store avstander innenlands og til viktige eksportmarkeder.

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

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet deler Regjeringens vurdering om at transportpolitikken hovedoppgave i distriktspolitisk sammenheng blir å redusere avstandsurempene. Samtidig er det viktig å sikre trygge og pålitelige transport gjennom rasikring og utbedring av flaskehalsen.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre mener det er viktig å redusere avstandsurempene for distriktene. For store deler av vegnettet i distriktene er preget av for dårlig standard, flaskehalsen og aksellastbegrensninger. En rekke ferjestrekninger har for dårlig tilbud, enten det er for liten kapasitet, for få avganger eller at ferja slutter for tidlig om kvelden og starter igjen for sent om morgenen. I mange områder er også vegene rasfarlige. Dette er utfordringer som krever at en vesentlig del av innsatsen innenfor samferdselssektoren må rettes inn mot distriktene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at transportene rammes av et avgiftsnivå som ligger høyere enn gjennomsnittet i de land vi konkurrerer med. Det fører til at norske bedrifter har høyere logistikkostnader enn de land vi konkurrerer med. Det representerer en langsiktig trussel mot velferden og bosettingen rundt om i landet.

Særlig blir distriktene rammet av manglende investeringer i transportnettet og høye drivstoffavgifter. Med sine store avstandsurempene er et konkurransedyktig transporttilbud en forutsetning for bosettingen og verdiskapningen i distriktene.

Disse medlemmer har merket seg at det sjelden mangler verbal støtte når det gjelder å satse på utbygging av transporttilbudet i Distrikts-Norge. Derimot mangler det vilje fra stortingsflertallet til å prioritere disse tiltakene i de årlige budsjettproposisjonene. Dårlig standard på infrastrukturen, lange avstander til viktige markeder og høye transportavgifter gir næringslivet i distriktene transportkostnader som truer sysselsettingen og bosettingen i disse områdene.

7.2.3 Transportsektorenes betydning og aktuelle tiltak

7.2.3.1 Generelt

Komiteen er enig i behovet for å heve den generelle standarden på vegnettet i distriktene, men at det også er aktuelt å bygge nye vegtraseer, inkludert ferje-avløsningsprosjekter. Realiseringen eller avvisning av de ulike prosjekter må baseres på konkrete vurderinger.

Komiteen er enig i at det bør satses på utbygging av godsterminaler som kan betjene både bane, sjø og veg, og vil understreke at disse må være tilgjengelig på døgnbasis.

Komiteen ser hurtigbåter som et godt og effektivt transporttilbud langs kysten. Den teknologiske utvikling bidrar til å gjøre disse båtene sikrere og mer miljøvennlige.

Komiteen er enig i at ferjetilbudet langs kysten er for dårlig og at det øker avstandsulempene for distriktene. Komiteen ønsker å bedre frekvensen.

Komiteen mener derfor at stamvegsambandene minst bør ha halvtimesavganger 18 timer i døgnet og timesavganger for øvrig dersom spesielle forhold ikke tilsier noe annet.

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

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

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til at ferjetilbudet er for dårlig på en rekke strekninger. Spesielt er dette tilfelle på samband utenom stamvegnettet. Disse medlemmer mener det er viktig at det også på samband utenom stamvegnettet er et godt ferjetilbud.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti understreker det viktige i at i tillegg

til miljøvennlig drivstoff, vektlegges det i utviklingsarbeidet forbruk av drivstoff og å nytte miljødokumentert materialvalg ved bygging av ferjer. Ved utvikling av nye konsept legges det videre til grunn at modellene har relevans for tilstrekkelig antall samband slik at det ikke brukes mye ressurser på marginale prosjekt.

7.2.3.2 Rassikring

Komiteen vil understreke viktigheten av å satse på rassikring. Det er nødvendig både med hensyn til sikkerhet og fremkommelighet. Ras og rasfare er et stort problem for innbyggerne og vegtrafikken i deler av landet, og det er viktig at rassikringstiltak blir prioritert innen vegsektoren.

Komiteen mener at rassikringsproblemene er et av kriteriene som må påvirke fordelingen av vegmidler mellom fylkene og de ulike stamvegrutene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti, vil bemerke at handlingsplanen for rassikring og at rassikring er en egen post, ikke medfører at vegsektoren og rassikringsarbeid får tilført ekstra ressurser.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre mener rassikring er viktig for sikkerheten og for tryggheten for de som ferdes langs vegen. Disse medlemmer viser til at en egen post for rassikring ble gjenopprettet i samferdselsbudsjettet for 2001 som en følge av budsjettavtalen mellom Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre. Disse medlemmer har merket seg innvendingene knyttet til dagens utforming av rassikringsposten, bl.a. med tanke på at det er vanskelig å skille mellom hvilke investeringer med rassikringseffekt som skal føres over ordinær investeringspost 1320, post 30 og på rassikringsposten, post 31. Flere investeringer både på stamvegnettet og øvrig riksvegnett har positive konsekvenser i form av redusert fare for ras, uten at de finansieres med midler fra rassikringsposten. Disse medlemmer mener det er viktig å styrke rassikringsinnsatsen, og vil derfor beholde egen post for rassikring.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker en ny innretning av posten for rassikring. Innsatsen for rassikring på stamvegnettet har Stortinget anledning til å påvirke direkte gjennom styring av stamveginvesteringene. Disse medlemmer mener det i tillegg er ønskelig å premiere de fylkene som prioriterer rassikringstiltak og -investeringer innenfor tildelte midler til øvrige riksveger. For å oppnå dette ønsker disse medlemmer at posten for rassikring utformes som en tilskuddspost, hvor staten bidrar med en andel av kostnadene for fylker som prioriterer rassikring. Midlene bør kunne gå til rassikring både på øvrig riksvegnett og på

fylkesvegnettet. Med en slik utforming vil midlene som settes av til rassikring bidra til økt rassikringsinnsats. Samtidig vil det gi de fylkene som har store utfordringer knyttet til rassikring bedre mulighet til å gjennomføre viktige tiltak. Disse medlemmer ønsker at en slik omlegging av rassikringsposten blir vurdert i forbindelse med budsjettet for 2002.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil på denne bakgrunn vise til sine forslag til rammer, og at det er avsatt 1 mrd. kroner i reserverte planrammer, som blant annet vil bli benyttet til å styrke rassikringen, bedre framkommelighet og opprusting av enkelte prosjekter.

7.2.3.3 Faste dekker på riksveger

Komiteens flertall, medlemmene fra Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, har merket seg at innen 2003 skal alle riksveger ha fast dekke, og at satsingen utgjør omkring 400 mill. kroner over perioden 2000-2003.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at ved inngangen til planperioden forventes at det fortsatt vil være grusdekke på om lag 130 km riksveg som omfattes av grusvegpakka, og at satsingen utgjør ca. 400 mill. kroner over perioden 2000-2003. Disse medlemmer viser videre til at disse vegene, med unntak av noen strekninger med kulturhistorisk verdi, skal ha fast dekke innen utgangen av 2003. Disse medlemmer ser det som svært viktig at disse vegene får den nødvendige forsterking der dette er påkrevet før fast dekke legges. Disse medlemmer forutsetter at slik forsterkning er lagt inn i fastdekkeprogrammet, og at det ikke påvirker tempoet for gjennomføringen. Det forutsettes videre at en høyere standard i form av utbedringer og større omlegginger blir prioritert i forhold til andre prosjekt og tiltak innenfor fylkets ramme. Disse medlemmer understreker at gjennomføringen av dette arbeidet må være fullført innen utgangen av 2003 som forutsatt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener at kostnadene ved å legge fast dekke på alle riksveger er så moderate at det er rom for å gjennomføre legging av fast dekke før 2003 hvis Stortinget ønsker det.

Disse medlemmer foreslår derfor at programmet med å gi alle riksveger fast dekke blir forsert.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre er kjent med at det i en del tilfeller vil være hensiktsmessig å heve standarden på vegen samtidig som det legges fast dekke. Disse medlemmer vil understreke at det med unntak for stamvegene, er fylkene som må

prioritere en slik standardheving innenfor sine rammer for midler til øvrige riksveginvesteringer.

7.2.3.4 Fylkesveger

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at ordningen med tilskudd til fylkesvegformål, herunder tilskudd til trafikkikkerhetstiltak, store fylkesvegprosjekter og forsterkning, over Samferdselsdepartementets budsjett er avvirket fra og med 2001, jf. Stortingets behandling av St.prp. nr. 62 (1999-2000) og Innst. S. nr. 252 (1999-2000), og er nå innlemmet i inntektssystemet for fylkeskommunene.

Etter flertallets vurdering vil det på landsbasis kun være noen få større nye fylkesvegprosjekter som er aktuelle å realisere i første 4-års periode. Den opprinnelige fordelingen av kostnadene knyttet til finansieringen av slike prosjekter var prosentvis 40 og 60 mellom fylkeskommune og stat. Flertallet er usikre på om de aktuelle fylkeskommuner vil være i stand til å realisere slike nye prosjekter, uten at disse prosjektene må få riksvegstatus. Flertallet ser det som svært positivt at slike prosjekter kan realiseres som fylkesvegprosjekter med store lokale bidrag.

Disse medlemmer ber derfor departementet om å komme tilbake til Stortinget med forslag til en overgangsordning som sikrer at de få gjenværende store fylkesvegprosjektene blir realisert i Nasjonal transportplan-perioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at Stortinget vil komme tilbake til hvem som skal overta ansvaret for fylkesvegene når fylkeskommunene blir nedlagt.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti konstaterer at fylkeskommunene har vært sultefora, ved at stortingsflertallet ikke har gitt rammeoverføringer som holder til de oppgaver som skal løses, og at fylkesvegene blir taperen i prioritering ovenfor helse og skole. Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti ønsker å styrke fylkeskommunenes økonomi samt til vårt ønske om endringer av overføring til samferdsel til fylkene (jf. kap. 9.2.1).

7.2.4 Grunnlaget for offentlig transport

7.2.4.1 Kollektivtransport

Komiteen finner grunn til å understreke kollektivtransportens betydning utenfor våre tettest befolkede områder. Her er utfordringen å opprettholde et akseptabelt rutetilbud innenfor den samlede kollektivtransporten. I denne sammenhengen må det pekes på at det kan gjøres store forbedringer i trafikkplanleggingen slik at man i større grad oppnår at ulike kollektive transportmidler korresponderer med hverandre. Jernbane, busstrafikk og sjøtransport må mate hverandre med trafikk. Å utnytte dette potensialet enda bedre, er

et av de aller viktigste transportpolitiske virkemidlene i forhold til distriktene.

Komiteen viser til at behovet for informasjon om det kollektive rutetilbudet er stort, og er opptatt av å styrke og samordne denne informasjonsvirksomheten både gjennom telefon 177, bedre internettbasert informasjon og gjennom trykte medier. Komiteen ber departementet bidra i en slik styrking, blant annet ved å bidra til en helhetlig nasjonal søkeside på internett med ruter for all kollektivtrafikk.

Komiteen har merket seg at den øvre fartsgrensen for busser fortsatt er 80 km/t også der hvor privatbiler og mindre kjøretøyer har 90 km/t. Komiteen ser at dette kan være til hinder for trafikkflyt og framkommelighet for kollektivtrafikken, og ber departementet vurdere hensiktsmessigheten og sikkerhetsmessige aspekter ved å heve fartsgrensen på disse strekningene til 90 km/t også for busser.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til Budsjett-innst S. nr. 13 (2000-2001), hvor komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, uttalte følgende:

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

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

Flertallet legger fortsatt dette til grunn.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2002 redegjøre for hvordan kollektivtransportens andel av den totale transporten skal økes."

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ser positivt på Regjeringens satsing på kollektivtransporten slik den framkommer i forslaget til Nasjonal transportplan. Kollektivtrafikkens betydning i transportsystemet blir stadig større. Særlig gjelder dette i de områdene av landet som har den største befolkningskonsentrasjonen. I overkant av 60 pst. av landet befolkning bor i de fire største byområdene. Den forventede trafikkveksten i

disse områdene vil skape en rekke problemer knyttet til manglende kapasitet i vegnettet, miljøproblem og knapphet på areal. Det er derfor helt avgjørende at kollektivtransportens andel av den samlede persontransporten øker.

Disse medlemmer er bekymret for at kollektivtransportens andel av persontransporten over lang tid er blitt redusert, og vil sterkt understreke nødvendigheten av at denne utviklingen snus. For å oppnå dette er det nødvendig å sette inn en rekke tiltak over et bredt spekter, slik Regjeringen foreslår.

Det er en forutsetning at kollektivtrafikken både har kapasitet og et ruteopplegg som gjør det mulig å håndtere et vesentlig økt antall reisende. For å oppnå dette er det viktig at kollektivtransporten er organisert på en effektiv måte, samtidig som den har et forsvarlig økonomisk driftsgrunnlag som også gir rom for nødvendige materiellanskaffelser.

Disse medlemmer vil vise til at statlige myndigheter har et overordnet ansvar for å legge til rette for de økonomiske rammebetingelsene. Disse medlemmer vil understreke at kollektivtransportens økonomiske rammebetingelser samlet sett må styrkes ut fra dagens situasjon. For å styrke organiseringen av kollektivtransporten i storbyområdene kan det bli aktuelt å flytte driftsansvaret fra enkelte fylkeskommuner til storbyområdene.

Disse medlemmer har merket seg at EU legger til rette for en sterkere satsing på kollektivtransport, slik det også er ønskelig i Norge. Vi må imidlertid være klar over at Norges spesielle bosettingsmønster og geografiske forhold gjør det nødvendig med et sterkt offentlig engasjement og ansvar for kollektivtransporten. Her vil det viktigste virkemiddelet være et fortsatt relativt omfattende kjøp av kollektivtransporttjenester. I løpet av 1990-tallet har kollektivtransporten gjennomgått en betydelig effektiviseringsprosess. Denne prosessen pågår fortsatt, og det er etter disse medlemmers oppfatning derfor ikke behov for at offentlig kjøp av kollektivtjenester skal pålegges et generelt prinsipp om anbudsinnhenting. Disse medlemmer mener dette må være opp til den enkelte fylkeskommune.

Disse medlemmer ønsker også å minne om at innenfor den totale kollektive transportsektoren utfører drosjenæringen en betydelig del av transportarbeidet. Drosjenæringen kan ha en viktig rolle bl. a. som et tilbringersystem til det øvrige kollektivtilbudet.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre mener det er viktig at overføringene til drift av kollektivtrafikk ses i sammenheng både med overføringene til vegformål, herunder investeringer i tilrettelegging for kollektivtransport, og med bevilgningene til investeringer i jernbane og kjøp av tjenester fra NSB BA.

Disse medlemmer vil peke på problemene knyttet til dagens ordning hvor midlene til kollektivtransport er en del av rammeoverføringene og må dermed

konkurrere med helse, skole og andre gode formål. Disse medlemmer mener det vil være en fordel om midlene til vegformål og til kollektivformål får samme status.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen vurdere å flytte bevilgningen til kollektivtransport ut av rammeoverføringene til fylkeskommunene og Kommunal- og regionaldepartementets budsjett og over til Samferdselsdepartementets budsjett."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til at dagens kollektivpolitikk er gjennomsyret av reguleringer og tilskuddsordninger. Det kan imidlertid virke som om myndighetene ikke har den helt store oversikten over hvor nødvendige de forskjellige tilskuddene er.

Disse medlemmer mener at der hvor subsidier fører til at bussene kjører inn uforholdsmessig mye penger bør behovet revurderes. Selvsagt skal det være lov å bli rik, men det kan være et signal om at subsidieringen kanskje ikke er nødvendig.

Disse medlemmer mener at subsidiering av bussruter kun bør forbeholdes der hvor ingen busselskaper vil kjøre, men hvor det offentlige ønsker et rute tilbud.

Disse medlemmer vil peke på at drosjenæringen er en viktig del av kollektivtilbudet. Særlig for funksjonshemmede har drosjenæringen en stor betydning på bakgrunn av drosjenes fleksibilitet og brukervennlighet.

Disse medlemmer vil peke på at det innen drosjenæringen som i andre næringer er behov for konkurranse. De reguleringer som finnes for næringen bør samtidig liberaliseres eller fjernes. Det må ikke være kvantitative begrensninger med hensyn til antall drosjesentraler og løyver, og prisnivået må fastsettes av markedet.

Disse medlemmer vil vise til at Øst-Telemark Automobilselskap A/S i 1997 fikk godkjenning til å etablere TIMEkspresen mellom Notodden og Oslo med avgang hver time det meste av døgnet.

Disse medlemmer har registrert at trafikken ble betydelig større enn planlagt, noe som førte til utvidet løyve for halvtimesruter.

Disse medlemmer mener at TIMEkspresen er en dokumentasjon for påstanden om at et stort trafikkgrunnlag skapes gjennom et godt tilbud. Flere andre selskaper har fulgt opp med tilsvarende søknader, og de bør selvsagt innvilges når selskapene selv står økonomisk ansvarlig.

Disse medlemmer vil peke på at problemet for TIMEkspresen er imidlertid at de ikke får lov til å stoppe mellom Notodden og Oslo.

Disse medlemmer vil vise til at det foreløpig er bare fylkene Akershus, Oslo, Vest-Agder, Oppland, Nord-Trøndelag og Finnmark som har tatt i bruk

anbudskonkurranse i rutebilssektoren, og selv her er andelen ruter lagt ut på anbud svært beskjeden.

Disse medlemmer vil vise til at totalt på landsbasis blir bare 1,7 pst. av vognkilometrene lagt ut på anbud.

Disse medlemmer mener derfor at regelverk for kollektivtrafikk må liberaliseres, slik at selskaper uten offentlig støtte fritt kan etablere rutenett. Dersom en rute trenger offentlige subsidier, må ruten legges ut på anbud slik at de som vil kjøre ruten med minst subsidier får tilslag.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre viser til den svært sparsomme omtale av kollektivtrafikkens rolle i samferdselspolitikken i Nasjonal transportplan. Disse medlemmer mener kollektivtrafikkens rolle i samferdselspolitikken trenger en langt bredere og grundigere vurdering enn det Nasjonal transportplan gir grunnlag for.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram en stortingsmelding om kollektivtransport. Målsettingen må være å legge til rette for en kraftig vekst i kollektivtilbudet."

Disse medlemmer mener det er viktig med målrettet støtte til kollektivtransporten. Det er store forskjeller i potensialet for kollektivtransporten i distriktene i forhold til i byområdene. Støtteordningene bør ta hensyn til slike forskjeller. I distriktene er det svært viktig at kollektivtransporten sikrer framkommelighet for alle, og et tilstrekkelig tilbud. I byområder kan målsettingen for kollektivtransporten i like stor grad være å redusere biltrafikken. Disse medlemmer mener derfor det vil være hensiktsmessig at støtte til kollektivtransporten i byområdene i større grad knyttes til antall reisende, vekst i antall reisende og eventuelt til nedgang i bilbruken. Disse medlemmer forutsetter at dette blir vurdert i en egen stortingsmelding om kollektivtransport.

Disse medlemmer viser til at kollektivtrafikken i dag på grunn av oppgavefordelingen mellom staten og fylkeskommunene ikke i tilstrekkelig grad blir en integrert del av samferdselspolitikken. Budsjettforliket mellom Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre bidro til en bevilgning til kollektivformål over Samferdselsdepartementets budsjett, mens dette de siste årene har vært en del av overføringene til fylkeskommunene over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. Midlene har vært en del av rammeoverføringene.

Komiteen sin medlem fra Senterpartiet viser til at hovedansvaret for utforming av kollektivtransporten er lagt til fylkeskommunene. Fylkeskommunene kjøper kollektive persontransporttenester innan busstransport og båttransport. Stramme økonomiske rammer har i mange fylke ført til at både mate-

riell og kollektivtilbud ikkje er tilfredsstillande i høve til behova.

Dersom det skal vere mogeleg å føre meir persontransport over på kollektiv, noko som er heilt naudsynt ut frå omsynet til miljøet, må fylkeskommunane få auka økonomiske rammer. Denne medlemen vil tilføre desse midlane som frie midlar.

Denne medlemen viser til at Senterpartiet har gjort framlegg om å sanere gjeld i kommunesektoren tilsvarande 15 mrd. kroner. Dette vil òg bidra til å frigjere driftsmidlar, som i dag går til å betale renter og avdrag, og såleis betre den økonomiske handlefridomen i fylkeskommunane.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti konstaterer at kollektivtransporten ikke når de målene et bredt flertall en enige om. Dette medlem viser til at det offentlige støttenivået ligger i Europas bunnskipt. En EU-studie som tar for seg 140 europeiske byer viser en gjennomsnittlig tilskuddsandel for busstransport på 49 pst. og for transport på bane, inklusive metrosystemer og trikk på 63 pst.

På nittitallet inndro stortingsflertallet årlig en del av rammeoverføringene til fylkene ut fra forventet effektivisering av organiseringen av kollektivtilbudet. En eventuell inntjening ved effektivisering burde vært nytt til å bygge ut tilbudet, til å holde et lavere prisnivå osv. Resultatet av innstrammingspolitikken har blitt et dyrere og dårligere kollektivtilbud. Til tross for ønskene om å styrke kollektivtilbudet er de dårlige resultatene en konsekvens av en villet politikk.

Dette medlem viser til kap. 9.2.1 vedr. organisering av kollektivtransport på regionalt nivå, hvor samferdselsdelen av rammeoverføringene (deriblant til kollektivtransport) overføres samferdselsdepartementet og gis som en rammeoverføring til samferdsel til fylkene.

7.2.4.2 Ferjer

Komiteen vil vise til at en avgjørende forutsetning for å opprettholde og øke aktiviteten i Kyst-Norge er gode kommunikasjoner. Riksvegferjene utgjør en viktig del av et godt kommunikasjonstilbud. Dessverre er det slik at mange steder opplever ferjetilbudet som lite tilfredsstillende. Innvendingene går på forhold som mangel på kapasitet og for lav frekvens. Dette representerer et stort problem for personer og næringsliv. For næringslivet bidrar dette til usikkerhet ved leveranser, økt tidsforbruk og økte utgifter. Dette gjør det mindre attraktivt å investere i Kyst-Norge og bidrar til å redusere aktiviteten langs kysten. Det er derfor viktig å bedre ferjetilbudet.

Komiteen vil vise til side 91 i Nasjonal transportplan hvor det heter:

"Bedre ferjetilbud med hensyn til frekvens og åpningstid er viktige tiltak for å redusere avstandsulempene i distriktene. Slike tiltak vil også være til nytte for tungtrafikken. Regjeringen tar sikte på å bedre driftsstandarden. Det vil bli lagt vekt på stam-

vegsamband og viktige regionale samband. Også viktige distriktssamband vil få økt standard.

Det er utilstrekkelig kapasitet i ferjeflåten i viktige samband. Særlig i utkantsamband er ferjene i liten grad tilpasset dagens krav til næringstransporter. Gammelt materiell øker vedlikeholdskostnader, regularitetsproblemer og risikoen for ulykker. For å ivareta kystregionens utviklingsmuligheter, vil det i kommende planperiode være behov for modernisering av ferjemateriellet."

Komiteen slutter seg til de målsettinger som her kommer til uttrykk.

Komiteen mener at stamvegsambandene minst bør ha halvtimesavganger 18 timer i døgnet og timesavganger for øvrig, dersom spesielle forhold ikke tilsier noe annet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Høyre, har merket seg at tilskuddsbehovet til riksvegferjene vil øke i størrelsesorden 1,3-1,4 mrd. kroner hvis personer og kjøretøy kunne reise gratis.

Flertallet er enig i at det ikke er rom for å innføre gratis ferjetransport innenfor knappe samferdselsbudsjett.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at Stortinget ved behandling av endringslov til samferdselsloven 4. juli 1991 nr. 52 åpnet for begrenset forsøk med anbud i riksvegferjedriften. Flertallet har merket seg at erfaringene fra disse forsøkene er evaluert av Møreforskning. Vinnerne av prøveanbudene har lagt til grunn en reduksjon i driftskostnadene på 13 pst. i sine anbud, på tross av forbedring av tilbudet. Etter første anbudsår rapporterte selskapene at de ikke hadde klart å realisere de planlagte kostnadsreduksjonene. Flertallet har i denne sammenheng merket seg at etter departementets vurdering er det således for tidlig å si om selskapene faktisk vil klare å redusere driftskostnadene som planlagt i løpet av anbudsperioden.

Flertallet vil komme nærmere tilbake til bruk av anbud i riksvegferjedriften i forbindelse med behandling av en eventuell framleggelse av endringer i samferdselsloven.

Komiteen sine medlemmer frå Kristeleg Folkeparti, Høgre, Senterpartiet og Venstre vil peike på at ferjene er ein del av vegen og meiner det er urimeleg at kostnaden med å ta ferje langt overstig kostnaden med å køyre tilsvarande strekning med bil. Desse medlemene viser til at det i samband med handsaminga av statsbudsjettet for 2001 vart vedteke å betre rabattordningane for næringsliv og storbrukarar på ferjer, og at ferjetakstane skulle vidareførast på 2000-nivå.

Desse medlemene vil peike på at dette er tiltak som vil gi positiv effekt for mange lokalsamfunn som

er avhengige av tilkomst via ferjesamband. Næringslivet i slike lokalsamfunn har også trong for å redusere transportkostnadene for å oppretthalde konkurransevna si.

Disse medlemmene har vidare merka seg at Regjeringa tek sikte på ein større gjennomgang av ferjetakstregulativet. Etter desse medlemmene sitt syn vil ei forenkling av takstsystemet også kunne gi reduserte driftskostnader for ferjeselskapa.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg Møreforsknings opplysninger om at konkurranse på 4 riksvegferjesamband har medført 63 mill. kroner i årlige besparelser.

Disse medlemmer har merket seg Regjeringens utsagn i Nasjonal transportplan som lyder:

"Annen rutegående lokaltransport har allerede i flere år hatt mulighet for bruk av anbud. Erfaringene herfra, samt erfaringer med anbud i andre sektorer i Norge og internasjonalt, indikerer at anbud kan være et effektivt virkemiddel for økt effektivitet. Erfaringene viser også at muligheten til bruk av anbud i seg selv kan virke kostnadsdisiplinerende."

Disse medlemmer vil peke på at med stramme samferdselsbudsjett er det vanskelig å finne rom for å øke tilskuddene til riksvegferjene. Det er derfor nødvendig å finne andre måter å bedre ferjetilbudet på. I en forskningsrapport utarbeidet av Oeconomica på vegne av Norges Rederiforbund vises det til at erfaringen med konkurranseutsetting av riksvegferjesamband så langt har vært gode. I rapporten vises det til at ved de fire første sambandene som ble lagt ut på anbud i 1995 gikk driftskostnadene ned med 10-15 pst. og tilskuddsbehovet ble redusert med 23 pst. Det vises videre til at i 1996 utgjorde tilskuddet til tilskuddsberettigede riksvegferjer ca. 600 mill. kroner av en omsetning på 1,7 mrd. kroner. Dette illustrerer at det er betydelige beløp å spare på å konkurranseutsette riksvegferjedriften.

Disse medlemmer mener at ved å tilbakeføre de innsparte midlene til riksvegferjesambandene kan kvaliteten på riksvegferjetilbudet bli betydelig bedret. Kapasiteten kan økes og det kan bli hyppigere avganger. Det er viktig for å bedre framkommeligheten i Kyst-Norge, noe som er avgjørende for verdiskapning, sysselsetting og bosetting.

Disse medlemmer mener videre at ved å sette riksvegferjesambandene ut på anbud, vil fornyelsestakten innen ferjeflåten økes og kvaliteten bedres. Det kan stilles økte krav til sikkerhet og miljøstandarder. Dette kan sammen med andre incitament fører til betydelige teknologiske forbedringer innen ferjedriften. Dette kan i neste omgang gi positive industrielle ringvirkninger og legge grunnlag for ny næringsvirksomhet.

Disse medlemmer vil peke på det er viktig at anbud medfører at konsesjonæren er ansvarlig både for anskaffelse av ferjemateriell og drift av sambandet. Kapasitet, standard og frekvens fastsettes av myndig-

hetene som en del av konsesjonsvilkårene. Ved et slikt opplegg vil det etableres et annenhåndsmarked for ferjemateriell, noe som vil bidra til at det etableres en reell konkurranse.

Disse medlemmer vil vise til at et bedret ferjetilbud vil redusere behovet for bygging av broer, veger og undersjøiske tunneler. I en slik sammenheng kommer et bedret ferjetilbud gunstig ut økonomisk. I tillegg til lavere kostnader er ferjer en langt mer fleksibel investering som kan anvendes andre steder.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide forslag for konkurranseutsetting av riksvegferjesambandene."

Komiteen sin medlem frå Senterpartiet viser til at i fleire land er riksvegferjene gratis, medan ferjebillettane i Noreg medfører ein ekstra kostnad for trafikkantane. I Noreg er svært mange lokalsamfunn avhengige av ferjer og ferjeutgiftene blir ofte store, særleg for næringslivet og pendlarar.

Denne medlemmen vil peike på at både lågare ferjetakstar, betre ferjefrekvens og nattferjer er tiltak som vil vere positive for busetnad og næringsutvikling.

Denne medlemmen legg følgjande opptrappingsplan for betre ferjetilbod til grunn i perioden:

- halvering av ferjetakstane i løpet av planperioden
- betringar i rabattordningane
- auka ferjefrekvens/betre nattferjetilbod.

Denne medlemmen vil vise til at det i samband med handsaminga av statsbudsjettet for 2001 vart vedtatt å betre rabattordningane for næringsliv og storbrukarar på riksvegferjer, samt at ferjetakstane vart videreførde på 2000-nivå.

Denne medlemmen ser dette som eit første steg i ein opptrappingsplan.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser at gratis ferje medfører store årlige bevilgningsbehov. Dette medlem ser imidlertid at for en del ferjestrekninger blir det svært store kostnader for brukerne. Dette er kostnader som rammer distriktene, næringsliv og pendlere spesielt. Ferjetakstregulativet er svært omfattende med 113 soner og mange takstgrupper. Det er behov for forenkling av regulativet, og i denne kommende gjennomgang som Regjeringa tar sikte på bør det foretas en sterk reduksjon av takstene i de dyreste sonene, i tillegg til gode rabattordninger for storbrukere.

Tidsdifferensiering av ferjetakster

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Arbeiderpartiet, er uenig i at det skal innføres tidsdiffensierte ferjetakster. Dette vil kunne medføre økte takster i de tidene man skal til og fra jobb, og vil

ramme pendlere som fra før har høye utgifter til arbeidsreiser, med stor tyngde.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at tidsdifferensiering av takster kan være et redskap til å utjevne etterspørselen og dermed redusere køkostnadene for ferjebrukerne. Disse medlemmer ber om at det i forbindelse med mer aktiv bruk av tidsdifferensierte takster legges særlig vekt på at dette ikke unødvendig skal ramme brukere som er avhengig å reise på bestemte tider økonomisk, og om at departementet ser på muligheter for å motvirke dette, for eksempel gjennom rabattsystemer.

Passasjerbetaling, elektronisk billettering m.v.

Komiteen sitt fleirtal, medlemene fra Kristeleg Folkeparti, Framstegspartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre viser til at det pågår eit arbeid for å samordne billettsystema og innføre elektronisk billettering. Fleirtalet vil streke under verdien av at dette arbeidet blir ført vidare og intensivert. Dette vil ikkje minst opne for nye høve til å betre rabattordningane for storbrukarar av ferjetransport.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti er positive til en innføring av samordnet elektronisk billetterings- og betalingsystem på riksveg og ferje. Disse medlemmer har merket seg at det vil bli vurdert å harmonisere ferjeregulativet og bompengeregulativet.

Disse medlemmer viser videre til Regjeringens forslag om forsøk med en innarbeiding av passasjer-takstene i kjøretøytakstene på ferjer. Disse medlemmer ser at disse ordningene vil redusere kostnadene ved billettsystemer og billettering, og forenkle en innføring av samordnet elektronisk betaling på riksveg og ferje betydelig. Disse medlemmer er opptatt av å legge til rette for en slik samordning. Disse medlemmer understreker at slike forsøk bør finne sted i ferjesamband med få passasjerer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er overrasket over Regjeringens forslag om at passasjerne skal reise gratis med ferjene, og over at dette inntektsbortfallet skal erstattes av økte takster for kjøretøyene. En slik ordning vil medføre at næringslivet påføres økte transportkostnader, fra et fra før høyt kostnadsnivå.

Disse medlemmer vil vise til at det i tillegg er stor forskjell på sammensetningene av de ulike trafikantene på de ulike ferjesambandene. Det innebærer at på samband med mange biler og få passasjerer vil økningen på kjøretøyene bli beskjedne. På samband med et høyt passasjertall og få kjøretøy kan en slik omlegging medføre meget høye kostnader for kjøretøyene som benytter slike samband.

Disse medlemmer vil derfor gå imot en slik omlegging inntil det er nærmere utredet hvilke konsekvenser en slik omlegging vil ha.

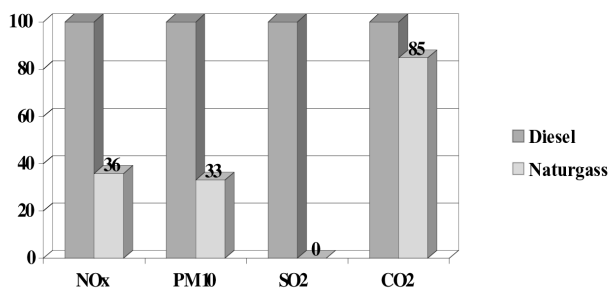
Disse medlemmer forutsetter at ferjetakstene ikke skal øke mer enn den gjennomsnittlige prisstigningen.

Komiteen sine medlemmer frå Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre er positive til forsøk der passasjerane reiser gratis med ferjene, men er ikkje samde i at inntektsbortfallet skal erstattast av auka takstar for køyretøy.

Gassferjer

Komiteen vil vise til at Stortinget ved flere anledninger har uttalt seg positivt om bruk av gass innen ferjesektoren på grunn av de reduserte utslippene bruk av gass medfører.

Utslippsreduksjonene ved overgang fra diesel til naturgass er vist i figuren:



Kilde: Notat om naturgass i transportsektoren av 27. mars 2000. Hordaland olje og gassenter/Norsk Gassforum

Komiteen vil vise til at som det går fram av figuren, er det NO_x-utslippene og partiklene som blir så dramatisk redusert.

Komiteen viser til spørsmål fra komiteen om gassferje der departementet opplyser at norske skipsverft mener at erfaringene fra prototypen vil redusere merprisen for neste LNG-ferje til 15-20 pst. over byggeprisen for dieselferjer, og at merkostnader kan reduseres ytterligere dersom LNG-drevne ferjer blir bygd i et visst antall.

Komiteen har merket seg at det vil være riktig å ta i bruk gassferjer ut fra et miljøsynspunkt spesielt i områder der lokale konsentrasjoner av nitrogenoksyd er høye. Og at dette vil være tilfelle på Vestlandskysten og nær større byer som Stavanger, Bergen og Trondheim.

Komiteen viser til at en usikkerhet ved gassdrift har vært sikker forsyning av LNG, men at dette synes nå å bli løst. Gasnor ASA har vedtatt å bygge et LNG-anlegg på Karmøy og regner med å kunne levere LNG høsten 2001.

Komiteen har også merket seg at i Hordaland har Naturgass Vest bygget ut et distribusjonsanlegg for CNG levert fra Kollsnes i Øygarden for forsyning til

gassbusser, andre kjøretøyer og varmekunder i Bergenområdet.

Det er et betydelig potensial for overgang fra olje og diesel til naturgass til industristeder og sjøtransport på Vestlandet. Naturgass Vest har derfor vedtatt å bygge et LNG-anlegg for forsyning av disse kundene. Selskapet har gjort avtale med Hardanger Sunnhordlandske Dampskipsselskap om levering av LNG til ferjer drevet av naturgass, som rederiet ønsker å sette i trafikk i kyststamvegsambandet Halhjem - Sandvikvåg.

Komiteen har videre merket seg tilbudet om levering av LNG fra Tjeldbergodden Luftgassfabrikk SA og Statoil Marketing, og at Statens vegvesen har vurdert tilbudet fra TLF/Statoil som mest interessant, både fordi det tilbys bestemte mengder av LNG til langsiktige leverandørpriser, og fordi forsyningen blir sikrere ved levering fra to separate anlegg.

Komiteen har merket seg at etter Statens vegvesens vurdering ligger det best til rette for nybygging av gassferjer for bruk i området Trondheimsfjorden – Molde. Sambandet Molde - Vestnes passer geografisk for gassdrift og trenger nytt ferjemateriell. Gassferjer i sambandet Flakk - Rørvik vil frigjøre to ferjer som vil passe godt i andre høytrafikkerte samband.

Komiteen ber departementet ta initiativ til at flere nye riksvegferjer bygges med gass som drivstoff, og at det legges til rette for å sikre drivstoffleveranser til slike ferjer.

Komiteen mener at utbygging av flere LNG-anlegg i Norge vil bidra til å kunne øke bruk av naturgass innenfor transportsektoren, og ser positivt på slik utbygging.

7.2.4.3 Ekspressbusser

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti er kjent med at dagens tilbud av ekspressbussruter er behovsprøvd, og at konkurransesituasjonen i forhold til jernbanen står sentralt i denne sammenheng.

Disse medlemmer viser til at det i 1993-1994 ble utført en undersøkelse som viser at konkurranseflatene mellom ekspressbuss og tog er små, og at det på dette grunnlag ble foretatt justeringer i retningslinjene, med vekt på en viss oppmyking av konsesjonspolitikken.

Disse medlemmer viser til at konsesjonspolitikken ble iverksatt våren 1996. I oppfølging av St.meld. nr. 39 (1996-1997) Norsk jernbaneplan 1998-2007 gikk Samferdselsdepartementet inn for løpende å vurdere konsesjonspolitikken, gjennom iverksetting av konkrete evalueringer. Disse medlemmer er videre kjent med at dette i første rekke var knyttet til oppretting av ruter som strekninger som delvis er parallelle med jernbanen.

Disse medlemmer er kjent med at Samferdselsdepartementet i 1998 fikk utført et evalueringsprosjekt for representative typer ekspresstilbud. Disse medlemmer viser til at evalueringen konkluderte med at konkurranseflatene mellom ekspressbuss bil/tog, samt

nyskapt trafikk for de utvalgte ekspressbussrutene i stor grad er i samsvar med tidligere funn. Disse medlemmer er videre kjent med at enkelte resultater representerer ny kunnskap om konkurransesituasjonen for ekspressbussrutene, og at dette først og fremst gjelder TIMEkspresen mellom Notodden og Oslo, og at denne har tatt om lag en tredjepart av togtrafikken.

Disse medlemmene viser til at konkurranseflaten mellom ekspressbuss og bil generelt er større enn mellom buss og tog.

Disse medlemmer er enig med Samferdselsdepartementet i at det i den framtidige konsesjonspolitikken må legges avgjørende vekt på hensynet til transportbrukerne.

Disse medlemmer har merket seg at departementet legger opp til en oppmyking av behovsprøving for bussruter som går parallelt med jernbanen. Disse medlemmer vil vise til ekspressbussenes store betydning blant annet for Distrikts-Norge, og at behovet for å styrke kollektivtransportens konkurransekraft også må komme i betraktning i Distrikts-Norge.

Disse medlemmer er enig i at det fortsatt blir gjort en konkret vurdering i de enkelte tilfeller.

Disse medlemmer er enig i at ekspressbussruter i denne sammenheng, etableres uten offentlig tilskudd.

Disse medlemmer mener at dersom ekspressbusspolitikken oppmykes, må det ha som konsekvens at lokale myndigheter aksepterer forutsetningen for å gi konsesjon til nye ekspressbussruter, og at togtilbudet vurderes i lys av markedsutviklingen.

Disse medlemmer viser til at den konkrete utformingen av denne politikken på lengere sikt vil bli sett i en sammenheng med et pågående utredningsarbeid i Samferdselsdepartementet, og at dette skal belyse alternative framtidige reguleringsformer og mulige konsekvenser av dem.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ønsker en liberalisering av ekspressbusspolitikken og viser til Regjeringens utsagn i Nasjonal transportplan hvor det heter:

"Det er lite rasjonelt å bruke knappe statlige ressurser på kjøp av jernbanetjenester dersom passasjerene heller velger slik busstransport, samtidig som det er store behov for innsats i jernbanesektoren andre steder."

Disse medlemmer vil peke på at ekspressbussene er et miljøvennlig, fleksibelt og rimelig kollektivmiddel. Ekspressbussene har særlig stor betydning for distriktene hvor de ofte også er det eneste kollektivtilbudet. Videre har ekspressbussene en begrenset konkurranseflate mot jernbanen og det er derfor ingen grunn til å hindre fri etablering av ekspressbussruter.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen åpne for fri etablering av ekspressbusser."

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre er kjent med at det har vært en betydelig vekst i omfanget av ekspressbussene de siste årene. Ekspressbussene utgjør et etterlenget tilbud i mange deler av landet, og har både ført til økt reiseaktivitet og redusert bruk av personbil på mange strekninger. Disse medlemmer mener ekspressbussene først og fremst bør utgjøre et tilbud der det ikke er jernbane, og der konkurranseflaten mellom buss og bane er liten. Disse medlemmer mener det er lite hensiktsmessig å åpne for ekspressbussene som får kompensasjon for autodieselavgift i konkurranse med jernbane på strekninger der staten betaler NSB for å opprettholde et togtilbud. Disse medlemmer mener derfor det er nødvendig å opprettholde noen restriksjoner i forhold til etablering av ekspressbussruter, men mener det bør åpnes for ekspressbussene der det er liten konkurranseflate mot jernbanen.

7.2.4.4 Region- og lokaltog

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at VISTA Utredning AS på oppdrag fra Samferdselsdepartementet har utført en analyse av nytte og kostnader knyttet til statlig kjøp av en del regional- og lokaltogtilbud sett i forhold til alternativt kollektivtransporttilbud med buss.

Flertallet er kjent med at det i den nevnte analysen ble anbefalt å erstatte nattoget på Raumabanen og togene på Arendalslinja, Bratsbergbanen, Randsfjordbanen (regiontogene) og vintertilbudet med regiontoget Voss - Myrdal med buss. Flertallet er noe skeptiske til om det er mulig å gi de reisende et like godt kollektivtilbud på disse strekningene ved å erstatte tog med buss. Dessuten må det i vurderingene tas med at det er den enkelte fylkeskommune som har ansvar for busstransport. Hvis staten legger ned jernbanetilbudet, har en ingen forsikring om at de respektive fylkeskommunene i framtida vil opprettholde et busstilbud.

Flertallet vil videre vise til at etter at NSB BA midlertidig la ned togtilbudet på Arendalslinja på grunn av mangel på lokomotivførere og erstattet det med buss, falt passasjerantallet betraktelig. NSB BA har derfor besluttet å omgjøre sin beslutning og å gjeninnsette tog på Arendalslinja.

Flertallet vil ikke trekke konklusjoner om å nedlegge deler av region- og lokaltogtilbudet og vil dessuten vise til at Stortinget i løpet av våren skal behandle den såkalte § 10-planen for NSB BA og vil komme tilbake til nærmere drøftinger av dette ved behandlingen av denne.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg følgende i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan:

"VISTA Utredning AS har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utført en analyse av nytte og kostnader knyttet til statlig kjøp av hoveddelen av regional- og lokaltogtilbudene i forhold til et alternativt kollektivtransporttilbud med buss. Det ble i analysen lagt vekt på å fange opp ulike kjennetegn ved togtilbudene, dvs. om tilbudet er fylkesinternt/-overskridende, omfang av andre togtilbud på strekningen, eventuell matefunksjon til kommersielle langdistansetilbud o.l. Følgende togtilbud ble analysert:

- Polarsirkelpendelen (Mosjøen - Bodø)
- Ytterstrekninger på Trønderbanen (Røros - Støren, Oppdal - Støren)
- Nattog på Raumabanen (Åndalsnes - Dombås)
- Flåm - Myrdal (vinter)
- Regiontog Voss - Myrdal
- Regiontog Kristiansand - Stavanger
- Arendalsbanen (Arendal - Nelaug)
- Lokaltog Bø - Neslandsvatn
- Bratsbergbanen (Nordagutu - Skien)
- Randsfjordbanen (Drammen - Hønefoss)
- Gjøvikbanen (Oslo - Gjøvik).

Analysene har hatt som forutsetning at bussen skal dekke samme marked og reisemønster som dagens togtilbud. Basert på samfunnsøkonomisk netto nytte av tilbudene, følsomhetsanalyser og nærmere realitetsvurderinger ble det anbefalt å erstatte følgende togtilbud med buss: Raumabanens nattog, Arendalsbanen, Bratsbergbanen, regiontog Randsfjordbanen og vintertilbudet med regiontoget Voss - Myrdal. Felles for disse togtilbudene er at det er mulig å etablere et busstilbud uten større økning i reisetid for de fleste passasjerene og med betydelig lavere kostnader enn dagens togtilbud.

Ut fra rene samfunnsøkonomiske betraktninger vil det være lønnsomt å erstatte også andre togtilbud med et alternativt busstilbud. Her trekker imidlertid andre forhold i retning av å opprettholde togtilbudet. På slike strekninger blir det anbefalt å foreta nærmere vurderinger, herunder muligheten for innsetting av nytt togmateriell."

Disse medlemmer vil gi publikum et best mulig tilbud ut ifra kvalitet og frekvens og ser ikke noe poeng i å subsidiere togtilbud dersom publikum i stedet velger busser som trafikkerer parallelt.

7.2.4.5 Regional luftfart

Komiteen vil peke på at en stor del av rutetrafikken på kortbanenettet krysser fylkesgrensene og bidrar til å knytte så vel landsdeler som de ulike landsdelene sammen. Det er derfor lite hensiktsmessig å overføre ansvaret for kjøp av persontransport på det regionale rutenettet til fylkeskommunene. En overføring av denne type ansvar til fylkeskommunene vil skape store utfordringer i forhold til overføringssystemet for fylkeskommunene. Videre vil det å overføre ansvaret for det regionale rutenettet kunne skape usikkerhet knyttet til de fylkesoverskridende rutene, da disse da vil være avhengig av prioritet fra flere fylkeskommuner.

Komiteen går derfor imot at fylkeskommunene skal overta ansvaret for kjøp av persontransporttjenester med fly.

Komiteen viser til den forventede åpning for bruk av satellittbasert navigasjonssystem i luftfarten. Ambisjonen er å innføre satellittbasert presisjonsinnflyging på de regionale flyplassene. Det vil øke sikkerhet og regularitet for flytrafikken. Komiteen ser tiltaket som så viktig at når teknologien er godkjent, så innføres det så raskt som mulig.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg Regjeringens strategi i forhold til den regionale luftfarten.

Flertallet legger til grunn at ordningen med kjøp av flyrutetjenester i distriktene vil fortsette, slik at det sikres en transportstandard på et tilstrekkelig nivå.

Flertallet viser til at nye samferdselsprosjekter og -tilbud har redusert reisetiden mellom flere kortbanelufthavner betydelig, og at flere planlagte utbygginger forsterker denne utviklingen.

Flertallet har merket seg at Regjeringen på denne bakgrunn vil vurdere den framtidige lufthavnstrukturen. Hvis utbygging av annen infrastruktur på samferdselssiden som nevnt foran reduserer reiseavstandene til andre lufthavner, må staten foreta en totalvurdering om støtten til de aktuelle lufthavner og om ruteflyginger skal videreføres.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg følgende utsagn i Nasjonal transportplan (St.meld. nr. 46 (1999-2000)):

"Manglende konkurranse på tilbudssiden, blant annet som følge av liten tilgang til egnet flymateriell til bruk på de relativt korte 800-meters rullebanene på mange av de regionale lufthavnene, er trolig en vesentlig grunn til dette. De korte rullebanene vil også i framtiden kunne representere et problem for konkurransen om flyrutene."

Disse medlemmer vil samtidig vise til Regjeringens uttalelse i samferdselsbudsjettet for 2000:

"Innenfor de økonomiske rammevilkår som anses realistiske for Luftfartsverket framover, bør en være varsom med å legge opp til baneforlengelser ut fra en begrunnelse av å introdusere større flytyper."

Disse medlemmer vil understreke at usikkerheten knyttet til fylkeskommunenes videre eksistens, er et ytterligere argument for at staten beholder ansvaret for det regionale rutenettet.

Disse medlemmer mener at det regionale rute tilbudet skal videreføres på dagens nivå også etter 2002, på bakgrunn av den store betydningen et godt rutetilbud på kortbanenettet har for næringslivet og bosettingen i distriktene.

Disse medlemmer vil videre understreke at idet man opprettholder et tilbud på dagens nivå, betyr ikke det at man viderefører dagens lufthavnstruktur. Hvis det finner sted utbygging av annen infrastruktur på samferdselssiden som reduserer reiseavstanden til andre lufthavner, må staten foreta en totalvurdering om

støtten til de aktuelle lufthavner og om ruteflyginger skal videreføres.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at for å opprettholde et akseptabelt nivå i flytilbudet også i utkantstrøk bør det gjennomføres avgiftslettelser for disse flyplassene.

Disse medlemmer mener ut fra et prinsipielt syn at flyplassene først bør gjøres om til selvstendige aksjeselskap, og deretter selges ut.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti understreker den betydning de regionale flyplassene har hatt for næringsliv og bosetting i distriktene. Disse medlemmer anser ikke at dagens struktur skal ha et evig liv, men at det må en grundig vurdering av konsekvenser for de aktuelle områder før det skjer endringer, for eksempel nedleggelse av flyplasser. Det må da være etablert transportforbedringer som ikke medfører ulemper for de aktuelle regioner.

Disse medlemmer er kritisk til den investeringspolitikk som Luftfartsverket fører og planlegger, og som kan medføre en nedprioritering av den teknisk/operative standard på de regionale lufthavner. Dette medlem vil videre vise til den manglende oppfølging av St.meld. nr. 15 (1994-1995) som la opp til rullebaneforlengelse til 1 000 meter på en rekke regionale flyplasser. En slik forlengelse ville medføre bedre regularitet, reduserte vektbegrensninger osv. med dagens flytyper.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser det som viktig ved utlysning av nytt anbud at det legges opp til større anbudsområder for å få større fleksibilitet i bruk av flypark samt at det tas større hensyn til intern kommunikasjon i regioner/fylker.

8. TRANSPORTPOLITIKK FOR DE STØRRE BYOMRÅDENE

8.1 Sammendrag

Mål og utfordringer

Regjeringen vil øke helse- og miljøkvalitetene i byområdene, redusere ulykkene og bedre framkommeligheten for næringstransporter og kollektivtrafikk.

Dette må skje med en kombinasjon av virkemidler og tiltak som bl.a. bidrar til å begrense veksten i transport med privatbil og legger bedre til rette for bruk av kollektive transportmidler og sykkel.

Regjeringen vil derfor i samarbeid med lokale og regionale myndigheter:

- styrke utviklingen av et effektivt, miljøvennlig og trafikksikkert transportsystem i byområdene,
- bedre vilkårene for utbygging og drift av en attraktiv kollektivtransport,

- bedre hovedvegnettet der dette bedrer framkommelighet og reduserer trafikkulykker og miljøbelastning,
- legge til rette for bruk av trafikkregulerende tiltak,
- videreutvikle modeller for strategisk areal- og transportpolitikk,
- prøve ut alternative metoder for transportsystemenes forvaltningsorganisering i storbyområder,
- bidra til utvikling av effektive godsknutepunkter som ikke medfører unødige belastning på byens andre funksjoner,
- følge opp tiltak for å redusere luftforurensing og støyproblemer.

De største byene står overfor store utfordringer når det gjelder framkommelighet, miljøbelastninger og arealbruk.

Samferdselsdepartementet vil legge økt vekt på en politikk der utbyggingen av hovedvegnettet i de større byområdene og kollektivtrafikken ses i sammenheng. Parallelt med dette vil departementet søke å redusere veksten i biltrafikken gjennom å stimulere til at persontrafikken vris mot kollektivtransport.

Samferdselsdepartementet vil arbeide for å styrke samordningen mellom forvaltningsnivåene på transportområdet. Parallelt med en innsats rettet mot å styrke samordningen, vil departementet ta initiativ til å få utprøvd alternative organisasjonsformer med et mer samlet ansvar.

Utviklingstrekk i større byområder

Det sentrale Østlandsområdet, dvs. dagpendlingsområdet til Oslo/Akershus, er landets mest folkerike og tettest befolkede område, med 40-45 pst. av landets befolkning. Inkluderes Stavanger-, Bergens- og Trondheimsområdet, blir andelen 60-65 pst. Dette innebærer at det for store deler av befolkningen er av betydning at disse områdene er effektive og funksjonsdyktige regioner, der hensyn til trivsel, velferd og kultur- og naturmiljøet ivaretas.

Forholdene ligger generelt bedre til rette for kollektive transportmidler i disse områdene enn i landet for øvrig.

Kollektivtransporten har tapt markedsandeler til privatbilen fra begynnelsen av 80-tallet. Etter 1990 har de fleste byområder klart å få til en stabilisering eller vekst i antall kollektivreiser.

Samferdselsdepartementet vil fortsette arbeidet med å legge til rette for alternativer som kan være mer kostnadseffektive enn utvidelse av vegkapasitet for å redusere kapasitetsproblemer.

Økt gods- og persontransport gir fortsatt store utfordringer knyttet til miljø i de største byområdene. Utfordringene er spesielt knyttet til lokal luftforurensing og støy, men også arealbruk, visuelt miljø og barrierer i bylandskapet.

Regjeringen vil styrke arbeidet med å redusere støyproblemene i Norge, og har i den forbindelse fastsatt et nytt nasjonalt mål for støy. Det nasjonale målet er en

betydelig skjerping i forhold til grenseverdier for innendørs støy som ble vedtatt i forskrift til forurensningsloven i 1997. Som følge av kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven må det gjennomføres støyskjerming og fasadeisolering av boliger.

Luftfartstilsynet har igangsatt en prosess som skal legge grunnlaget for arbeidet med å evaluere forskriften om inn- og utflygingstraseer for Oslo Lufthavn.

Regjeringens utgangspunkt er at næringslivet er tjent med at statens engasjement i godstransport avgrens til utforming av rammevilkår, herunder nødvendige hensyn til næringslivets behov for framkommelighet ved planleggingen av infrastruktur.

Virkemidler for å utvikle helhetlige transportløsninger

I de større byområdene er transportsystemet sammensatt og ansvaret delt på mange aktører. Storbyenes omegnskommuner utgjør mange steder en del av storbyregionen. For å kunne utvikle gode transportløsninger for samfunnet er det avgjørende med en stor grad av samordning og samarbeid mellom forvaltningsnivåer og andre sentrale aktører.

Det skal legges vekt på å oppnå gode helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene. På 90-tallet har myndighetene på sentralt, regionalt og lokalt nivå gitt samordnet transportplanlegging økt oppmerksomhet. Departementene mener at de rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR/ATP) må integreres ytterligere i planprosessen, slik at målene for retningslinjene i større utstrekning blir nådd.

Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet vil arbeide videre med grunnlaget for utvikling av strategiske areal- og transportplaner.

Selv om grunnlaget for en samlet forvaltningsreform i transportsektoren foreløpig er utilstrekkelig, finner Regjeringen det viktig å prøve ut alternative modeller for transportsystemets forvaltningsorganisering i byene, der investering og drift av infrastruktur for både veg og kollektivmidler ses i sammenheng med arealbruk. Samferdselsdepartementet vil følge opp med initiativ til å få utprøvd ulike modeller og vil bidra med finansiering.

Samferdselsdepartementet mener Statens vegvesens innsats for kollektivtransportplanlegging i hovedsak må rettes mot de større byområdene.

Midler til riksveginvesteringer (over statsbudsjettet eller bompenger) kan på visse vilkår alternativt brukes til tiltak utenfor riksvegnettet. Det blir over vegbudsjettet gitt tilskudd til tiltak utenfor statens ansvarsområde for å styrke kollektivtrafikken i Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger med omkringliggende kommuner (storbymidlene). Samferdselsdepartementet vil videreføre ordningen.

Virkemidler for økt framkommelighet og redusert transportomfang

Framkommelighetsproblemet i byene er først og fremst knyttet til kø på vegnettet, men også banenettet

har tidvis kapasitetsproblemer. Det er tre hovedkategorier av virkemidler for å løse køproblemene:

- kapasitetsutvidelser (utbygging og utbedring),
- tiltak som påvirker etterspørselen (vegprising, avgifter, parkeringsrestriksjoner, styrking av kollektivtrafikk, arealpolitikk osv.),
- trafikktekniske virkemidler (bedrer trafikkflyten).

Vegprising kan bli et aktuelt trafikkregulerende virkemiddel. Likedan kan parkeringsregulering bidra til alternative reisevalg. For å stimulere til økt belegg i personbiler og minibusser, vurderer Samferdselsdepartementet å gjennomføre forsøk hvor biler med tre eller flere personer tillates å benytte kollektivfeltene.

Departementet vil videreføre gjennomføringen av hovedvegutbyggingen i storbyene. Hvis de betydelige framkommelighetsgevinstene som er vunnet skal beholdes over tid, er det imidlertid også behov for tiltak som kan begrense veksten i biltrafikken.

Som en samlet strategi for å styrke jernbanen i forhold til vegtransport i storbyområdene, legges det i tillegg til utbygging i Osloområdet opp til kapasitetsutvidelser på Nord-Jæren, i Bergensområdet og i Trondheimsområdet.

Samferdselsdepartementet mener det er viktig at mulighetene til å føre en mer restriktiv parkeringspolitikk utnyttes som en del av en helhetlig areal- og transportpolitikk, noe gjeldende plan- og bygningslov til dels legger til rette for. Samferdselsdepartementet og Miljøverndepartementet vil i samarbeid vurdere mulighetene for tvunget frikjøp og innføring av avgifter på private parkeringsplasser.

Særskilte miljøtiltak

Stadig strengere miljøkrav til kjøretøy og drivstoff, gradvis utskifting av bilparken og redusert piggdekkbruk har allerede redusert utslippene fra vegtrafikken.

For å nå de nasjonale målene og tilfredsstillende de til enhver til gjeldende grenseverdier, kan det i tillegg være behov for andre, mer lokaltilpassede miljøtiltak.

Statlige transportmyndigheter har ansvar for å bidra til at lovpålagte miljøkrav overholdes, og til at vi når nasjonale miljømål.

Samferdselsmyndighetene vil følge utviklingen i overgangen til piggfrie dekk. Behov for endring i bruk av virkemidler må vurderes ut fra virkninger på forurensning og trafiksikkerhet. Departementet vil følge dette opp i de årlige budsjettframlegg.

Naturgass som drivstoff kan bidra til lavere utslipp. Videre bruk av naturgass i transportsektoren må først og fremst vurderes av aktørene i markedet. Gassetterspørsel fra transportsektoren vil, sammen med etterspørsel fra stasjonære brukere, kunne skape et marked som kan finansiere kostbar utbygging av et distribusjonssystem.

Transportsektorens ansvar i forhold til vedtatt nasjonalt støymål må primært følges opp med virkemidler som reduserer støyen ved kilden.

Lokalisering av havner

De nasjonale havnene er lokalisert til landets største byområder. Regjeringen har utpekt dem til nasjonale havner fordi de har stor nasjonal betydning som knutepunkter mellom sjøverts og landverts transport og som knutepunkter for transport til og fra utlandet.

Lokalisering av havnene og nødvendige arealbehov må ses i forhold til endelig bestemmelsessted for varene som distribueres over havnene.

Regjeringen legger til grunn at Oslo havn skal fungere som nasjonal havn for stykkgoods i planperioden, og at videre planer for utviklingen av Oslo havn i tilstrekkelig grad tar hensyn til det samlede havnebehovet i Oslofjordregionen.

Fiskeridepartementet mener det bør være rom for å vurdere opprettelse av flere interkommunale havnesamarbeid. Dette vil kunne bidra både til å etablere sterkere finansielle grunnlag for å etablere en moderne og effektiv havneinfrastruktur, og legge til rette for å se den samlede havneinfrastrukturen i et større geografisk område i sammenheng. Kommunene bør derfor ha et regionalt perspektiv for havnene, for derigjennom å bidra til at havnene blir et virkemiddel for utvikling av robuste regioner for næringsliv og bosetting.

8.2 Komiteens merknader

8.2.1 Mål og utfordringer

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Høyre, konstaterer at de største byene står overfor store utfordringer når det gjelder transport, både i forhold til framkommelighet og miljø. For å møte disse utfordringene må det settes inn flere tiltak.

Flertallet vil peke på at vegtrafikken dominerer person- og godstransporten i byene og det er grunn til å forvente at trafikkvolumene vil vokse i årene som kommer. For å kunne håndtere denne volumveksten er det nødvendig å styrke kollektivtransporten. Det innebærer utbygging av infrastruktur for kollektivtrafikken for buss og bane. I tillegg kan det være aktuelt å utvide det offentlige kjøpet av persontransporttjenestene i de største byene.

Flertallet vil understreke at selv om det er ønskelig at kollektivtransporten overtar markedsandeler, er det i tillegg nødvendig å bygge ut hovedvegnettet i de større byene.

Flertallet mener at en målrettet utbygging av hovedvegnettet og kollektivtransporten vil bidra til å løse de transportutfordringene som de større byene står overfor.

Flertallet vil for øvrig vise til de respektive partiers merknader under kap. 1.2 i denne innstilling.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre er opptatt av å løse miljø- og trafikkproblemene i storbyområdene. To viktige mål for samferdselspolitikken i de større byområdene må være bedre luftkvalitet og økt sikkerhet.

Disse medlemmer vil understreke at det er nødvendig å prioritere, og at det i storbyområdene i første rekke bør satses på kollektive transportløsninger. Miljøproblemene, spesielt knyttet til luftkvalitet og kjøpblemene, krever at det legges til rette for at en langt større andel av de reisende velger kollektive transportmidler. Disse medlemmer mener vegprising eller tidsdifferensierte bompengesatser bør tas i bruk som trafikkregulerende virkemiddel. Dette kan bidra til å redusere behovet for økt kapasitet på vegnettet og dermed frigjøre midler til investeringer i kollektive transportløsninger. Disse medlemmer vil videre understreke at både bompenger og inntekter fra vegprising må kunne benyttes som en del av finansieringen av kollektivtransporten. Disse medlemmer vil videre understreke lokale myndigheters ansvar for arealplanleggingen, herunder parkeringspolitikken, med tanke på å legge til rette for redusert bilbruk og økt andel kollektivreisende.

8.2.2 Utviklingstrekk i storbyer

Komiteen er tilfreds med at luftkvaliteten i norske byer generelt er god og at den lokale luftforurensingen har gått ned selv om trafikkmengden har gått opp. Komiteen har likevel merket seg at det fortsatt er perioder med høye konsentrasjoner av lokal luftforurensning.

Komiteen vil vise til at det fortsatt er store utfordringer knyttet til vegtrafikk og miljø. For å løse disse utfordringene ønsker komiteen at det tas i bruk positive virkemidler, hvorav økt satsing på kollektivtransport er det viktigste.

Komiteen vil peke på arealpolitikens sentrale rolle for utviklingen av reise mønstre. Det er i denne sammenheng viktig at kommunene samarbeider og finner helhetlige og hensiktsmessige løsninger for transportsektoren og arealbruken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Høyre, er enig i at det både må satses på utbygging av kollektivtransporttilbudet og hovedvegnettet for å hjelpe problemene med framkommelighet i de største byene.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, legger til grunn at store, omfattende bompengepakker vil ha forholdsvis lang gjennomføringstid. Samtidig er det viktig at slike pakker er så fleksible at pakkens innhold kan endres underveis i takt med behovene for utbygging, og at det i pakkene kan bygges ut kollektivløsninger som alternativ til vegprosjekter.

Flertallet finner det urimelig å ha som krav at alle prosjekter i en pakke som går over 15 år skal være ferdig detaljplanlagt før pakken fremmes.

Flertallet viser til Innst. S. nr. 219 (1996-1997) hvor Stortinget ba Regjeringen innføre etableringsstopp for nye kjøpesentre i 3-5 år. Flertallet viser videre til at dette er fulgt opp gjennom rikspolitisk bestemmelse for midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder, som innebærer sterk statlig styring med etablering av kjøpesentre over 3 000 m².

Flertallet mener at hensikten med dette tiltaket var å hindre byspredning og økt bilavhengighet, og antar at man har lyktes med dette. Flertallet har merket seg at TØIs rapport om etableringen av Ski Storsenter og Steen & Strøm Vinterbro brukes i argumentasjonen mot dette tiltaket, og vil presisere at man i denne rapporten slår fast at man vet for lite om hvordan kundene alternativt ville gjennomført innkjøpsreisen til å trekke noen endelig konklusjon om etableringen av disse har ført til trafikkøkninger. Flertallet understreker at dette ikke betyr at etableringen av kjøpesentre ikke bidrar til økt bilkjøring, og mener det er nødvendig med videre forskning for å få noen endelig konklusjon i dette spørsmålet.

Flertallet viser for øvrig til sine merknader om vegprising under kap. 8.2.4.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på det viktige i at bompengepakken er oversiktlige, både for politikere og bilister. Det innebære at det må være klart hvilke prosjekter som skal finansieres, og at bommene skal ned når prosjektene er nedbetalt. Skal bompengeprojekter oppnå legitimitet i framtiden, er det viktig at disse prinsippene legges til grunn.

Disse medlemmer har merket seg at Transportbedriftenes Landsforening ikke deler Regjeringens oppfatning av at kollektivtrafikken har styrket sin stilling på 1990-tallet og viser til tabellen nedenfor:

	Per-					
	I alt	Sjø	Bane	Buss	sonbil	Luft
1970-1998	3,2	1,1	1,7	0,5	3,5	7,2
1992-1998	1,6	2,1	3,0	1,2	1,2	6,7

Kilde: TØI Notat 1146/1999

Disse medlemmer er enig i at det statlige engasjementet innen godstransport skal begrense seg til å utforme rammevilkårene. Disse medlemmer mener at rammevilkårene for næringstransporten må være like gode som i våre konkurrentland.

Disse medlemmer går imot å benytte vegprising og statlige restriksjoner på parkeringspolitikken for å påvirke framkommeligheten. Avgiftsbelastningen på vegtrafikken er allerede høy og bør ikke økes, snarere bør den reduseres av hensyn til husholdningene og næringslivet. Disse medlemmer viser nærmere til merknader om konsekvenser av vegprising under kap. 3.2.1.

Disse medlemmer går imot at staten skal ha hjemmel til å gripe inn i kommunenes parkeringspolitikk. Det er kommunene som har de beste forutsetningene for å fastlegge den lokale parkeringspolitikken. Statlig inngripen på dette området vil representere et nytt angrep på lokaldemokratiet som fra før er svekket av statlig overstyring.

Disse medlemmer har merket seg at det blir ofte hevdet at etablering av nye kjøpesentre fører til økt bilkjøring. En rapport utarbeidet av TØI (394/1998), viser at det ikke kan dokumenteres at etableringen av de to kjøpesentrene Ski Storsenter og Steen & Strøm Vinterbro har ført til økt transportomfang.

Disse medlemmer vil advare mot statlig overprøving av lokalt planarbeid og arealdisponering. Bare i unntakstilfeller bør staten omgjøre kommunale vedtak i slike saker.

Disse medlemmer vil peke på at ved økt satsing på kollektivtransport er det viktig å sette fokus på at busser er langt mer fleksible enn skinnegående transportmidler. Endres reisemønstrene er det enkelt for bussene å tilpasse seg slike endringer, mens det er vanskelig og kostbart for skinnegående transport.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre mener bompengepakker er et fornuftig virkemiddel for å sikre en god infrastruktur i byområder. Inntektene må kunne benyttes til investeringer i veg, tilrettelegging for kollektivtrafikk og til jernbane. Inntekter fra vegprising eller tidsdifferensierte bompenge må også kunne benyttes til tilskudd til drift av kollektivtilbudet. Disse medlemmer mener økt brukerbetaling for utbygging av infrastruktur i byområdene kan bidra til at utbygging av god infrastruktur i byene kan kombineres med satsing på infrastrukturtiltak i distriktene. Uten brukerbetaling vil det ikke være mulig med en tilstrekkelig satsing på utbygging av infrastruktur i byområdene.

Disse medlemmer viser til at bruk av bompenge til hel eller delvis finansiering kan utløse et lokalt engasjement og muliggjøre raskere realisering av prosjekt med stor lokal oppslutning. Disse medlemmer mener bompengefinansiering må bygge på avtaler mellom partene og ta utgangspunkt i lokalt engasjement, men at det i særskilte tilfeller kan åpnes for bompenge uten lokal tilslutning.

Disse medlemmer mener bruk av vegprising og tidsdifferensierte bompenge er et fornuftig virkemiddel for å sikre bedre utnyttelse av vegenes kapasitet. I tillegg kan det bidra til finansiering av et bedre kollektivtilbud. Miljøproblemene knyttet til biltrafikken er større i byer, både pga. større konsekvenser for lokal luftkvalitet og pga. at flere rammes av støy. Gjennom vegprising i byområder vil dette gjenspeiles bedre i kostnadene ved bruk av bil. Det bør være dyrere å kjøre bil der dette fører til størst miljøproblemer. I tillegg har bilister i byene et mer reelt alternativ i form av kollektivtransport enn en har i distriktene. Disse med-

lemmer viser til behandling av Ot.prp. nr. 32 (2000-2001).

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til meldingen hvor det pekes på at det sentrale Østlandsområdet er landets mest folkerike og tetteste befolkede område, med 45-50 pst. av landets befolkning. Inkluderes Stavanger, Bergen og Trondheimsområdet stiger tallet til 60-65 pst. Videre pekes det på at Osloområdet har hatt en befolkningsvekst på over 2,5 gang så mye som resten av landet.

Dette medlem understreker betydningen og konsekvensene av disse tallene. Med tanke på den nære sammenhengen mellom bruk av privatbil og forurensing, er det innlysende at tiltak for å redusere bruk av privat bil vil ha store og positive følger for det lokale, regionale og nasjonale miljø. Videre er det klart at til tross for at et godt kollektivtilbud er viktig i alle deler av landet, er det et spesielt stort potensial for bruk av kollektivtransport i større byområder, og det er også her det store passasjerantallet og potensialet for vekst er stort.

Det er en vel etablert myte at det kjøres mye bil i Norge fordi landet er tynt befolket, og folk i distriktene har behov for bil. Dette er både riktig og galt. Det er korrekt at folk i distriktene har stort behov for bil, først og fremst fordi befolkningsgrunnlaget ikke alltid er stort nok til et effektivt kollektivtilbud. Imidlertid viser det seg, slik det også pekes på i meldingen, at de største byområdene har hatt en markert vekst i biltrafikken. Dette viser etter dette medlems mening behovet for å bedre både tilbudet og kvaliteten av kollektivtransporten, og det vises i denne sammenheng til dette medlems merknader under kap. 8.2.3.

Dette medlem støtter arbeidet med å legge til rette for å finne alternativer som er mer kostnadseffektive enn utvidelse av vegkapasitet for å redusere kapasitetsproblemer. Dette medlem tror ikke på ideen om at køproblemer primært lar seg løse ved å bygge flere vegger, men tror løsningen ligger i å bedre kollektivtilbudet og spre trafikken utover dagen gjennom vegprising.

Utbygging av økt vegkapasitet på en strekning legger til rette for flere biler, som ikke kjører fram og tilbake på den nye strekningen, men skal ut i det øvrige vegsystem og skaper nye flaskehals, som krever enda mer vegbygging.

Når det gjelder problemer i tilknytning til godstransport i de største byområdene, er dette medlem opp-tatt av lokalisering av nye terminaler. Det er av stor betydning for en overgang av gods fra veg til bane og sjø at godsterminaler i byer blir plassert på en måte som knytter disse tre transportmetodene sammen. Ikke minst er dette viktig i deler av landet der det er forventet en kraftig vekst innen næringer med markeder langt unna.

Dette medlem skiller mellom bompengereking i storbyområder (bompengepakker) og bompeng-

geprosjekter knyttet til enkeltutbyggingstiltak. Bompengepakke bør ikke ha et avviklingstidspunkt, men fungere inntil vegprising som et mer målretta og fleksibelt system er på plass. I tillegg til at bompengeringene og senere vegprising skaffer nødvendig inntekt til styrking av kollektivtrafikk investering og drift, og andre nødvendige investeringer, vil det kunne ha en trafikkavvisende effekt.

Dette medlem mener at for å løse byenes problemer er det nødvendig å øke prisen for å passere bompengeringene, både for å skaffe inntekter til å finansiere kollektivtiltak og for at bompengeringene skal ha sterkere trafikkavvisende effekt. For eksempel ville en øking av pris i bompengeringen i Oslo på 5 kroner, gi en inntekt på omlag 300 mill. kroner pr.  r som ville kunne styrke innsatsen betydelig.

8.2.3 Virkemidler for helhetlige transportløsninger

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet har starta eit utgreiingsarbeid som har til formål å gjengomg  organiseringa av kollektivtransporten og utgreie alternative organisasjonsformer.

Komiteen vil understreke verdien av å få til ein effektiv måte å organisere transportsystemet rundt dei store byane, ikkje minst er dette viktig i ein miljømessig samanheng. Ved at ein regionalt samordnar ruteplanlegging over fylkesgrensene, etablerer felles takst- og billetteringssystem og samordnar innkjøp av kollektive tenester frå buss og skinneg ande transport, er det etter komiteen si meining at den offentlege ressursbruken på dette området kan bli betre. Komiteen ber departementet leggje vekt på dette i det vidare arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Sosialistisk Venstreparti vil vise til at det ved behandlingen av samferdselsbudsjettet for 2001 ble fremmet forslag om å premiere selskaper som lykkes i øke passasjertallet, men uten at det ble flertall for forslaget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til at det årlig samlet utføres ca. 470 millioner kollektivreiser i Norge. Av dette er 300 millioner bussreiser, 100 millioner med by/forstadsbaner og 50 millioner med bane. Disse tallene viser at det er i de tettest befolkede områdene hvor passasjeren i hovedsak finnes. Det er åpenbart at planverket til nå ikke har tatt høyde for denne realiteten, men i større grad har satt fokus på mindre viktige transportsystemer.

Disse medlemmer ønsker en økt satsing på kollektivtrafikken for å dempe veksten i biltrafikken. Særlig i de største byene er det viktig å styrke kollektivtilbudet. Ved offentlig kjøp av kollektivtjenester er det viktig å ta i bruk anbud for å få mest mulig ut av de midlene som stilles til disposisjon. Det er også viktig at de offentlige tilskuddsordninger til kollektivtrafikken har incitament som stimulerer transportselskapene til

  transportere flere personer. En slik ordning er å gi støtte pr. transportert person, slik at jo flere personer et selskap transporterer jo større tilskudd f r transportselskapet.

Disse medlemmer finner det ønskelig at anbudene og tilskuddsordningene også premierer de transportørene som har de minst forurensende transportmidlene. Det er opplagt at dagens system ikke gjør det attraktivt nok for selskapene gjennom å øke passasjertallet. Dagens system trenger derfor en kraftig endring mot   gjøre det attraktivt også økonomisk for selskapene å få flere mennesker til   reise kollektivt.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er opptatt av å ha et godt og velfungerende kollektivtilbud. Dette er viktig av flere årsaker, ikke minst for å bedre luftkvaliteten i de største byene, der mange lider av både luftveislidelser og er plaget av støy som følge av biltrafikken.

Dette medlem mener at kollektivtilbudet er langt dårligere enn det Norge burde være bekjent av og ser mange årsaker til dette. En av dem er organiseringen av samferdselspolitikken hvor det ofte er motstridende interesser og ansvarsforhold, slik at utvikling av et godt kollektivtilbud blir vanskeliggj rt. Dette medlem mener derfor at en omorganisering av samferdselspolitikken bør vurderes. Dette vil gjøre det mulig å utarbeide helhetlige transportplaner for en by, en region eller et distrikt, hvor vei og kollektivtilbud kan vurderes sammen og opp mot hverandre, og hvor finansieringen vil strømme dit hvor den samfunnsmessige nytten er størst.

Dette medlem ønsker å følge opp de positive erfaringene som er gjort med resultatstyrt finansiering av kollektivtrafikken. I korthet vil dette systemet si at flere passasjerer utløser økte bevilgninger. Ordningen skal ikke omfatte de totale bevilgningene til kollektivtrafikken, men innebære økte bevilgninger utover en fast sum tilsvarende dagens.

8.2.4 Virkemidler for økt framkommelighet og redusert transportomfang

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at vegprising ble grundig omtalt i NVVP 1998-2007, der et flertall i komiteen var positiv til vegprising som virkemiddel. Flertallet er åpne for at det kan innføres vegprising i et nærmere fastsatt område.

Flertallet legger til grunn at nettoinntektene øremerkes transportformål i det berørte området.

Flertallet har merket seg at vegprising vil medføre høyere kostnader for grupper som er avhengig av bil, og som må bruke bil på bestemte tidspunkter. De fordelsmessige konsekvenser vil avhenge av situasjonen i de ulike områdene og av den konkrete utforming av vegprissystemet.

Flertallet vil likevel bemerke at brukerne av vegenettet på den andre siden får økt sin nytte ved bedre framkommelighet og mer forutsigbar kjøretid. Flertallet mener også at beboere i de aktuelle områdene vil kunne få et bedre miljø, og de vil også kunne sikres en bedre alternativ transport, da en slik ordning antas å bidra til et bedre kollektivtilbud.

Flertallet viser ellers til behandlingen av Ot.prp. nr. 32 (2000-2001).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Høyre, er bekymret i forhold til framkommeligheten på veg og bane. Dette er et problem som en hovedsakelig finner i de største byene. Utbygging av kapasiteten på hovedveger og bane er tiltak som kan løse disse problemene. Flertallet støtter slike tiltak.

Flertallet går imot avgift på private parkeringsplasser.

Flertallet vil framholde økt satsing på kollektivtrafikken som det viktigste tiltaket for å avhjelpe kapasitetsproblemer på veg og bane.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre går imot tvunget frikjøp av parkeringsplasser. Disse medlemmer går imot at staten skal ha hjemmel til å gripe inn i kommunenes parkeringspolitikk. Det er kommunene som har de beste forutsetningene for å fastlegge den lokale parkeringspolitikken. Statlig inngripen på dette området vil representere et nytt angrep på lokaldemokratiet som fra før er svekket av statlig overstyring.

Disse medlemmer går imot vegprising, og viser til sine merknader under kap. 3.2.1.

Bruk av kollektivfelt

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er enig i at det skal innføres en prøveordning der biler kan benytte kollektivfeltet hvis det er minimum tre personer i bilen. Det er en forutsetning fra flertallets side at prøveordningen ikke medfører redusert framkommelighet for kollektivtrafikken.

Flertallet legger til grunn at det legges opp til et begrenset antall forsøksordninger, og at disse konsentreres om områder der det er størst sannsynlighet for at dette ikke vil ramme kollektivtrafikken. Det må være klar informasjon til trafikantene om at dette er lokale forsøk, slik at det ikke brer seg en oppfatning om at dette er tillatt overalt.

Flertallet forutsetter at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en evaluering av ordningen.

Komiteen sine medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Sosialistisk Venstreparti og Venstre vil vise til at minibussar i dag kan køyre i kollektivfeltet selv om dei vert brukte som privatbil med berre førar. Dette er i strid med formålet med kollektivfeltet, og fører til at feltet vert fylt opp og hindrar den ordinære kollektivtransporten.

Komiteen sine medlemmer frå Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til svar frå statsråden kor han peikar på at kollektivfeltet sin hovudfunksjon må vere å sikre god framkommelegheit for kollektivtrafikken. Desse medlemene vil peike på at auka bruk av kollektivfelt vil redusere regularitetet for kollektivtransporten. Desse medlemene meiner og at auka bruk av privatbilar i kollektivfeltet kan føre til auka risiko for trafikkulykker.

Desse medlemene vil vise til Dokument nr. 8:78 (1999-2000) Forslag frå stortingsrepresentantane Terje Johansen og Odd Einar Dørum om å endre forskrift til veitrafikkloven slik at kollektivfelt berre kan brukast av minibussar som vert brukte i reell kollektiv samanheng.

Desse medlemene viser til Innst. S. nr. 123 (2000-2001) og vil fremje følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringen endre den aktuelle forskrift til vegtrafikkloven slik at minibusser må ha en kollektiv funksjon for å kunne benytte kollektivfeltene. Dette kan bety at minibusser for institusjoner m.v. må kunne benytte feltene uansett antall personer i bussen, mens enkeltpersoner med minibuss som privatbil bare kan benytte feltene dersom det er minimum fire personer i kjøretøyet."

Disse medlemmer er kritisk til forsøksopplegget med å tillate personbiler og minibusser med tre personer i bilen å bruke kollektivfeltet. Det kan ha den positive effekt at det bidrar til kompiskjøring. Men det innebærer også at familien på bytur, eller når to unger skal på musikkøvelse eller trening, så kan kollektivfeltet brukes.

Disse medlemmer tror videre at det vil være store kontrollproblemer med å hindre at biler med færre enn tre bruker kollektivfeltet, og frykter at forsøket vil redusere framkommeligheten for kollektivtrafikken.

Disse medlemmer forventer at det skje en kontinuerlig oppfølging av forsøkene, og at dersom det vise seg at de hemmer framkommeligheten for kollektivtrafikken blir forsøkene umiddelbart avsluttet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til det framsatte forslag fra Fremskrittspartiet i forbindelse med behandlingen av Dokument nr. 8:78 (1999-2000) om å åpne kollektivfeltet for kjøretøy med tre eller flere personer i samme kjøretøy.

8.2.5 Særskilte miljøtiltak

8.2.5 Særskilte miljøtiltak

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at det etter initiativ fra lokale myndigheter er innført gebyr for bruk av piggdekk i

Oslo. Dette tiltaket har bidratt til økt omlegging fra bruk av piggekk til bruk av piggfrie dekk. Dermed har forurensningen som skyldtes bruk av piggekk, samt slitasjen på vegdekket blitt redusert. Flertallet viser til at det er lagt opp til at gebyret skal fjernes når tilstrekkelig mange har lagt om til bruk av piggfrie dekk, og forutsetter at dette følges opp.

Flertallet understreker nødvendigheten av å redusere piggekkbruken i deler av landet på grunn av helse- og miljøproblemene piggekkbruk medfører. Flertallet viser i denne sammenheng til ordningen med lokale vedtak for piggekkavgift, og finner erfaringene fra Oslo kommune med denne avgiften vinteren 2000-2001 gode. Flertallet har merket seg at også Trondheim kommune har vedtatt å innføre et slikt gebyr.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre understreker nødvendigheten av å redusere piggekkbruken i deler av landet på grunn av helse- og miljøproblemene piggekkbruk medfører. Når det gjelder virkemiddelbruken, ønsker disse medlemmer å gjøre det billigere å kjøre piggefritt, ikke dyrere å kjøre med piggekk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er kjent med at biltrafikken i byene medfører problemer. Særlig er det utslipp av svevestøv som er et kjempeproblem for astmatikere. Overgang til blyfri bensin, nye tunneler, ny teknologi og reduksjon i bruk av piggekk er momenter som har gjort utviklingen noe bedre den senere tid. Likevel er forurensningen stor, særlig i Oslo enkelte dager.

Disse medlemmer stiller seg positivt til at det vurderes iverksatt mulige miljøtiltak på ekstreme dager. Blant annet vil økt renhold av veier og gater gi redusert svevestøv.

8.2.6 Havner i Oslofjorden

Komiteen har merket seg at det pågår et utredningsarbeid om havnelovgivningen, og viser til Innst. S. nr. 229 (1999-2000), hvor en enstemmig komité uttalte:

"Komiteen er kjent med at Stortinget ved behandlinga av St.meld. nr. 46 (1996-1997), jf. Innst. S. nr. 254 (1996-1997), slutta seg til at hamnekassa sine midlar berre kan nyttast til hamneformål. Komiteen viser til statsråden sitt svar kor han legg dette til grunn i mandatet for utgreiingsutvalet som no vert sett ned. Komiteen meiner ein må ha ei open drøfting av dette spørsmålet, på bakgrunn av at dei betydelege arealverdiar som ligg i dagens hamneareal både er skapt av hamna si verksemd og av hamnebyen sin utvikling.

Komiteen meiner at mandatet til utgreiingsutvalet burde ha ei vidare ramme enn det departementet legg føringar for, m.a open drøfting av bruken og fordelinga av hamneområdet sine verdiar og inntekter, utvikling og forbetring av hamnelova for å utvikle ein effektiv logistikk og ei effektiv arealutnytting."

Komiteen legger dette fortsatt til grunn, og avventer dette utredningsarbeidet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre og Senterpartiet, har merket seg Oslo havnestyres og Oslo bystyres vedtak om utviklingen av Oslo havn. Flertallet er kjent med at det er noe forskjellige konklusjoner i disse vedtakene, men har merket seg at begge vedtak innebærer utflytting av containervirksomhet fra deler av dagens havneområder. Flertallet mener at utflytting av deler av containervirksomheten fra byen må startes opp i tråd med disse vedtakene. Arealbruken til havneformål i Oslo må ligge på et svært nøkternt nivå for framtida. Flertallet understreker at Oslo havn er en nasjonalhavn, og at det også i framtiden vil være et betydelig transportbehov i regionen. Utflytting av virksomhet fra Oslo må derfor ses i sammenheng med utbygging og samordning av havnekapasiteten i hele Oslofjordområdet. Flertallet vil særlig peke på Drammen havns mulighet til å ta imot større godsmengder. Dette gjelder også andre havner i regionen.

Flertallet vil understreke viktigheten av at det interkommunale samarbeidet i Oslofjordområdet videreutvikles, utvides og formaliseres. Flertallet ber Fiskeridepartementet bidra til at en slik utvikling vil finne sted før investeringer i faste installasjoner foretas.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser videre til at Oslo havnestyres planvedtak forutsetter at det etableres regionale havneløsninger.

Flertallet forutsetter at det gjennom lov og forskrifter legges til rette for regionale havneløsninger, herunder også etablering av et interregionalt havneselskap i Oslofjordområdet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Høyre, viser til at den vedtatte plan for by- og havneutvikling i Oslo forutsetter at deler av havnearealene i Oslo frigjøres til byutviklingsformål og at containertrafikken konsentreres i Sjørsøyaområdet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser for øvrig til sine merknader under kap. 14.2.4 om Bjørvikprosjektet under stamvegrute 5.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre har merket seg Oslo bystyres og Oslo havnestyres vedtak om utviklingen av Oslo havn. Havnestyrevedtaket er en konkretisering og en strategi for hvordan bystyrevedtakets vedtak om "Fjordbyen" kan realiseres. Havnestyret ønsker å effektivisere og konsentrere havnevirksomheten til området rundt Sjørsøya fram til 2011. Samtidig skal

det jobbes med regionale langsiktige løsninger for omlasting mellom land- og sjøtransport for å gjøre det mulig å realisere de fulle byutviklingsintensjonene som er nedfelt i Fjordbyvedtaket.

Disse medlemmer har merket seg de store utfordringene hovedstaden har i å få frigjort arealer til boligbygging.

Disse medlemmer mener at utflytting av containervirksomheten må startes opp i tråd med disse vedtakene. Arealbruken til havneformål i Oslo må ligge på et svært nøktern nivå for framtida.

Disse medlemmer understreker at det også i framtiden vil være et betydelig transportbehov i regionen. Utflytting av virksomhet fra Oslo må derfor ses i sammenheng med utbygging og samordning av havnekapasiteten i hele Oslofjordområdet, og dette medlem vil særlig peke på Drammen havns mulighet til å ta imot større godsmengder. Dette gjelder også andre havner i regionen.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av at det interkommunale samarbeidet i Oslofjordområdet videreutvikles, utvides og formaliseres. Disse medlemmer vil understreke at Fiskeridepartementet må bidra til at prosessen kommer raskt i gang slik at den tidsplan som Oslo Havnestyre har lagt opp til kan realiseres. På lengre sikt må Oslo havns status som nasjonalhavn tas opp til ny vurdering.

9. SÆRSKILTE SPØRSMÅL KNYTTET TIL KONKURRANSESITUASJON, ORGANISERING, EFFEKTIVISERING OG FINANSIERING

9.1 Sammendrag

Konkurransesituasjon, organisering og effektivisering av Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket

Statens vegvesen og Jernbaneverket er ordinære forvaltningsorganer der inntekter hovedsakelig bevilges over statsbudsjettet. Også Kystverket har samme tilknytningsform, selv om en større del av aktiviteten finansieres gjennom brukerbetaling.

Dette stiller andre krav til måling av effektivitet enn for virksomheter som henter sine inntekter i et marked. Store deler av produksjonsvirksomheten utføres likevel i konkurranse med private aktører. Dette stiller krav til at slik virksomhet utøves på mest mulig like vilkår. Det skjer en kontinuerlig overvåking av og utvikling på dette området, både gjennom organisatoriske tilpasninger og på andre måter.

Departementet mener det må legges stor vekt på effektivitet i produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen. Departementet vil engasjere Statskonsult til å utrede alternative organisasjonsmodeller som kan bidra til å effektivisere virksomheten. Utredningen skal spenne fra en divisjonsmodell til full utskillelse i et statlig aksjeselskap.

Departementet vil understreke at Statens vegvesen fortsatt skal ha en sterk rolle i utøvelsen av vegpolitikken, og at en effektivisering av etaten vil være viktig i en slik sammenheng.

Fra Samferdselsdepartementets side er det en forutsetning at sikkerheten skal være i fokus også for effektiviseringsarbeidet i Jernbaneverket. Departementet legger opp til å kunne rapportere om effektivitetsutviklingen i de årlige budsjettproposisjoner allerede fra 2001. Økonomistyringssystemet vil bli videreutviklet i planperioden. I denne sammenheng vil også krav til årlig effektivitetsutvikling i etaten bli vurdert.

Ny organisasjonsmodell for Kystverket ble forelagt Stortinget i høstsesjonen 2000, jf. St.meld. nr. 13 (2000-2001) Om organisering av Kystverket.

Nærmere om NSB BA

Med utgangspunkt i samfunnsmessige målsettinger, særlig knyttet til miljø-, distrikts- og transportstandardhensyn, opprettholder Samferdselsdepartementet en del bedriftsøkonomisk ulønnsomme persontransporttilbud ved statlig kjøp av persontransporttjenester fra NSB BA. Dagens ordning omfatter toggruppene nær- og intercitytrafikk og region- og lokaltog.

Samferdselsdepartementet forhandler hvert år med NSB om produksjonsvolum, takstforutsetninger og beløp for statlig kjøp for det påfølgende år.

Prosess for framforhandling av ny rammeavtale for perioden 2002-2005 går fram av omtale av statlig kjøp av persontransporttjenester i kapittel 15.1 i meldingen.

Havner

Klassifiseringen av havner er knyttet opp til havnernes nasjonale eller regionale betydning i det samlede samferdselsnettet. Myndighet til å utpeke nasjonale havner er lagt til regjeringen mens Fiskeridepartementet utpeker regionale havner.

Regjeringen mener det er et viktig moment ved vurderingen av klassifisering av havner at havnene er kommunale og at ansvaret for den daglige forvaltningen av havnene tilligger kommunene. Arbeid med en gjennomgang av havner og farvannslovgivingen er startet opp. En naturlig del av lovrevisjonen vil være en gjennomgang av klassifiseringen samt organisering og styringsform for havner. Regjeringen vil komme tilbake til saken i denne forbindelse.

Fiskeridepartementet vurderer mulighetene for å utvikle et nyttekostnadsverktøy for tiltak i fiskerihavner.

Regjeringen mener at det er viktig at trafikkhavnene og fiskerihavnene ses i sammenheng, og at det legges til rette for at transport av fisk og fiskeprodukter kan foregå på en effektiv måte.

Det må være et fylkeskommunalt ansvar løpende å vurdere behovet for og prioritering av fiskerihavneprosjekter i en fylkeskommunal fiskerihavneplan.

Bompengefinansiering

Regjeringen mener at

- det er et statlig ansvar å finansiere utbygging av riksveger
- bompenger fortsatt bør være et viktig supplement i finansiering av nye veger.

Finanspolitiske hensyn setter begrensninger for finansiering over statsbudsjettet. Derfor har bompenger oppstått som en supplerende finansieringsform.

I 1999 bidro bompengefinansiering med ca. 2,2 mrd. kroner, eller tilsvarende 55 pst. av riksveginvesteringer over statsbudsjettet. Dette er en høy andel, og reiser behov for å drøfte bl.a. spørsmål om bompengefinansieringens omfang og utforming.

Samferdselsdepartementet mener at bompenger også framover vil være et viktig element i vegfinansieringen. Nytt for den enkelte bruker av prosjektet må stå i rimelig forhold til det brukeren må betale i bompenger.

Departementet mener at nye bompengeprojekt ikke må ses løsrevet fra den øvrige vegpolitikken. Departementet understreker nødvendigheten av at statlige midler til bompengeprojekt inngår i en reell prioritering innenfor planrammene. Dette forsterkes av den senere tids utvikling i retning av større pakker.

For bompengepakker vil det være naturlig å revurdere bl.a. porteføljen av prosjekter, omfang av pakken og tidspunkt for realisering ved senere planrevisjoner.

Alternativ bruk av ferjetilskudd

Flere ferjesamband mottar årlig store tilskudd. Over tid vil driftstilskuddene utgjøre betydelige beløp. Det kan derfor stilles spørsmål om ferjetilskuddene alternativt kan brukes til hel eller delvis dekning av investeringskostnaden ved ferjeavløsningsprosjekt. Spørsmålet har både praktiske og prinsipielle sider.

Samferdselsdepartementet vil videreføre nåværende opplegg for prioritering av ferjeavløsningsprosjekter basert på samfunnsøkonomiske analyser der bl.a. størrelsen på drifts- og vedlikeholdskostnader inngår som ett av flere elementer som har betydning for prioritering mellom investeringsprosjekt.

Økt privat ansvar for vegutbygging - Offentlig Privat Samarbeid

Av meldingen går det fram at

- Regjeringen vil prøve ut Offentlig Privat Samarbeid (OPS) som en ny form for organisering av vegbygging
- OPS kan gi gevinster knyttet til risiko og effektivitet.

Høsten 1998 vedtok Stortinget at økt privat ansvar i vegutbygging skal utredes og at Regjeringen skulle legge fram mulige prøveprosjekt for privat finansiering, bygging og drift av vegprosjekt, jf. Budsjett-innst. S. I. Tillegg nr. 1 (1998-1999).

I flere land blir private entreprenører i større grad også benyttet til de oppgaver som tidligere ble betraktet å høre inn under offentlige myndigheter. I ulike varianter av disse modellene har private aktører et større ansvar for finansiering, utbygging og drift av veganlegg. Alle modellene utgår i hovedsak fra samme idé, at private aktører overtar risiko og ansvar for å prosjektere, bygge, drive og eventuelt finansiere investeringen. Det vanlige er at staten inngår en kontrakt som omfatter ansvaret for finansiering, bygging og drift av et infrastrukturprosjekt. Hovedformålet er å prøve ut om modellen kan gi økt effektivitet ved gjennomføring av denne type prosjekt, samtidig som det offentlige beholder kontrollen og muligheten for politiske valg.

Som en oppfølging av Stortingets vedtak har Samferdselsdepartementet bedt Vegdirektoratet klarlegge en del sider ved slik organisering i Norge, herunder forholdet til veglov, budsjettssystem osv.

Gevinstene ved en OPS-modell vil trolig i størst grad være knyttet til:

- økt konkurranse om flere oppgaver kan gi kostnadsbesparelser
- overføring av helhetsansvaret til en privat aktør kan gi nye og bedre løsninger ved langsiktige vurderinger av utbygging, drift og vedlikehold i sammenheng
- overføring av ansvar og risiko til private gir mulighet for å påvirke tekniske løsninger
- private aktører vil ha større fleksibilitet, særlig når det gjelder utnyttelsen av kapital
- byggeperioden kan bli kortere, fordi en OPS-modell gir mer fleksibel finansiering.

Følgende mulige negative effekter ved en slik modell må også vurderes:

- en privat aktør kan ha høyere risikopremie enn en offentlig aktør, noe som kan medføre økte finansieringskostnader
- en overføring av helhetsansvar til private kan øke (offentlige) kostnader forbundet med kontroll, oppfølging osv.
- et privat ansvarlig selskap kan gå konkurs, noe som kan medføre at anlegget forsinkes og i verste fall ikke blir ferdigstilt.

Nettoeffekten av de ulike momentene er ikke gitt, men etter Samferdselsdepartementets oppfatning bør slik organisering prøves ut nærmere.

Samferdselsdepartementet vil i stor grad basere en gjennomføring med OPS-utbygging etter kriterier det gjøres nærmere rede for i kapittel 9.6 i meldingen.

Det er trolig effektivitetsgevinster knyttet til i større grad å utnytte konkurranseelementet på større og mer langvarige oppgaver ved vegutbygging. Dette tilsier at private aktører i større grad engasjeres. Videre vil det

trolig være gevinster ved at utbygging, drift og vedlikehold i større grad kan ses i sammenheng.

Samferdselsdepartementet mener at en prøveordning bør omfatte flere enn ett prosjekt slik at erfaringsgrunnlaget kan bli bredere, og anbefaler at det gjennomføres to prøveprosjekt.

I sin tilråding har departementet også lagt vekt på at en OPS-modell vil gi norske private entreprenørbedrifter muligheten for å tilegne seg kompetanse ved denne form for utbygging.

Departementet er videre enig med Vegdirektoratet i at erfaringene fra det videre OPS-arbeidet bør danne grunnlag for en eventuell endring av vegloven, og at det ikke legges opp til endringer nå. Departementet viser imidlertid til at den siste tids utvikling når gjelder utbyggingsformer, tilknytningsformer osv. kan gjøre det påkrevet med en grundigere gjennomgang av vegloven. Departementet vil eventuelt komme tilbake til dette.

Sivil transportberedskap

Samferdselsdepartementet har det overordnede ansvaret for sivil beredskap innen land-, luft- og kysttransport. Nærings- og handelsdepartementet har det overordnede ansvar for beredskapssystemer knyttet til handelsflåten. Fagområdet havner er underlagt Fiskeridepartementet på tiltaksnivå, mens Samferdselsdepartementet er program- og budsjettansvarlig.

I kapittel 9.7.1 i meldingen beskrives prosjektet "Beskyttelse av samfunnet", viktige infrastrukturtiltak i planperioden og tiltak innen de ulike transportsektorene både for sivile og militære formål.

Jernbanens kjørevegsavgift

Ved utforming av prinsippene for gjeldende kjørevegsavgift og fastsetting av avgiftssats har hensynet til like konkurransevilkår mellom vegtransport og jernbane vært tungtveiende.

Departementet legger opp til at dagens sats på 0 øre for persontog og 1 øre (2000-kroner) pr. brutto tonnkm for både el- og dieseldrevne godstog opprettholdes.

Departementet vil anbefale at brukerfinansiering av infrastrukturkostnadene avgrenses til markedssegmenter hvor betalingsvilligheten blant de reisende tilsier høyere kostnadsdekning, som for eksempel Gardermobanen.

Samferdselsdepartementet legger opp til at det videre arbeidet med kjørevegsavgiften ses i sammenheng med EUs arbeid med å få til et mer harmonisert avgiftssystem for jernbanetransport i Europa.

9.2 Komiteens merknader

9.2.1 Konkurransesituasjonen, organisering og effektivisering av Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket

9.2.1.1 Statens vegvesen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at i samferdselssektoren er det viktig med en balansert sentral og lokal styring. Det må fortsatt være en sentral prioritering av midlene til utbygging av

den enkelte stamveggrute og til fylkesvis fordeling av midlene til det øvrige riksvegnett.

Disse medlemmer viser til at når det gjelder prioritering av midler innenfor det enkelte fylke, må fylkeskommunen i hovedsak ha ansvaret for dette innenfor de rammer Stortinget vedtar.

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

Disse medlemmer mener det er viktig med en felles nasjonal vegpolitikk og som samtidig ivaretar fylkenes interesser. På denne bakgrunn er det viktigere for staten å ha den formelle styringen av vegkontorene enn det er for fylkeskommunene.

Disse medlemmer legger til grunn at et statlig vegvesen gir best mulig styring av gjennomføringen av statlig samferdselspolitikk, høy effektivitet på grunn av stordriftsfordeler, god kompetanse i et tilstrekkelig stort fagmiljø og en samlet vegforvaltning som er enklest for publikum.

Disse medlemmer viser til at hensynet til effektivitet og samordning av transportsystemet, også over fylkesgrensene, tilsier at vegforvaltningen organiseres i vesentlig større geografiske enheter enn i dag. Disse medlemmer legger til grunn at dette kan skje ved å opprette større regionale enheter som både erstatter dagens vegkontor og som kan overta oppgaver fra Vegdirektoratet.

Disse medlemmer viser til at slike enheter vil gi mindre administrasjon og mulighet for sterkere fagmiljøer regionalt. En slik regional inndeling vil være lettere å tilpasse til en eventuell endret klassifisering av vegnettet eller variasjoner i investeringsvolum.

Disse medlemmer vil peke på at et rasjonelt antall vil trolig være 5-8 regioner.

Disse medlemmer legger til grunn at der avstandene er store kan det også være aktuelt å tilby visse tjenester (for eksempel kjøretøyregistrering) i tilknytning til offentlige servicekontor, eller egne tjenesteteder for dette formålet. På denne måten kan publikumstilbudet opprettholdes mens administrasjonen reduseres.

Disse medlemmer legger vekt på at en slik organisering av vegvesen ikke fører til en sentralisering. Det må derfor legges vekt på at det skjer en desentralisering av oppgaver fra Vegdirektoratet til regionene og fra regionene til de lokale enhetene. Disse medlemmer forutsetter at det legges opp til en bevisst lokaliseringpolitikk for fellesfunksjoner i etaten.

Disse medlemmer vil også peke på at dette vil gi vegkontor som blir mer strategiske. Derfor bør det også utredes muligheter for å gi disse regionkontorene et utvidet planansvar for sjø-, luft-, jernbane- og kollektivtransport. Disse medlemmer ber departementet komme tilbake til dette på en egnet måte.

Disse medlemmer viser til at departementet vil engasjere Statskonsult til å utrede alternative organisasjonsmodeller for produksjonsavdelingen som kan bidra til å effektivisere virksomheten. Disse medlemmer forutsetter at dersom det legges opp til endringer i forhold til dagens organisering, vil dette bli lagt fram for Stortinget.

Disse medlemmer legger til grunn at når trafikantene opplever større standardforskjeller mellom riks- og fylkesveger enn det som kan forklares ut fra vegens funksjon, skyldes det ulike økonomiske forutsetninger og ulik politisk prioritering hos forvaltningsnivåene, til tross for en felles administrasjon.

Disse medlemmer vil derfor peke på at dette kan endres ved en enklere inndeling av vegnettet, ved at vegnettet deles i riksveger og kommunale veier. Disse medlemmer vil be departementet legge opp til at en slik utredning om endringer i inndelingen i vegnettet kan gjennomføres.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre er kjent med at Statskonsult arbeider med en rapport/utredning om Statens vegvesens produksjonsavdeling.

Disse medlemmer forutsetter at denne rapporten/utredningen legges til grunn for Regjeringens presentasjon av saken for Stortinget.

Disse medlemmer vil vise til at Stortinget tidligere har vedtatt at Statens vegvesens produksjonsavdeling skal kunne dokumentere at avdelingen er konkurransedyktig i forhold til private entreprenører. Hittil er ikke slik dokumentasjon presentert for Stortinget. Rapporter fra så vel ECON og Statskonsult har slått fast at produksjonsavdelingens konkurranseevne ikke lar seg dokumentere så lenge avdelingen er en integrert del av den statlige forvaltningen. Skal Stortingets pålegg om dokumentasjon av konkurranseevne kunne dokumenteres, må produksjonsavdelingen skilles ut som selskap.

Det er derfor ikke nødvendig, som Regjeringen foreslår, å foreta ytterligere utredninger om hvordan produksjonsavdelingen skal organiseres. Aksjeselskapsmodellen er en organisasjonsform man har bred erfaring med og som gir eierne effektive styringsmuligheter. De utredningene som heretter skal gjennomføres rundt produksjonsavdelingen er hvordan omgjøringen til aksjeselskap skal gjennomføres, ikke hvilken organisasjonsform som skal velges.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen omdanne Statens vegvesens produksjonsavdeling til aksjeselskap."

Disse medlemmer vil understreke at i tillegg til å omorganisere produksjonsavdelingen, er det nødvendig å konkurranseutsette Statens vegvesens kjøp av tjenester til utbygging, vedlikehold og drift av vegnettet.

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

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

Disse medlemmer vil peke på at dette illustrerer det store effektiviseringspotensialet som ligger i å ta i bruk konkurranseutsetting. Disse medlemmer forutsetter at det gjennomføres konkurranseutsetting på bygging og vedlikehold av hele det offentlige vegnettet.

Disse medlemmer vil vise til at det i dag er vegkontor i alle landets fylker. I en tid med knappe bevilgninger til vegsektoren er det nødvendig å utnytte de ressursene som stilles til disposisjon på en god måte. I denne sammenheng må en også vurdere om strukturen med ett vegkontor i hvert fylke er en kostnadseffektiv organisering.

Disse medlemmer mener derfor at det er nødvendig å gjennomgå vegkontorstrukturen med henblikk på å oppnå best mulig ressursutnyttelse.

Disse medlemmer vil derfor be Regjeringen sørge for at en slik gjennomgang blir foretatt og at saken legges fram for Stortinget.

Komiteen sine medlemmer frå Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet har merka seg at Samferdselsdepartementet vil greie ut alternative organisasjonsmodellar som kan bidra til å effektivisere verksemda i Statens vegvesen. Desse medlemmene vil avvente denne utgreiinga, og vil kome tilbake til denne saka når utgreiinga ligg føre.

Desse medlemmene finn det underleg at det blir lagt fram konkrete løysingar til ny organisering av Statens vegvesen samtidig som Samferdselsdepartementet vil greie ut alternative organisasjonsmodellar. Desse medlemmene ser det og som rimeleg at dei alternative organisasjonsmodellane som Samferdselsdepartementet vil greie ut, blir sende på høyring før endeleg konklusjon blir trekt. I tillegg meiner desse medlemmene at det er naturleg at dette spørsmålet blir vurdert som ein del av oppgavefordelingsutvalet.

Desse medlemmene vil likevel understreke betydningen av ei effektiv organisering av Statens vegvesen. Desse medlemmene vil vidare peike på at det er viktig at investeringar i materiell innafor Statens vegvesen må vurderast opp mot mogleghetene for å nytte underleverandørar som allereie har det nødvendige materiellet og ledig kapasitet.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti mener det er svært viktig å sikre at drift

og vedlikehold av vegene utføres kostnadseffektivt, slik at midlene rekker lengst mulig. Disse medlemmer er kjent med beregninger som viser at økt bruk av konkurranseutsetting og anbud innenfor drift og vedlikehold av veger kan ha et potensial for innsparinger opp mot størrelsesorden 300 mill. kroner årlig. Disse medlemmer mener det er viktig å utnytte dette innsparingspotensialet, enten det skjer ved økt konkurranseutsetting og bruk av anbud eller mer effektiv drift av Statens vegvesen.

Disse medlemmer forutsetter at det er mulig med økt konkurranseutsetting og økt bruk av anbud uten at det går ut over Statens vegvesens egen kompetanse. Denne kompetansen er viktig for å sikre at Statens vegvesen fortsatt kan være et korrektiv til det private markedet, der svingninger i aktivitetsnivået kan gi svært store utslag i prisnivået. Disse medlemmer viser til at en innsparing i størrelsesorden 300 mill. kroner i året vil gi rom for å øke investeringsprogrammet med 1,2 mrd. kroner i første del av planperioden og 3 mrd. kroner innenfor hele tiårsperioden. Disse medlemmer mener en eventuell økt investeringsramme må fordeles mellom jernbane og vegformål. Disse medlemmer vil understreke at det ikke er aktuelt å svekke den reelle vedlikeholdsinnsatsen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til Dokument nr. 8:89 (1997-1998) Forslag fra stortingsrepresentantene Thore A. Nistad og Christopher Stensaker om å sette krav til effektiv, lønnsom og ikke konkurransevridende drift av Statens vegvesens egenproduksjon.

Disse medlemmer vil videre vise til at ECON (i rapport 71/97 etter oppdrag fra Landsforeningen for bygg og anlegg) utredet disse problemstillinger.

Disse medlemmer vil peke på at rapporten fra ECON har som utgangspunkt at Stortingets overordnede målsetting er en mest mulig samfunnsøkonomisk utnyttelse av de samlede ressurser, dvs. mer veg for pengene.

Disse medlemmer mener at den første betingelsen for å foreta en reell og objektiv sammenligning av effektiviteten, er at produksjonsavdelingen må delta i anbudskonkurranser på lik linje med øvrige aktører. Dette vil medføre at Produksjonsavdelingen må skilles ut fra Statens vegvesen og bli omgjort til en egen juridisk enhet.

Disse medlemmer er kjent med at ECON ble engasjert til å utrede mer prinsipielle og overordnede spørsmål knyttet til bygging, drift og vedlikehold av veger (Rapport 64/99). ECONs rapport og Vegdirektoratets uttalelser forelå høsten 1999.

Disse medlemmer mener på bakgrunn av rapportene fra ECON, at det er mulig å oppnå en effektiviseringsgevinst på 5 pst. når det gjelder drift-, vedlikehold og investeringer i vegsektoren. Dette vil frigjøre ca. 530 mill. kroner pr. år i planperioden, og totalt 5 300 mill. kroner for perioden 2002-2011.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til de generelle merknader om samordning av transportpolitikken innenfor og mellom forvaltningsnivåer. I denne samordning bør ansvaret for riksveger, investering, drift og vedlikehold overføres det regionale nivået (fylkene). For at fylkene skal kunne ivareta et helhetlig ansvar bør vegkontorene underlegges samferdselsetaten i fylket. En eventuell endring i regional struktur endrer ikke dette prinsippet, bare den geografiske inndeling.

Dette medlem vil gå inn for følgende omorganisering av det regionale samferdselsnivå:

- Samferdselsetaten i fylkene styrkes kompetansemessig ved at vegkontoret eller deler av vegkontorets virke underlegges samferdselsetaten
- Ansvar for riksveger, investeringer, drift og vedlikehold (bortsett fra stamvegene) tillegges fylkenes ansvar sammen med fylkesvegene
- Midlene til samferdselsformål i rammetilskuddet trekkes ut og inngår i en rammeoverføring til samferdsel sammen med riksvegmidler osv.
- Midler til kjøp av transporttjenester for nærtrafikk på jernbane inngår i rammetilskuddet
- Fylkene prioriterer selv hvordan de bruker det nye rammetilskuddet til samferdsel

9.2.1.2 Jernbaneverket

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil understreke at det i løpet av de seinere årene er gjennomført omfattende organisasjonsendringer internt i Jernbaneverket slik at det nå gjennomgående er foretatt skille mellom forvaltning og produksjon.

Flertallet ser det som viktig at en organiserer jernbaneverksamheten på en slik måte at en hele tida får mest mulig jernbane igjen for de midlene staten bruker til jernbaneformål. Flertallet vil understreke at Jernbaneverket har behov for egenproduksjon, blant annet for å opprettholde nødvendig egenkompetanse.

Flertallet vil understreke viktigheten av at sikkerhet skal stå i fokus også ved effektiviseringsarbeid. Uansett organisatoriske endringer må sikkerhet til enhver tid være overordnet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre vil vise til side 20 i samferdselsbudsjettet for 2001, St.prp. nr. 1 (2000-2001):

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

For enkelte produktspektre har prisfallet vært på inntil 40 pst."

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

Disse medlemmer vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen omdanne Jernbaneverkets produksjonsavdeling til aksjeselskap."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at etter at produksjonsavdelingen er omdannet til aksjeselskap, skal produksjonsavdelingen privatiseres.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti mener det er viktig å sikre at vi får mest mulig igjen for midlene som bevilges til jernbanereform. Disse medlemmer mener derfor at i tilfeller der det vil gi effektiviseringsgevinster og det ikke er andre viktige politiske hensyn som taler mot, bør åpnes for å konkurranseutsette enkelte tjenester innenfor Jernbaneverket.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser negative trekk med den fullstendige oppsplitting som er foretatt mellom Jernbaneverket og NSB BA. Jernbanen er en transportform hvor strategien til infrastruktureier og driftsselskap henger svært nøye sammen. For eksempel forutsatte NSB BAs investeringer i krengetogmateriell at Jernbaneverket tilrettela for å kunne utnytte materiellet. Det kan være en bedre strategi at Jernbaneverket innretter investeringer ut fra en langsiktig strategi for togframføring, enn at NSB må innrette seg etter Jernbaneverkets prioriteringer. Det er tegn på at Jernbaneverket og NSB Gods tenker ulikt om utvikling av godsterminaler. En samordnet strategi vil styrke utviklingen av jernbanetransport. Med dagens organisasjonsstruktur krever det vilje til nært samarbeid.

Eierskap til stasjoner

Komiteen forventer at spørsmålet om hvem som skal eie stasjonene som i dag er NSB BAs eie, blir forelagt Stortinget for endelig avgjørelse.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at i framtiden vil flere selskap utføre togtransport på det norske jernbanenettet. I en slik situasjon er det uholdbart at et av trafikkelskapene skal eie stasjonene. Det vil gi NSB et urimelig konkurransefortrinn, på samme måte som det

blir sett på som urimelig at et flyselskap eide alle flyplassene på grunn av de konkurransefordelene dette ville gi i forhold til andre flyselskap.

9.2.1.3 Kystverket

Komiteen vil vise til behandlingen av St.meld. nr. 13 (2000-2001) om organisering av Kystverket, jf. Innst. S. nr. 127 (2000-2001).

9.2.1.4 Om tilsynsorgan

Komiteen viser til at et av tiltaksområdene i Regjeringens arbeid med fornyelse av offentlig sektor er samordning av tilsynsorganer og -ordninger. Komiteen ber om at Taubanetilsynet blir vurdert i denne sammenheng, og er åpen for at dette ansvarsrådet kan inngå for eksempel i Jernbanetilsynet eller andre relevante tilsynsorgan.

9.2.2 Nærmere om NSB BA

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til de overordnede målsettinger for NSB BA som Stortinget fastla ved behandlingen av den såkalte § 10-planen i 1999, jf. St.meld. nr. 19 (1998-1999) Om NSB BAs virksomhet, jf. Innst. S. nr. 138 (1998-1999). Flertallet ser det som svært viktig at disse toårige planene følges da dette er det viktigste styringsredskapet for Stortingets overordnede målsettinger for selskapet NSB BA.

Flertallet ser alvorlig på den situasjonen norsk jernbane har kommet i etter flere tragiske hendelser og ulykker i 2000. Det vil ta tid å bygge opp igjen den tilføyte jernbanen er avhengig av å ha for å kunne frakte flere passasjerer og mer gods. Flertallet vil likevel understreke at jernbanen er en sikker transportmåte sammenlignet med de fleste andre transportformer. Det er derfor en politisk overordnet oppgave å få trafikk overført fra privatbilisme og vegtrafikk til jernbane.

Til tross for at jernbanen den siste tida har hatt betydelig problemer vil flertallet understreke at det helvarte bildet som enkelte ønsker å presentere ikke stemmer med virkeligheten. Tilgjengelig statistikk viser at økningen i antall reiser foretatt med jernbane har økt betydelig på 1990-tallet. Dette viser at det er mulig å få flere til å reise med tog dersom det er politisk vilje til å satse på jernbanen.

Flertallet viser til behandlingen av statsbudsjettet for inneværende år, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001), der stortingsflertallet ba Regjeringen komme tilbake til Stortinget dersom den vedtatte rammen til kjøp av persontransporttjenester hos NSB BA ikke er tilstrekkelig til å videreføre fjorårets togproduksjon i år med en takstøkning som ikke er høyere enn den gjennomsnittlige prisstigningen. Flertallet har registrert at NSB BA har signalisert at bevilgningene til offentlig kjøp må økes for å opprettholde fjorårets togproduksjon. Flertallet vil komme tilbake til eventuelle

bevilgningsøkninger etter at Regjeringen har lagt dette fram for Stortinget.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er kjent med at Regjeringen i løpet av våren vil framlegge den nye § 10-planen for NSB BA, og vil ved behandlingen av denne komme tilbake til eventuelle endringer i utøvelsen av Statens eierskap i NSB BA.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre vil vise til at godstransporten på jernbanen i Europa står foran en gjennomgripende liberalisering og omstrukturering. Godstransporten med jernbane vil bli en integrert del av internasjonale logistikksystemer. I en slik situasjon vil godsselskaper inngå allianser og fusjonere, for å kunne tilby transportløsninger på hele kontinentet.

Disse medlemmer mener derfor at det haster med å stille NSB Gods i en slik situasjon at selskapet har muligheter til å posisjonere seg og inngå allianser i det markedet som nå er under utvikling. Uavhengig av selskapsformen til NSB BA er det nødvendig raskt å omgjøre NSB Gods til et eget aksjeselskap. Videre er det viktig at selskapet får muligheter til å inngå allianser og få inn private eiere.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen omdanne NSB Gods til aksjeselskap."

Disse medlemmer har merket seg at NSB BA sliter med store problem. I den vanskelige situasjonen er det viktig at NSB BA fokuserer på det som er selskapets hovedoppgave, å frakte personer og gods med jernbanen. Annen næringsvirksomhet kan lett svekke fokus på kjerneoppgåvene, og disse medlemmer mener NSB BA bør avvikle slikt engasjement.

Disse medlemmer mener det er viktig å gi selskapet handlefrihet. Dette innebærer at NSB BA bør omdannes til aksjeselskap.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen omdanne NSB BA til aksjeselskap."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at NSB BA sliter med store problemer. Selskapet har vært dårlig styrt og har ikke evnet å levere de persontransporttjenester selskapet har avtale med staten om å levere. Konsekvensene har vært dårlig regularitet og innstilt persontogtrafikk på enkelte strekninger. Dette er en uholdbar situasjon.

I den vanskelige situasjonen som NSB BA nå befinner seg, er det viktig at selskapet fokuserer på det som er selskapets hovedoppgave - å kjøre tog. I en slik

situasjon kan engasjement i annen næringsvirksomhet som bussdrift svekke fokuset på kjerneoppgåvene.

Disse medlemmer mener derfor at NSB BA med fordel kan avvikle sitt engasjement i virksomheter som ikke tilhører kjernevirksomheten.

Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av at NSB BA står fritt i organiseringen av støttefunksjoner som for eksempel renhold og verksteddrift.

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

Disse medlemmer vil peke på at etter at NSB er omdannet til aksjeselskap, skal selskapet privatiseres.

Disse medlemmer konstaterer at private aktører nå er på veg til å overta godstransporten på jernbanen. Det er positivt og vil bidra til den ønskelige utvikling at jernbanen blir mer konkurransedyktig og kan øke sine markedsandeler innen godstransport.

Jernbaneverket har store investeringsbehov på kjørevgsiden som det ikke er midler til i overskuelig framtid. Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at det må vurderes om andre aktører enn Jernbaneverket skal bygge, eie og drifte godsterminaler.

Disse medlemmer viser for øvrig til merknader under kap. 15.2.2 Jernbane i denne innstilling.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil for øvrig vise til behandlingen av Dokument nr. 8:9 (2000-2001) fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, om å omdanne Norges Statsbaner BA (NSB BA) til et ordinært aksjeselskap, samt åpne for konkurranse på Jernbaneverkets anlegg.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti registrerer at det er bred politisk oppslutning om å styrke jernbanen som transportform. NSB BA har hatt store problemer, både ved ulykker og lokførermangel som har medført at selskapet ikke har kunnet gjennomføre den kapasitetsøkning som var planlagt. Erfaringer fra 90-årene viser at det er et potensial for trafikkoverføring fra veg til jernbane, og med en satsing på jernbane som transportform vil det være mulig å få en betydelig trafikkvekst på jernbane.

Dette krever imidlertid en investeringsstrategi som øker jernbanens kapasitet, tilrettelegger for økt hastighet og bedre punktlighet. Det innebærer en sterk øking av investering innenfor Jernbaneverket.

Det er et enisonst ønske om bedre regularitet og punktlighet for togavviklinga. Men en stor andel av avvikene skyldes forhold i kjørevegen som krever investering. Det kan ikke det politiske nivå skyve over på NSB BA eller Jernbaneverket, men må selv ta ansvar for gjennom de investerings- og vedlikeholdsrammer som gis.

Det er imidlertid også et spørsmål om jernbanens konkurransevne på pris og dette medlem viser til

kapitel 15.2.2 om offentlig kjøp av persontransporttjenester på jernbane.

Dette medlem ser det som fordelaktig at NSB BA er et bredt transportselskap. Dette fordi NSB BA kan utnytte samdriftsfordeler og yte helhetlige transporttilbud.

9.2.3 Havner

Komiteen vil peke på at utviklingen av effektive havner som knutepunkt i transportkorridorer er en viktig del av et helhetlig transportsystem. I den sammenheng er det viktig at havnene har tilgang på arealer slik at de sikres mulighet for videreutvikling og hensiktsmessig tilknytning til det landbaserte transportnett.

Tjenlig transport og lave logistikkostnader er konkurransefaktorer for industrien. Dette krever effektive og konkurransedyktige havner med god forbindelse til det øvrige transportnett og mot transportkorridorer ut av landet. Å få en større andel av godstransporten over på kjøp er i tillegg god miljøpolitikk.

Det har vært en svakhet at havnesystemet ikke i tilstrekkelig grad har vært sett i sammenheng med det øvrige transportnett. Lokale målsettinger faller heller ikke nødvendigvis sammen med nasjonale behov for et helhetlig transportsystem, og det er derfor behov for en koordinert innsats for å gjøre havnene til bedre integrerte ledd i transportsystemet.

Det må derfor legges stor vekt på å bedre tilknytningen mellom havnene og det landbaserte transportnett. For vegtransporten vil det være særlig viktig å sikre god tilknytning mellom stamvegnettet og viktige havner og transportterminaler.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil peke på mulighetene for samarbeid mellom offentlige og private havner. Bare gjennom et utstrakt samarbeid vil det være mulig å utnytte den totale infrastruktur som er til stede.

Flertallet vil derfor eventuelt komme tilbake til lokalisering av nye nasjonale havner i forbindelse med revisjon av havne- og farvannsloven og venter med å gi slike føringer nå.

Disse medlemmer viser til de delmålsettinger Agenda 21 har for transportsektoren.

Disse medlemmer viser i denne sammenheng til de fortrinn mest mulig fleksible transportløsninger representerer i forhold til gode miljøløsninger.

Disse medlemmer viser spesielt til de fortrinn som ligger i lokalisering av næringsarealer i tilknytning til trafikknutepunkt, og ønskeligheten av nærhet mellom havn, jernbane og overordnet vegsystem.

Disse medlemmer mener at fortrinn bør gis der slike optimale løsninger i forhold til Agenda 21 mål kan oppnås.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti,

Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, er kjent med at det så langt er utpekt åtte nasjonalhavner og seks regionalhavner. Flertallet vil peke på viktigheten av at det utarbeides kriterier for de ulike havnekategoriene, og ber Fiskeridepartementet komme tilbake med slike kriterier i forbindelse med den varslede revisjonen av havne- og farvannsloven.

Flertallet understreker behovet for og betydningen av øvrig infrastruktur som kan ivareta transportbehovet i tilknytning til de nasjonale havnene. Staten må ha et særlig ansvar for å se til at dette ivaretas, slik at intensjonene om å overføre godstransport fra veg til sjø blir virkeliggjort.

Flertallet vil også understreke betydningen av interkommunalt havnesamarbeid. Flertallet legger til grunn at havnekassens midler kan brukes til infrastruktur som angår nærliggende havner, såfremt dette inngår i et interkommunalt havnesamarbeid.

Komiteen sine medlemmer frå Høgre og Venstre er kjent med at vi i dag har åtte nasjonalhamner og seks regionalhamner. Disse medlemmene er kjent med at Karmsund havn den 1. april 2000 vart tydeleg utvida og no omfattar Statoils anlegg på Kårstø. I tillegg har fleire kommunar i Hordaland slutta seg til dette hamnedistriktet. Etter utvidinga er Karmsund hamn blitt den nest største hamna i Noreg målt i samla godsomslag.

Disse medlemmene vil og peike på Ålesund hamn, som er Noregs største fiskerihamn. Eksport av fisk, samt eksport frå møbel-, prosess- og mineralindustri gjer denne hamna til Noregs fjerde største eksporthamn. Samstundes har ein eit stadig aukande antall anløp av cruiseskip. Disse medlemmene vil og peike på at Ålesund er eit knutepunkt i ein region med eit næringsliv som driv internasjonalt. Denne regionen har hatt ein stor eksportvekst gjennom 1990-åra.

Disse medlemmene har merka seg at Ålesund hamn har utvikla seg i takt med utfordringane innan transport og fiskeri. Hamna omfattar eit mangfald av kaiar, fryse-, kjøle- og tørrlager, og at det vert planlagt ei ny omfattande hamneutbygging med ny ro-ro terminal og fiskeribase på 250 mål.

Disse medlemmene vil fremje følgjande forslag:

"Stortinget ber Regjeringa om at Karmsund hamn og Ålesund hamn vert gitt status som nasjonalhamn."

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti viser til merknader over knyttet til utarbeiding av kriterier for de ulike havnekategoriene. Disse medlemmer vil peke på at Ålesund havn er Norges største fiskerihavn, har betydelig eksportvirksomhet, og er et knutepunkt i regionen. Disse medlemmer mener derfor det er grunnlag for å slå fast at Ålesund havn bør bli nasjonalhavn, og at det ikke er nødvendig å vente til utredningen av kriteriene er lagt

fram i forbindelse med revidering av havne- og farvannsloven.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til at Norge i dag har rundt 60 offentlige trafikkhavner med kommunal drift, i tillegg til et stort antall fiskerihavner og industrikaier.

Disse medlemmer mener dette havnemønsteret bidrar til å spre, snarere enn å samle, varestrømmene.

Disse medlemmer vil peke på ønsket fra transportbrukerne om hyppige frekvenser for linjefarten, kan trolig best nås gjennom en markedstilpassing av havnepolitikken.

Disse medlemmer vil videre vise til at det skipes betydelige mengder gods over private anlegg, særlig knyttet til sjøkantlokalisert industri.

Disse medlemmer registrerer at § 16 i Lov om havner og farvann konkluderer med at det er en kommunal oppgave å planlegge, utbygge og drive kaianlegg og havneinnretninger.

Disse medlemmer er videre kjent med at kommunen har delegert ansvar for å føre tilsyn med alle kaianlegg, samt at kommunen er reguleringsmyndighet for private kaianlegg samtidig.

Disse medlemmer mener det er mange utfordringer innen havnepolitikken. Først og fremst gjelder det å få en sammenhengende infrastruktur, slik at veier, jernbane og kollektivtransport for øvrig knyttes tett til havnene. Køer og forsinkende elementer blir uheldige og fordyrende flaskehals i denne infrastrukturen.

Disse medlemmer viser til at det alltid vil være et ønske fra transportører om at avgangshyppigheten er så stor som mulig. Dette kan best gjøres ved å kanalisere trafikken gjennom færre havner, og der det offentliges oppgave begrenser seg til å legge infrastruktur og regelverk til rette, slik at dette muliggjøres.

Disse medlemmer mener at det er et prioritert mål å legge til rette for likebehandling av private og offentlige havner.

Disse medlemmer vil vise til at de viktigste utenlandsferjerutene for næringslivet i Norge går fra Oslo, Kristiansand, Sandefjord, Larvik, Moss og Bergen.

Disse medlemmer er kjent med at det disse ferjerutene har til felles er at det kombineres passasjertrafikk med godstrafikk på trailere. Dette er også nøkkelen til at avgangshyppigheten fra disse havnene holdes på et høyt nivå.

Disse medlemmer vil peke på at det ikke skal særlig mye til for å ødelegge dette samspillet mellom gods og passasjer. En negativ endring i taxfree-reglene vil alene kunne redusere etterspørselen på passasjersiden og dermed forrykke balansen og dermed grunnlaget for avgangshyppigheten. Dette vil igjen få store konsekvenser for næringsliv som er avhengig av gods-transport.

Disse medlemmer er kjent med at det innen sjøfart er en knallhard konkurranse. Det er derfor her, som

for andre næringssektorer, viktig at norske aktører har konkurransedyktige vilkår, som er på linje med våre konkurrenter.

Disse medlemmer viser til at Ålesund havn er Norges største og viktigste fiskerihavn. Fiskeeksporten, sammen med annen betydelig eksport fra møbel-, prosess- og mineralindustri, gjør Ålesund til Norges fjerde største eksporthavn i landet. Havna har også et stadig økende antall anløp av cruiseskip.

Disse medlemmer viser også til at Ålesund er en moderne by med et allsidig næringsliv og et bredt tilbud innenfor utdanning, helsetjenester og kultur. Byen har vegforbindelse av høy standard til resten av landet og Kontinentet, og kort veg til jernbaneknutepunktet Åndalsnes.

Disse medlemmer vil peke på at Ålesund lufthavn, Vigra er stamflyplass med hyppige daglige avganger til landets største sentra, og derfra tilknyttet det internasjonale rutenettet.

Disse medlemmer vil også peke på at Ålesund har i dag en tidsmessig havn som tilfredsstillende fungerer som en moderne havn krever, med effektiv logistikk, sikker og effektiv lasting og lossing, god lagringskapasitet, kjøle- og frysekapasitet.

Disse medlemmer mener at Ålesund med et mangfold av kaier, fryse-, kjøle- og tørrlagre, og avansert håndteringsutstyr gir en rask og effektiv behandling av godset.

Disse medlemmer mener også at Ålesund har en godt utviklet infrastruktur som gjør byen velegnet som framtidig nasjonalhavn, og er blant Norges desidert største havner målt i godsmengde, hvorav en tredjedel av Norges totale fiskeeksport går over havnen.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om at Ålesund havn gis status som nasjonalhavn."

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, vil understreke at til grunn for prioritering av utbygging av fiskerihavner ligger den prioritering som er gjort på fylkeskommunalt nivå. Det er viktig at det regionale nivå som har best lokal kunnskap, har innflytelse over den infrastruktur som skal legges til rette for næringsutvikling.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti anser at klassifiseringa av nasjonale og regionale havner i for stor grad har vært basert på historiske data. Dagens situasjon, jf. statistikk over lastet/losset tonnasje viser at det ikke nødvendigvis er de transportmessig viktigste havnene som er blitt nasjonale og regionale havner. Det virker heller ikke som om det er tatt hensyn til hvordan framtidens transport-

korridorer kommer til å gå. Når det planlegges infrastruktur til havn, er det viktig at havnenes reelle funksjon og framtidige potensial er avgjørende, ikke formell klassifisering.

9.2.4 Bompengefinansiering

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til at bompengepakker blir stadig mer utbredt både i byer og byområder, men også som delfinansiering av større prosjekter som angår hele regioner eller fylker. I mange tilfeller vedtas det bompengefinansiering uten at kostnadene knyttet til mange av enkeltprosjektene i pakkene er avklart. Det er derfor ikke mulig å slå fast med sikkerhet hvilke prosjekt som skal inngå i pakkene på det tidspunkt det fattes vedtak om innkreving av bompenger.

Disse medlemmer viser til at det i dag er vanlig at eventuelle kostnadsoverskridelser ut over 10 pst. skal dekkes av staten. Disse medlemmer mener det kan være gode grunner for en slik regel på prosjekt med liten trafikk og små muligheter for å dekke inn overskridelsene ved videreføring av bompenginnkreving. På strekninger med stort trafikkgrunnlag og potensial for å dekke inn økte kostnader ved forlengelse av innkrevingsperioden eller økte satser, mener disse medlemmer hovedansvaret for å dekke kostnadsoverskridelser bør ligge på bompengeselskapet. Bompengeselskapets andel av eventuelle overskridelser bør ikke være lavere enn bompengandelen i prosjektet totalt. Disse medlemmer viser videre til at usikkerheten knyttet til kostnaden ved et prosjekt ikke skal overstige 10 pst.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Sosialistisk Venstreparti og Venstre mener bompengefinansiering er en nødvendig del av finansieringen av utbyggingen av mange viktige infrastrukturprosjekt. Disse medlemmer mener det må åpnes for at bompenger på veger kan benyttes til investering i jernbane langs parallelle strekninger. Investering i jernbane langs samme strekning vil legge til rette for et bedre jernbanetilbud og med overført trafikk fra veg til bane vil det gi bedre framkommelighet for bilistene som betaler bompengene. Det må imidlertid være et krav at bompenger kommer de som betaler dem til gode, og hovedregelen vil fortsatt være at bompenger går til vegprosjekter. Langs de fleste korridorer der det er aktuelt med investeringer i både veg og jernbaneutbygging, vil det i de fleste tilfeller være mest naturlig med en høy bompengandel i vegprosjektet og på den måten frigjøre statlige midler til investering i jernbane og infrastruktur for kollektivtrafikk.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil vise til følgende parallelle ruter mellom veg og jernbane hvor det ville være svært aktu-

elt å bruke bompenger fra veg til å finansiere jernbane, eller alternativt øke bompengene slik at de finansierte en større del av vegutbygginga og kunne frigjøre statlige midler til jernbaneinvesteringer:

- E6 Østfold / Østfoldbanen
- E18 Vestfold / Vestfoldbanen
- E18 Agder / Sørlandsbanen, sammenknytting Sørlandsbanen – Vestfoldbanen.

Det bør også legges opp til at deler av bompengepakken i større byer/byområder brukes på jernbane og/eller bybaneinvesteringer.

Dette medlem ser bompengeprosjekter som en mulighet til raskere å realisere viktige prosjekter som kan ha positive regionale effekter. Samtidig blir det imidlertid ofte en stor ekstra kostnad for brukerne. Dette medlem viser til for eksempel Fjærlandsambandet med 145 kroner for personbil hver veg og FATIMA med 130 kroner hver veg. Dette medlem ser slike takster som en stor belastning for innbyggere og næringsliv. Det bør derfor være en øvre grense for bompengetakster. Dette medlem vil foreslå at den øvre grense bør ligge på 80 kroner for personbiler og 250 kroner for større kjøretøyer for passering hver veg. Det må gjennomføres uten forlengelse av bompengeperioden, ved at staten sanerer deler av gjelda. Ut fra svar fra departementet vil dette omfatte tre prosjekter og kreve en gjeldssanering på om lag 350 mill. kroner. Slike maksimalsatser bør legges til grunn for framtidige prosjekter.

Dette medlem vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med forslag om en øvre takst på 80 kroner for personbiler og 250 kroner for større kjøretøy, hvor det foretas en delvis gjeldssanering av bompengeselskapenes gjeld slik at innkrevningstida ikke endres."

9.2.5 Alternativ bruk av ferjetilskudd m.v.

Komiteen vil vise til at samferdselsinvesteringer har stor samfunnsøkonomisk nytte. Virkningene kan blant annet komme i form av redusert reisetid, reduserte transportkostnader, økt verdiskapning og bedre miljø.

Komiteen vil videre vise til at samferdselsinvesteringer kan legge til rette for ulike strukturendringer både i privat og offentlig sektor. Videre kan det som er utgifter på samferdselsbudsjettet føre til reduserte utgiftsbehov på andre offentlige budsjetter. Med den eksisterende budsjettordningen er det vanskelig å se denne sammenhengen i de statlige budsjettene.

Komiteen vil vise til at kommuner blant annet har uttrykt at de vil slå seg sammen med andre kommuner hvis de får bygget en veg/bru/tunnel. De pengene som staten sparer gjennom kommunesammenslåing ved at overføringene gjennom overføringssystemet til kommunene blir redusert, ønsker kommunene skal finansiere samferdselsutbyggingen. Ett eksempel er Bjarkøy

kommune som vil slå seg sammen med Harstad kommune hvis de får bedret vegtilknytningen til Harstad.

En variant Sandøy kommune har pekt på er at hvis de får bygget Nordøyvegen, er de villige til å gå opp en klasse i forhold til arbeidsgiveravgiften hvis denne økningen i en overgangsperiode blir brukt til å finansiere vegutbyggingen.

Muligheten til bruke ferjesubsidiene for å finansiere bru/veg/tunnel er et annet eksempel på alternativ bruk av statlige midler.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Venstre, ønsker å få seg forelagt en bredere drøfting av alternativ bruk av ferjetilskudd, og ber Regjeringa komme tilbake til Stortinget med dette som egen sak.

Flertallet vil peke på at de problemstillingene som nevnt overfor er i beskjeden grad drøftet i Nasjonal transportplan. Flertallet vil be Regjeringa komme tilbake til Stortinget i statsbudsjettet for 2002 med en nærmere vurdering som drøfter ulike muligheter for å benytte de type virkemidler som er beskrevet ovenfor, for å få realisert flere samferdselsprosjekter.

Komiteens medlem fra Venstre vil peke på at i kystfylkene vil det fortsatt være mange ferjeavløsningsprosjekter som bør realiseres for å kunne oppfylle kystnæringenes og innbyggernes framtidige transportbehov.

Med hensyn til finansiering av ferjeavløsningsprosjekt vil dette medlem at sparte tilskudd til ferjedrift skal kunne brukes i finansieringen av ferjeavløsningsprosjekt. På den måten kan staten være med å realisere prosjekt uten statlige utgifter på kort sikt og innsparte driftsutgifter på lengre sikt.

Dette medlem ber Regjeringa komme tilbake til Stortinget med en nærmere utredning som drøfter ulike modeller og beskriver hvordan innsparte tilskudd, samt andre typer virkemidler som er beskrevet i flertallsmerknaden, best kan brukes for å realisere flere samferdselsbudsjett, seinest i forbindelse med Regjeringens framlegg til statsbudsjett for 2002.

Komiteen vil peke på at Rv 609 parsellen Eikenes - Nishammaren ble startet på 1970-tallet.

Komiteen vil understreke at manglende prioritering fra fylkeskommunens side har medført at dette oppstartede prosjektet ikke er ferdigstilt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Høyre, er orientert om at kommunene Askvoll, Fjaler og Hyllestad på eget initiativ vil utrede spørsmålet om å slå kommunene sammen. En viktig forutsetning for en eventuell kommunesammenslåing er at Dalsfjordsbrua (Otterstein - Nishammaren) på Rv 609 blir bygd.

Flertallet ber at det vurderes om besparelser ved en slik eventuell sammenslåing kan inngå i finansieringen av prosjektet om dette skulle bli prioritert. Flertallet

tallet understreker at prosjektets prioritering foretas av fylkestinget i Sogn og Fjordane.

Flertallet ber om å bli orientert om dette på egnet måte.

Komiteen sine medlemmer frå Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre er kjent med at kommunane Askvoll, Fjaler og Hyllestad deltek i eit prosjekt for å få grunnlag til å vurdere tettare samarbeid, eventuelt kommunesamanslåing. I brev av 24. januar 2001 til komiteen skriv ordførarane i Askvoll og Fjaler:

"Eit tettare samarbeid mellom Askvoll og Fjaler/Hyllestad vil vere avhengig av betra kommunikasjonar og av at ein ser fullføringa av Dalsfjordsambandet realisert i rimeleg nær framtid. Dette gjeld uavhengig av om kommunane held fram som sjølvstendige einingar eller om dei slår seg saman."

Desse medlemene er kjent med at dette prosjektet vil avløse to ferjesamband, Dale - Eikenes og Fure - Askvoll som begge krev store årlege tilskot. Desse medlemene strekar under at prosjektet si endelege prioritering skal gjerast av fylkestinget i Sogn og Fjordane.

Desse medlemene reknar med at departementet følgjer opp denne saka når prioriteringa frå fylkeskommunen er klar.

Komiteen sine medlemmer frå Kristeleg Folkeparti, Framstegspartiet, Høgre, Senterpartiet og Venstre viser til omtale av ulike løysingar for fastlandsamband for Ryfylke og at revisjon av Transportplan for Ryfylke er under arbeid.

Desse medlemene reknar med at departementet fylgjer denne saka nærare opp når lokalpolitiske vedtak er klare.

9.2.6 Økt privat ansvar for vegutbygging - offentlig/privat samarbeid

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, slutter seg til Regjeringens forslag om å prøve ut Offentlig privat samarbeid (OPS) som en ny form for organisering av vegbygging.

Flertallet viser til at OPS kan gi gevinster knyttet til risiko og effektivitet. Flertallet har merket seg at for de to prøveprosjektene er det valgt å legge vekt på at utbyggeren skal ha reell innflytelse på risikoen forbundet med prosjektet. Departementet har for prøveprosjektene valgt en løsning der staten tar ansvaret for trafikkrisikoen. I kontraktperioden har utbyggeren ansvaret for prosjektering, bygging, finansiering, drift og vedlikehold av hele vegstrekningen. Staten eier fortsatt vegen, men har ingen innflytelse på kostnads- og risikofaktorer i kontraktperioden.

Flertallet viser til at arbeids- og kontraktsformer ved en OPS-ordning vil være vesentlig annerledes enn

tradisjonelle arbeids- og kontraktsformer Statens vegvesen opererer med i dag. I dag opereres det tradisjonelt med byggherrestyrte delentrepriser for investeringsprosjekter, og enkelte funksjonsentrepriser for drift og vedlikehold. Flertallet viser videre til at de byggherrestyrte delentreprisene omfatter kun deler av et prosjekt. OPS-ordningen medfører at hele prosjekter blir satt bort til private, noe som resulterer i en helt annen rolledeling mellom private aktører og Statens vegvesen.

Flertallet har merket seg at departementet har valgt antall prøveprosjekter bl. a. med bakgrunn i ønsker om å ha best mulig erfaringsgrunnlag å bygge videre på. Flertallet forutsetter at gjennomføringen av prøveprosjektene vil vise hvilke effektivitetsgevinster som ligger i ideen om offentlig privat samarbeid. Ved å prøve ut ordningen over noe tid og evaluere den etter hvert, finnes det ut om ordningen er samfunnsøkonomisk fornuftig.

Flertallet er opptatt av fordelene OPS kan gi med hensyn til at det private konsortiet ikke berøres direkte av eventuelle offentlige budsjettkutt. OPS-ordningen kan begrense stans av anlegg pga. budsjettkutt, og begrense antall situasjoner der arbeidet på et anlegg trekkes ut i tid.

Flertallet viser til at i et OPS-prosjekt vil bompengene inngå i tilbakebetalingen til konsortiet og at dagens standardavtale vil bli endret og tilpasset OPS-modellen. Arbeidet med å utforme en tilpasset standardavtale pågår i Vegdirektoratet.

Flertallet viser videre til at departementet legger opp til en OPS-ordning der dagens rolledeling mellom Statens vegvesen og private aktører endres vesentlig. Staten er med i planleggingen av OPS-prosjekter fram til reguleringsplan er vedtatt. Deretter opptrer Statens vegvesen som bestiller, før prosjektet overlates til private aktører fram til kontraktperioden er avsluttet.

Flertallet vil vise til ECONs rapport "Offentlig-privat samarbeid ved vegbygging" som er utarbeidet etter oppdrag fra departementet. Rapporten legger vekt på betydningen av konkurransepresset. Flertallet legger til grunn at en vurdering om det faktisk blir reell konkurranse om oppdragene, er viktig for å avgjøre om OPS vil være en effektiv måte å bygge veger på. ECONs vurdering er at det finnes tre norske entreprenører som vurderer utbyggingsformen seriøst, som kan tenke seg å delta, og som har den nødvendige kompetansen. I tillegg kommer utenlandske selskaper. Flertallet er imidlertid skeptisk til hvorvidt reell konkurranse er realistisk å forvente dersom det settes i gang for mange prøveprosjekter.

Flertallet slutter seg til de to foreslåtte prøveprosjekter, og vil i tillegg foreslå at det gjennomføres et ekstra prosjekt. Flertallet viser til de store samfunnsøkonomiske gevinstene ved realisering av strekningen Handeland - Fedal på E39. Flertallet vil derfor be departementet om å legge til grunn at dette prosjektet også kan gjennomføres som et prøveprosjekt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre har merket seg at departementet stiller seg positivt til OPS-forsøk.

Disse medlemmer vil bemerke at det er viktig at det offentlige tilbyr likeverdige samarbeidsvilkår innen OPS-prosjektene - og reell innflytelse på alle kostnads-, ansvars- og risikofaktorer i samarbeidsprosjektet. Dette er viktige forhold som angår sentrale suksessfaktorer innen OPS-ordningen og bør derfor legges til grunn for den videre utforming.

Disse medlemmer stiller seg kritisk til at Samferdselsdepartementets sterke begrensninger både i antall prøveprosjekt og ulike OPS-varianter begrunnes fra departementets side med manglende omstillingskapasitet innen Statens vegvesen. Dette er en begrunnelse disse medlemmer ikke kan akseptere.

Disse medlemmer konstaterer at ett av hovedformålene ved de nye OPS-tiltakene er å løfte kapitalkrevende vegprosjekt i større grad ut av de offentlige budsjetter og inn i privat sektor.

Det fører til at samferdselsutbygginger unngår såkalte "stop and go"-kostnader som følge av offentlige budsjettssystem, og utbyggingene kan ferdigstilles til reduserte kostnader.

Internasjonale erfaringer viser at private aktørers vilje til deltakelse i OPS-prosjekt er forbundet med mulighetene for påvirkning av sentrale prosjekthold. Disse medlemmer oppfatter det ikke slik at en mer omfattende utprøving av mulige OPS-modeller svekker Stortingets rolle som øverste politiske vegstyresmakt her i landet.

Disse medlemmer vil peke på at vanlig overføringsmåte tradisjonelt innebærer rekvisisjon av midler fra Statens vegvesens side i tråd med bestemmelsene i en standardavtale som allerede lenge har vært kritisert fra private partners/bompengeselskapenes side. Disse medlemmer forutsetter derfor at standardavtalen må gjennomgås på nytt og med sikte på å få etablert og kontraktsfestet et finansielt og økonomisk samarbeid.

Disse medlemmer mener det kan være hensiktsmessig å dele OPS-prosjektene i to kategorier, OPS-varianten som departementet beskriver og den mer internasjonalt kjente BOT-modellen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre viser til at mangel på midler innenfor investeringsrammen i Nasjonal transportplan 2002-2011 ikke bør være til hinder for at regionalt høyt prioriterte prosjekter som forutsetter finansiert 100 pst. uten statlig bevilgning, som for eksempel Atlanterhavstunnelen i Møre og Romsdal, kan godkjennes som bompengeprosjekt.

Disse medlemmer mener slik mangel på midler heller ikke bør utelukke at prosjekter som dette kan tas med som prøveprosjekt for utforming av en OPS-modell, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000) om det som prøveprosjekt kan være med på å gi et bredere erfa-

ringsgrunnlag og medvirke til at gevinster for samfunnet kan realiseres.

BOT-prosjekt - konsesjonsordning

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre kjenner til at det internasjonalt anbefales og erkjennes at det er prøveprosjekter av OPS-varianten BOT-modellen (Building - Operate - Transfer) (byggeansvar, finansiering, drift og vedlikehold) som antas å gi de største gevinster for de samarbeidende partene og dermed samfunnet som helhet.

BOT-modeller ellers i Europa bygger på en konsesjonsordning som igjen forutsetter prosjekter med et betydelig trafikkgrunnlag og inntektspotensial (gjærne 100 pst. selvfinansiert), med rent privat eller delt eierskap og finansiering.

Disse medlemmer ønsker å prøve ut to eller flere slike fullverdige BOT-prosjekt. Andre lands erfaringer viser at seriøse, private aktører gjerne deltar i slike samarbeidsprosjekt dersom de har muligheten for å engasjere seg i flere prosjekt samtidig for bl.a. å kunne oppnå en viss risikospredning, samt gjøre erfaringer med ulike eierskaps-/finansieringsmodeller.

I tilknytning til disse BOT-prosjektene er det utredningsoppgaver det må tas fatt på. Dette gjelder særlig spørsmål om hva som inngår i et levedyktig forretningskonsept for slike OPS-/BOT-prosjekt, herunder modeller for vurdering av eierskap, kompetansekrav for deltaking, ledelsesfinansiering/administrasjonskostnader, inntekts- og utbyttefordeling, kompensasjonskriterier for risiko/ansvar, vurdering av ulike finansieringsinstrument og -modeller; herunder avklaring omkring bruk av vegfond, skyggetoll, direkte budsjettfinansiering, utmåling av evt. justeringstilskudd, kompensasjon for anbuds-kostnader og kommersiell risiko evt.

Disse medlemmer har merket seg at departementet har foreslått at deler av E18 i Aust-Agder, samt delutbygging av E39 i Trøndelag kan være to hensiktsmessige OPS-prøveprosjekt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ber Regjeringen komme tilbake til en vurdering av følgende prosjekter som OPS/BOT-prosjekter:

- Dobbeltspor på jernbanen på strekningen Skøyen - Asker
- Dobbeltspor på jernbanen på strekningen Oslo - Ski
- Bybane Oslo - Fornebu
- Dobbeltspor, jernbane, Nord-Jæren
- Bybane Bergen
- E18 Mosseveien ("Mosseveien i tunnel")
- E18 Oslo - Asker/innfartsåre Oslo Vest
- E6 i Akershus, Hedmark og Oppland
- Rv 2 Kløfta - Kongsvinger
- Rv 35 Nymoene (Hønefoss - Gardermoen)

- E18 i Vestfold
- E39 Handeland - Fedaa
- Ulrikstunnel, ny vegforbindelse Bergen - Arna m/ dobbelspor for eksisterende jernbane
- Ringveg vest, Bergen
- E134 Rullestadjuvet
- E16 Voldum - Seltun
- E39 Kvivsvegen
- Atlanterhavstunnelen
- Rv 80 til Bodø
- E10 Lofotens fastlandsforbindelse

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre er positive til at prosjektet "Mosseveien i tunnel" kan gjennomføres som et OPS-prosjekt.

Disse medlemmer vil understreke at det her ikke er vurdert modeller for skyggebompengefinansiering som er benyttet i England og Finland. Skyggebompengordningen er egnet der det er vanskelig eller dyr gjennomføring av innkrevningen av bompengene. Disse medlemmer kan tenke seg å få utprøvd også denne ordningen. Disse medlemmer ber om at departementet kommer tilbake til dette i egen sak.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti kan se at gjennomføring av vegprosjekter gjennom Offentlig privat samarbeid (OPS) vil medføre at framdriften ikke er avhengig av statsbudsjettene. Dette medlem ser denne begrunnelse som en politisk fallitterklæring. Det er en melding om at politiske beslutningsnivåer åpner for å starte opp flere prosjekter enn de har vilje til å finne penger til.

Dette medlem erkjenner at det er en situasjon vi har opplevd. Enkelte prosjekt stopper opp eller får redusert framdrift av finansielle grunner, samtidig som nye prosjekt startes opp.

Dersom politiske beslutninger tas rasjonelt er det ikke noe poeng i å sette ut prosjekter til OPS. Et privat selskap som skal bygge og drive vegprosjektet etter ferdigstillelse gjør det ut fra muligheter for fortjeneste. OPS krever også at det offentlige har apparat til å utarbeide krav for prosjektet, kontroll og oppfølging i bygge- og driftsperiode, slik at staten får den kvalitet på produktet som er forutsatt. Det koster. Det er også en risiko for at et privat selskap går konkurs, noe som kan føre til forsinkelser og kostnadsøkninger for prosjektet.

Dette medlem ser at oppgjørsformen har forskjellig karakter og konsekvenser. Dette medlem vil advare sterkt mot at oppgjøret skjer gjennom faste bidrag over statsbudsjettet. Det innebærer i konsekvens at vi bruker opp statsbudsjettmidler på forskudd, og ved evt. endringer på budsjettet, for eksempel lavere bevilgningsnivå, vil dette ytterligere forverre situasjonen for de prosjekter som ikke er omfatta av OPS. De som er omfatta av OPS vil staten være kontraktsmessig forplikta til å dekke. Skyggebompenger har noe av den samme konsekvens, oppbinding av

framtidig statsbudsjett, selv om det ligger en viss risikodeling mellom stat og utbygger.

Men det ligger også uheldige sider ved bompengefinansiering, da dette motiverer for å få størst mulig trafikk, noe som ikke er målsettingen for Stortingets flertall. Målsettingen er å begrense biltrafikken. Men dette medlem ser ikke noe poeng i OPS dersom ikke risikoen skal ligge hos utbygger/driftsherre.

Det er reist som innvendning bl.a. i meldinga, mot avhengighet av trafikktvikling at med dette vil utbyggerens inntekter være avhengig av den økonomiske politikken generelt og miljø- og samferdselspolitikk spesielt. Dette medlem ser ikke noe unormalt i det. I for eksempel industri vil politiske vedtak om den økonomiske politikken generelt eller miljøavgifter, elavgift, arbeidsgiveravgift osv. være avgjørende. Innenfor fiskerinæringa vil avgjørelser om kvotestørrelse og fordeling, begrensninger innafor enkelte redskapstyper osv. være avgjørende for inntekter. Dette medlem kan ikke se at utbyggeren av vegprosjekter skal stå i en annen situasjon.

Dette medlem kan ikke se at de to foreslåtte prosjekt har en finansieringsform som gjør vegprosjekter i Norge mindre berørt av variasjoner i statlige bevilgninger. Snarere tvert i mot. Det er bare de prosjekter som berøres av OPS som ikke blir berørt av reduksjoner av budsjettreduksjoner. Jo flere prosjekter som blir satt ut på OPS, jo færre prosjekter blir det igjen til å ta støytene dersom det er utilstrekkelige bevilgninger til rasjonell framdrift av alle vegprosjektene.

Dette medlem konstaterer at Arbeiderpartiregjeringsringa er pålagt av stortingsflertallet til å sette i verk prosjektene, etter at regjeringa Bondevik i si tid ble pressa av Fremskrittspartiet og Høyre. Når først OPS skal utprøves, finner ikke dette medlem den modell som er valgt som klok.

Komiteen sin medlem frå Venstre går inn for at følgjande prosjekt vert OPS-finansiert i tillegg til dei Regjeringa foreslår:

- Mosseveien i tunnel
- Nordøyvegen i Møre og Romsdal
- E134 Rullestadvjuvet
- Atlanterhavstunnelen i Møre og Romsdal
- E16 Voldum - Seltun
- Bybane i Bergen
- Bane til Fornebu
- E39 Feda - Handeland

Denne medlemen vil understreke at Mosseveien i tunnel føreset tilknytning til Ekeberg tunnelen og den nye Bjørvikatunnelen. Den gamle Mosseveien vert avvikla og teken i bruk til byutviklingsformål og lokalveg. Kostnaden for Mosseveien i tunnel, ca. 1 mrd. kroner kan dekkjast enten ved total skuggefinansiering eller heilt eller delvis gjennom trafikantbetaling i tilknytning til vidareføring av trafikantbetalinga i Oslo/Akershus etter 2007.

9.2.7 Jernbanens kjørevegsavgift

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet ser det som en politisk overordnet målsetting få mest mulig gods fraktet med jernbane. Det er derfor viktig å ha et avgiftsregime som oppmuntrer til dette.

Disse medlemmer viser til behandlingen av St.meld. nr. 19 (1998-1999) Om NSB BAs virksomhet, jf. Innst. S. nr. 138 (1998-1999) der stortingsflertallet ba om at det skulle foretas en vurdering av blant annet avgiftsmessig forhold, herunder kjørevegsavgiften, som er av betydning for jernbanens konkurranse mot andre transportformer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre registrerer at persontrafikk på jernbanen er fritatt fra kjørevegsavgift, og at det er begrunnet med at buss i rute blir kompensert for bortfallet av fritaket for autodieselavgift.

Disse medlemmer konstaterer at ekspressbussene har et beregnet kompensasjonsbehov på 62 mill. kroner i 2001. Allikevel bevilget stortingsflertallet kun 50 mill. kroner til kompensasjon for ekspressbussene. Dette innebærer et brudd med begrunnelsen for at persontransport med tog ikke skal betale kjørevegsavgift, og representerer en konkurransevridning i ekspressbussenes disfavør.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til merknader i Innst. S. nr. 237 (1999-2000) vedrørende innføring av kjørevegsavgift i kombinasjon med økt betaling for kjøp av tjenester fra NSB. Disse medlemmer tar departementets omtale av kjørevegsavgift for jernbanen til orientering.

Disse medlemmer mener det er viktig at det utvikles et godt samarbeid mellom Jernbaneverket og NSB BA, og forutsetter at det legges stor vekt på NSBs syn på hvilke investeringer som bør prioriteres og hvor det er størst behov for å styrke driften og vedlikeholdet av ulike strekninger.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser det som viktig å styrke jernbanens konkurransekraft på godstransport. Stortinget vedtok ved behandling av Norsk jernbaneplan 1998-2007 å fjerne kjørevegsavgift for kombinerte transport. For øvrig gods betales det kjørevegsavgift, noe som når NSB Gods for eksempel leverer anbud på tømmertransport kan innebære en kostnad på 5-6 pst. Det kan være avgjørende for om de vinner anbudet. Dette medlem viser til at et flertall av Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti i komiteen sa følgende i innstillinga til jernbaneplanen:

"Flertallet ser det som en målsetting å utnytte jernbanens konkurransefortrinn som en miljømessig og trafikksikker transportmåte for gods. Det bør derfor være en målsetting raskest mulig å redusere eller avskaffe kjørevegsavgiften som et ledd i å styrke jernbanens konkurransevne overfor vegtrafikken."

Dette medlem forventer en oppfølging av denne intensjon.

Dette medlem vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om avskaffelse eller reduksjon av kjørevegsavgiften i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett våren 2001."

Dette medlem vil også henstille til en rask vurdering av andre avgifter som er pålagt jernbanedriften, som for eksempel investeringsavgift på materiell og moms. Det vises til Innst. S. nr. 138 (1998-1999) Om NSB BAs virksomhet hvor flertallet ber om at "spørsmål knyttet til kjørevegsavgift, merverdiavgift og investeringsavgift" legges fram for Stortinget på en egnet måte. Det har tatt alt for lang tid. I en tid med stor materiellfornyelse er investeringsavgiften en stor belastning som er ubegrunnet. For eksempel slipper flyselskapene investeringsavgift. Videre er lastebilnæringen fritatt for å betale investeringsavgift. Et fritak som omfatter både anskaffelser, vedlikehold, reparasjoner og ombygging av kjøretøy. Dette gir godstransport på veg et stort fortrinn til tross for det utbredte ønske fra et politisk flertall om å styrke transport på jernbane. Det er ingen grunn til å utsette et fritak av investeringsavgift på jernbane til 1. april 2002. Spesielt i en situasjon hvor fornyelse av jernbanemateriell av nødvendighet foretas.

Dette medlem vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om avvikling av investeringsavgift på jernbanemateriell i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett våren 2001."

10. NÆRMERE OM TRAFIKKSikkerhet PÅ VEG

10.1 Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger opp til økt innsats for å bekjempe trafikkulykkene i planperioden 2002-2011. Konsekvensene av en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i vegtrafikken, er at tiltak settes inn der disse i størst mulig utstrekning bidrar til å redusere antall ulykker og alvorlighetsgraden når en ulykke inntreffer.

En vesentlig reduksjon i antall skadde og drepte krever samvirke mellom en rekke trafiksikkerhetstiltak.

For å bygge opp under Regjeringens visjon er vi avhengig av en fortsatt sterk innsats fra aktørene og den enkelte trafikant.

Med basis i omtalen av trafiksikkerhet i meldingen og strategiplanen Trafiksikkerhet på veg 2002-2011, vil det bli utarbeidet et eget handlingsprogram for trafiksikkerhet på veg.

Utarbeidelse av handlingsprogrammet vil være et samarbeid mellom de viktigste aktørene i trafiksikker-

kerhetsarbeidet, og vil inneholde en nærmere konkretisering av virkemidlene som foreslås.

Det må understrekes at det er sammenheng mellom trafikkvekst og ulykkesutvikling. Uten nye tiltak vil trafikkveksten isolert sett bidra til flere drepte.

I meldingen gis nærmere omtale av:

- Ulykkesutvikling og -årsaker
- Samarbeid og samordning av trafiksikkerhetsarbeidet
- Tiltak på vegnettet som bidrag til bedret trafiksikkerhet; bl.a. om definering av nye vegklasser, fysiske skiller mellom kjøreretninger, vedlikehold og drift av vegnettet
- Atferdsregulerende tiltak; bl.a. prikkbelastning av førerkort, andre rusmidler enn alkohol, og bruk av elektronisk utstyr i motorvogn - håndholdt mobiltelefon
- Tiltak på kjøretøyet
- Kontroll og sanksjoner; bl.a. om Justisdepartementets og politiets bidrag, automatisk trafikk kontroll (ATK) og om vurdering av gjeldende regelverk om bruk av forenklet forelegg og gebyr i saker om overtredelse av vegtrafikklovgivingen i forhold til de kontrolloppgavene som i dag er tillagt politiet og Statens vegvesen
- Trafikkopplæring og informasjon; og i den forbindelse opplæringssystemet i skoleverket, føreropplæring, Statens vegvesens informasjonsvirksomhet og kunnskapsoppbygging

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er det viktig å opprettholde høy kvalitet på den nasjonale trafiksikkerhetsforskningen ved at:

- de sentrale forskningsmiljøene på trafiksikkerhetsområdet i Norge har forutsigbare rammebetingelser,
- det dras nytte av den forskning som utføres i utlandet.

Samferdselsdepartementet vil fortsatt prioritere trafiksikkerhetsforskningen høyt.

Når det gjelder føreropplæringen, vil Samferdselsdepartementet innføre et modulbasert opplæringssystem hvor grunnleggende emner samles i et trafikalt grunnkurs med klassespesifikke tilleggskurs, avhengig av hvilken førerkortklasse kandidatene ønsker å erverve.

10.2 Komiteens merknader

10.2.1 Generelt

Komiteen har merket seg at Regjeringen legger til grunn for sitt trafiksikkerhetsarbeid en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlig skadde i vegtrafikken. Komiteen deler denne visjonen.

Komiteen er meget bekymret over de høye ulykestallene i vegtrafikken. Det er særlig alvorlig at antall døde i vegtrafikken har vokst de siste årene.

Komiteen mener det er svært viktig at innsatsen for å redusere antall ulykker prioriteres høyt. Det er derfor positivt at Regjeringen har lagt vekt på sikkerhet i prioriteringen av midlene innenfor rammene i Nasjonal transportplan.

Komiteen vil slutte seg til at der trafikkmengden tilsier dette, vurderes smal firefelts motorveg med midtdeler. Dette kan gi en mer trafiksikker veg enn to- eller trefelts motorveg. Komiteen mener det er viktig at potensialet for reduksjon i ulykker tillegges vekt ved prioritering av midler. Det er viktig at innsatsen målrettes.

Komiteen vil understreke at et hovedprinsipp må være at alle trafikkantene har ansvar for egen og andres sikkerhet i trafikken. Samtidig har myndighetene et ansvar for å forbedre standarden på vegnettet, for atferdsregulerende tiltak, for kontrollvirksomhet og for opplæring og informasjon med henblikk på å øke sikkerheten i trafikken.

Komiteen mener at en reduksjon av de alvorligste ulykker krever tiltak på alle områder. Et viktig og nødvendig bidrag til å få ulykkestallene ned er å heve standarden på deler av det norske vegnettet. Komiteen viser til at SINTEF har gjennomført dybdestudier av dødsulykker på veger med høy hastighet. Disse undersøkelsene viser at halvparten av ulykkene skyldes indisponerte sjåfører som sovner på grunn av rus, mangel på søvn etc. Komiteen vil peke på fysisk adskilte kjørefelt på veger med mye trafikk, som et viktig tiltak for å redusere disse ulykkene, og har merket seg at Statens vegvesen arbeider med å definere nye vegklasser. For å redusere alvorlighetsgraden av utforkjøringsulykker er utflating av sideterreng et viktig tiltak.

Komiteen vil vise til at kontrollvirksomhet er et viktig virkemiddel i trafiksikkerhetsarbeidet. Komiteen vil understreke behovet for økt kontrollvirksomhet og en bedre samordning og arbeidsdeling for kontrollvirksomheten til politiet og Statens vegvesen når det gjelder teknisk kontroll.

Komiteen har merket seg at det har oppstått usikkerhet omkring Trygg Trafikks videre finansiering og arbeidsform. Komiteen ber departementet gjennomgå dagens finansiering av Trygg Trafikk

Komiteen er kjent med det viktige trafiksikkerhetsarbeidet som foregår i kommuner og fylkeskommuner. Dette arbeidet må oppmuntres og videreføres. Det er komiteens oppfatning at fylkeskommunenes ansvar for oppfølging av det kommunale trafiksikkerhetsarbeidet videreføres selv om ordningen med øremerkede midler til trafiksikkerhetstiltak har inngått i rammeoverføringen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er meget bekymret over de høye ulykkestallene innen vegtrafikken og at antall ulykker viser stigende tendens. Dette skjer samtidig med at trafikken øker og bevilgningene til vegsektoren er synkende. Det fører til redusert kvalitet på vegnettet som igjen øker ulykkesrisikoen. Et viktig bidrag for å redu-

sere ulykkesrisikoen er derfor å heve vegstandardene. Det krever økte bevilgninger.

Disse medlemmer konstaterer at stortingsflertallet har vedtatt å senke promillegrensen til 0,2 til tross for at det ikke kan dokumenteres at dette har effekt på trafiksikkerheten, og til tross for at Riksadvokaten advarte mot å senke promillegrensen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti konstaterer at vegtrafikk med personbil er en risikoutsatt transportform. Tall fra TØI viser at det er fem ganger så stor sannsynlighet for å bli drept og om lag 40 ganger så stor sannsynlighet for å bli skadd ved bruk av personbil i forhold til tog. Statistikken omfatter bare reisende, og da er ikke drepte og skadde fotgjengere, syklistene, motorsyklistene tatt med. Det ville ytterligere forverret statistikken for vegtrafikk. Det ligger således store mørketall i statistikken. Den viser for øvrig at buss er et forholdsvis sikkert transportmiddel i forhold til drepte, men har en skadestatistikk som er betydelig verre en tog.

En gjennomgang i alle EU-land foretatt av European Transport Safety Council over drepte viser enda mer dramatiske tall. Risikoen for å bli drept på jernbane er halvparten av norske tall per million personkilometer, mens risikoen for å bli drept ved bruk av personbil er om lag den dobbelte av i Norge. Det innebærer at risikoen for å bli drept ved bruk av personbil er 20 ganger høyere enn ved bruk av tog. Risikoen ved buss er det dobbelte av tog, og en tiendedel i forhold til personbil.

Disse tall kan indikere at vår vegtrafikk er tryggere enn i Europa for øvrig, mens vi ennå har forbedringer å gjøre på jernbanesida i forhold til EU. Men uansett viser tallene at trafikkoverføring fra veg til bane øker sikkerheten. Samtidig må det settes inn et bredt spekter av tiltak på vegsida.

Et av de viktigste tiltakene er fartskontroller, både ved politi og gjennom ATK (Automatisk trafikkontroll).

10.2.2 Trafikkopplæring

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er kjent med at det er behov for en spesiell opplæring av førere av tunge kjøretøy, og mener det er viktig å gi førere av slike kjøretøy god kunnskap om vekslende kjøreforhold. Flertallet ber derfor departementet vurdere å gjøre glattkjøringsopplæring for førere av tunge kjøretøy obligatorisk.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merket seg Regjeringens forslag til reformer i trafikkopplæringen, og vil særlig understreke behovet for å styrke trafikkopplæringen i grunnskolen og annen opplæring for barn og unge. Føreropplæringen må bedres, og det må settes krav til opplæringskvalitet. Det er naturlig at skoleverket etter hvert overtar et større ansvar for

føreropplæringen. Disse medlemmer er opptatt av viktigheten av holdningsskapende arbeid, og viser til arbeidet som gjøres av holdningskampanjen Bilist 2000 som eksempel i så måte.

Disse medlemmer viser til behovet for å videreutvikle eksisterende opplæring for førerkort klasse A, motorsykkel, og har merket seg blant andre Norsk Motorcykel Union (NMCU)s initiativ for å oppnå dette. Det er viktig å stimulere til utvikling av etter- og videreutdanningsopplegg for motorsykkelførere.

Disse medlemmer viser til behovet for øvingsbaner som kan brukes til trening for føreropplæring og som trenings- og konkurransearena for to- og firehjuls motorsport på lavere nivå. Ved slike anlegg kan unge lære å beherske kjøretøy i trygge omgivelser.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre peker på førerkortopplæringens viktige rolle for bilistenes atferd i trafikken. Omleggingen av førerkortopplæringen har ført til langt mindre obligatorisk undervisning enn tidligere og dermed er mulighetene for å påvirke elevenes atferd og etiske holdninger til bilkjøring redusert. Undervisning om risiko, holdning til atferd og bilkjøring, og førstehjelp er meget viktig og bør være obligatorisk.

Disse medlemmer mener det kan være gunstig at det blir tilbudt kurs for alle som skal begynne å øvelseskjøre og for ledsager. Et slikt tilbud bør imidlertid prøves ut som frivillig tilbud for å få en vurdering av effekten før en tar stilling til om et slikt kurs bør gjøres obligatorisk. Disse medlemmer mener det er viktig at førerkortopplæringen gjøres best mulig, og mener de tiltak som har en bevislig effekt for bilistenes atferd og som kan redusere risikoen for ulykker, bør gjennomføres også om det fører til noe økte kostnader for å ta førerkort.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av å videreutvikle eksisterende opplæring for førerkort i klasse A, motorsykkel.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre kan ikke se at det er synliggjort gevinster ved å innføre obligatorisk kurs/orienteringsmøte for alle som skal begynne å øvelseskjøre, og ved å avholde kurs for ledsager og ledsagerkandidat. Dette vil øke kostnadene ved å ta førerkort ytterligere. Disse medlemmer vil gå imot at det innføres slike ordninger.

Disse medlemmer er negative til at det skal innføres obligatorisk test/tentamen på kjøreskolen før oppkjøring. Dette vil være et bidrag til som ytterligere kan øke kostnadene ved å ta førerkort. Kostnadene for å ta førerkort er fra før meget høye, og disse medlemmer ser ingen grunn til å øke disse kostnadene ytterligere.

Videre er disse medlemmer negativ til å innføre karantenetid for å gå opp til ny førerprøve etter ikke å

ha bestått. Ventetiden for å komme opp til ny prøvetid fungerer i praksis som en karantenetid.

Disse medlemmer er negativ til å innskjerpe helsekravene til personer under 70 år for at disse skal få fornyet førerkort.

Disse medlemmer kan ikke se at det er synliggjort gevinster ved å skjerpe helsekravene for personer under 70 år som rettfærdiggjør ressursbruken slik kontroll krever.

10.2.3 Fartsgrenser

Komiteen har merket seg at Regjeringen åpner for å heve fartsgrensene på motorveg klasse A fra 90 til 100 km/t.

Komiteen slutter seg til dette.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til at fart fører til ulykker og gjør ulykkene mer alvorlige.

Flertallet har merket seg at departementet legger opp til at fartsgrensen skal settes ned på spesielt ulykkesbelastede strekninger, men at det ikke legges opp til en generell nedsettelse av fartsgrensene. Flertallet slutter seg til dette.

Flertallet har merket seg at Regjeringen vil oppfordre lokale myndigheter til å ta i bruk 30 km/t fartsgrense der forholdene taler for dette i bygater og boområder. Flertallet slutter seg til at det ikke gjennomføres en generell nedsettelse av fartsgrensen i byområder til 30 km/t og at fastsettelse av fartsgrensene skal være lokale myndigheters ansvar. Flertallet vil understreke at 30 km/t fartsgrense kan ha mange fordeler, særlig ved skoler og skoleveger, i gater med mye sykkeltrafikk og der forholdene er lite oversiktlige. I mange tilfeller vil det være naturlig at hele soner får 30 km/t fartsgrense.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at fartsnivået på vegene har stor betydning for antall ulykker og ulykkesalvorlighetsgrad, og har merket seg Regjeringens framlegg om at det åpnes for å benytte 70 km/t som særskilt fartsgrense utenfor tettbygde strøk.

Disse medlemmer understreker at det ikke legges opp til omfattende nedsettelse av fartsgrenser, og vil derfor understreke at fartsgrensereduksjoner må være begrunnet i en særskilt vurdering av hver enkelt strekning i nært samarbeid med lokale vegmyndigheter. Slike reduksjoner i fartsgrensene må i all hovedsak konsentreres om strekninger med høy ulykkesfrekvens hvor en nedsatt fartsgrense antas å redusere antallet eller alvorlighetsgraden i ulykkene. Disse medlemmer har videre merket seg Regjeringens forslag om at det som en prøveordning innføres en særskilt fartsgrense på 100 km/t på flerfelts motorveger med høy standard og lav ulykkesfrekvens.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre kan ikke se at det er dokumentert at lavere fartsgrenser vil føre til færre trafikkulykker. Disse medlemmer mener i stedet at ressursene må settes inn for å få trafikantene til å respektere de eksisterende fartsgrensene framfor å vinne respekt for nye.

Disse medlemmer mener at det er vegmyndighetene som ut fra faglige vurderinger av framkommelighet og trafikksikkerhet skal fastsette fartsgrensene.

Disse medlemmer er åpne for at fartsgrensene heves utover 100 km/t hvis faglige vurderinger av framkommelighet og trafikksikkerhet tilsier det.

Disse medlemmer vil vise til Dokument nr. 8:80 (1999-2000) Forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Ulf Erik Knudsen om å øke fartsgrensen på motorveger klasse A fra 90 km/t til 110 km/t.

Disse medlemmer vil videre vise til Innst. S. nr. 124 (2000-2001).

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige forslag slik at fartsgrensen på motorveger klasse A kan økes fra 90 km/t til 110 km/t."

Komiteen vil for øvrig vise til omtale av trafikksikkerhet under bl.a. kap. 13.2.2 Virkninger i anbefalt strategi.

11. GRUNNLAGET FOR STRATEGIARBEIDET

11.1 Sammendrag

Kapittel 11 i meldingen omtaler organisering og gjennomføring av planarbeidet, økonomiske rammer, bindinger, minimumskrav og plankvalitet og videre om planoppfølging.

Grunnlaget for prioriteringene i Nasjonal transportplan 2002-2011 er lagt gjennom et nært samarbeid mellom Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet, de fire statlige transportetatene (Jernbaneverket, Kystverket, Luftfartsverket og Statens vegvesen) og fylkeskommunene. Underveis i dette arbeidet har en også dratt nytte av konsultasjoner med og bidrag fra ulike interesseorganisasjoner. Det har vært fylkeskommunale høringsprosesser i to runder.

Generelt har staten langt mindre direkte styring med driften av transportmidlene enn med infrastrukturen. Det ligger derfor i sakens natur at Nasjonal transportplan i stor grad er en infrastrukturplan.

Etter etatenes forslag og høringen av dette har Regjeringen funnet rom for å øke den økonomiske planramme med 12 mrd. kroner, slik at det for anbefalingene i meldingen legges til grunn en samlet statlig ramme på 165 mrd. kroner.

Statlig tilskudd til fylkesveger er vedtatt overført som en del av rammetilskuddet til fylkeskommunene. I transportetatenes anbefalte strategi var det foreslått 2,4 mrd. kroner som tilskudd til fylkesveger. Den reelle

økningen i rammen til de formål som inngår i prioriteringene i Nasjonal transportplan blir etter dette 14,4 mrd. kroner.

Oppdaterte beregninger og endrede budsjettforutsetninger medfører at det i departementenes anbefalte strategi samlet er lagt til grunn at bindingene vil utgjøre 10,5 mrd. kroner.

Etter og på grunnlag av Stortingets behandling av Nasjonal transportplan, skal etatene hver for seg utforme mer detaljerte handlingsprogram for perioden 2002-2011. Handlingsprogrammene skal bl.a. inneholde mer konkrete investeringsplaner. Det legges opp til at handlingsprogrammene forelegges fylkeskommunene til uttalelse samtidig våren 2001.

Stortinget vil bli orientert om hvordan hovedtrekkene i anbefalt strategi er fulgt opp i etatenes handlingsprogram og om oppdaterte virkninger i forbindelse med budsjettproposisjonen for 2002.

Takten i gjennomføringen av planene vil bli bestemt gjennom de årlige budsjettbehandlinger i Stortinget.

11.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til sine respektive merknader under kap. 13.2.2.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til at transportbrukerne og transportutøverne står overfor globalisering, voksende internasjonal handel, krav til mer effektiv logistikk og økende e-handel. Samtidig støtter aktørene her hjemme på ulike hindre i kommunikasjonssystemene relatert til manglende kapasitet, avgifter og avstandskostnader.

Disse medlemmer mener derfor at det må legges stor vekt på transportens betydning i hele leveringskjeden.

Disse medlemmer vil peke på at dersom vi skal makte å være konkurransedyktige i produkt- og tjenestemarkedene, må vi sørge for å redusere alle de logistikk- og transportkostnader som lar seg redusere slik at vi kan videreutvikle de sider av logistikken som er nødvendig for å henge med i konkurransen. I disse vurderingene bør man ivareta både vare-/godstransport, næringslivets persontransport (tjenestereiser) og arbeidsreiser (særlig i byområdene der framkommeligheten i dag er dårlig).

Disse medlemmer viser til at i Nasjonal transportplan legges det opp til en svakere årlig vekst i samlet godstransportarbeid enn hva som har vært tilfelle i de seneste årene. I perioden 1994-1998 var det en gjennomsnittlig årlig vekst i samlet godsmengde på 2,4 pst., mens det i perioden 2002-2012 er forventet en årlig vekst på 1,84 pst. For perioden 2012-2020 er det forventet en ytterligere lavere årlig vekst på 1,27 pst.

Det legges videre opp til at vegtransporten vil øke mindre enn gjennomsnittlig årlig godsmengde, samtidig som det forutsettes en sterk vekst i bruken av tog

og båt. Dette innebærer at Nasjonal transportplan tar utgangspunkt i at en del av veksten i godsmengdene skal overføres fra veg til bane og sjø.

Disse medlemmer savner imidlertid en realistisk drøfting av potensialet for denne "vridningen" fra veg til bane og sjø som preger transportplanen fra Regjeringen.

I Nasjonal transportplan kap. 6.3.1. slås det imidlertid fast at:

"Endringer i transportteterspørselen som følge av strukturelle endringer i næringslivet er knyttet til hvor varestrømmene går og hvordan transportnettverkene organiseres."

Disse medlemmer konstaterer at det er markedet som styrer utviklingen. Dette er en grunn til den relativt kraftige veksten i godstransporten på veg. Veg-

transporten er svært fleksibel, særlig på korte avstander, og har en nesten ubegrenset tilgjengelighet (dør til dør).

Disse medlemmer vil vise til at Transportøkonomisk institutt (TØI) har anslått at om lag av alt gods som transporteres 100 kilometer eller lenger, omlastes minst en gang mellom to ulike transportmidler. Av dette utgjør omlastinger fra sjø og bane til veg henholdsvis om lag 70 pst. og 30 pst. TØI har også foretatt beregninger av minste transportavstand der sjø- og jernbanetransporter er lønnsomme i forhold til vegtransport. I tilfelle med tilbringertransport inngår også omlastningskostnader.

Minste transportavstand for lønnsom sjø- og jernbanetransport for stykk gods. Tilbringertransport for lastebil er satt lik 5 km:

	sjø - veg	jernbane - veg
Ingen tilbringertransport	245 km	157 km
Tilbringertransport en gang	324 km	296 km
Tilbringertransport to ganger	555 km	521 km

Kilde: TØI-rapport 447/1999

Disse medlemmer vil peke på at mye taler for at trafikkprognosene som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan bør endres. Basert på historiske erfaringer og en vurdering av utviklingstrekk og trender som i sterk grad vil påvirke transportbehovet, er det realistisk å anta at trafikkveksten blir høyere enn det som prognosene i Nasjonal transportplan tilsier. For lave trafikkprognoser gir dessuten en undervurdering av lønnsomheten i investeringsprosjektene. Videre er det ikke realistisk å forvente en relativt mindre vekst i vegtrafikken enn på bane og sjø. Dagens fordeling mellom de ulike transportmidlene vil etter all sannsynlighet videreføres, muligens vil den relative veksten på veg bli enda sterkere enn det vi har opplevd de siste 20-30 årene.

Disse medlemmer vil understreke at med bakgrunn i transportenes viktige betydning for landets verdiskaping og de utviklingstrekk og trender som transportene i fremtiden skal ivareta, er det nå svært viktig å styrke satsingen på lønnsom infrastruktur. Næringslivet i Norge sliter med transportkostnader som er betydelig høyere enn i konkurrentlandene. Noe av årsaken er Norges avstandshandikap til markedene og vårt eget lands topografi, forhold vi kan gjøre lite med.

12. REFERANSESTRATEGI OG ALTERNATIVE INNRETNINGER

12.1 Sammendrag

I kapittel 12 i meldingen omtales referansestrategien og transportetatens alternative innretninger.

Transportetatene har til analyseformål utformet en referansestrategi. Denne innebærer at prioriteringene de siste seks årene av langtidsplanene for perioden

1998-2007, er ført fram til utløpet av 2011. For Kystverket er det tatt utgangspunkt i prioriteringene for perioden 1998-2001. Referansestrategien ble utarbeidet innen en beregningsteknisk økonomisk ramme tilsvarende en videreføring av Regjeringens budsjettforslag for 1999, og med en relativ fordeling mellom veg og bane som i langtidsplanene for 1998-2007.

For Luftfartsverket har departementet valgt å ta utgangspunkt i en referansestrategi som reflekterer prioriteringene så langt i inneværende planperiode, og avviker noe fra profilen i Norsk luftfartsplan 1998-2007. Dette skyldes i hovedsak en annen trafikkutvikling enn antatt.

Gjennom fire alternative innretninger har transportetatene belyst hva som kan oppnås ved realistiske vridninger av referansestrategien. Innretningene er utarbeidet for å belyse virkninger av særlig å prioritere framkommelighet, trafiksikkerhet, distriktspolitiske mål og miljøsensyn. De alternative innretningene kan sies å illustrere det politiske handlingsrommet innen begrensede økonomiske rammer.

Det er redegjort nærmere for referansestrategien og ulikheter i måloppnåelse og avveininger mellom ulike mål i de alternative innretningene i hhv. kapittel 12.1 og 12.2 i meldingen.

I forhold til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 innebærer referansestrategien økt innsats til trafikktilsyn, drift og vedlikehold og en nedgang i innsatsen til riksveginvesteringer.

Det er ikke vesentlige forskjeller i profil mellom referansestrategien for jernbane og profilen for Norsk jernbaneplan 1998-2007.

For luftfarten innebærer referansestrategien en betydelig innsats rettet mot sikkerhet, forsterket vedlike-

hold og utbedringer av mangler i forhold til gjeldende regelverk, herunder oppgradering av regionale lufthavner. Strategien medfører en standardheving på disse områdene. Vektleggingen av kapasitetsøkende tiltak er noe høyere enn i Norsk luftfartsplan 1998-2007.

For sjøtransport innebærer referansestrategien prioritering av fiskerihavner på steder hvor utbyggingen har stor betydning for nasjonal verdiskaping i fiskerier næringen. Samtidig ivaretas havnebehov i mindre lokalsamfunn, der fiskerihavnetiltak har avgjørende betydning for næringen og sysselsettingen på stedet. Det er lagt vekt på både framkommelighets- og distriktshensyn. Farledsutbedringene rettes i hovedsak mot innseilingen til fiskerihavnene.

12.2 Komiteens merknader

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at referansestrategien består i en videreføring av innsatsen for planperioden 1998-2007. Disse medlemmer peker på at hensikten med å utforme en slik strategi er bl.a. å kunne sammenligne virkninger av Regjeringens anbefalte strategi med en videreføring av de prioriteringer som blir lagt til grunn i de inneværende langtidsplaner.

Disse medlemmer mener at en synliggjøring av hva en videreføring av dagens planer vil innebære, er et viktig og nødvendig tiltak for bedre å kunne se hvilke valgmuligheter vi står overfor politisk. Dette understrekes ytterligere ved å sette opp fire alternative innretninger med hver sin hovedvekt på henholdsvis sikkerhet, miljø, distrikt og framkommelighet. Disse medlemmer mener at synliggjøringen av referansestrategien og de alternative innretningene viser at Regjeringen har valgt en riktig hovedlinje i sin anbefalte strategi.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil bemerke at bevilgningsnivået i den valgte referansestrategien er for lavt til å kunne realisere viktige målsettinger i transportsektoren. Særlig negativt vil en ytterligere reduksjon av riksveginvesteringene være. Bevilgningsnivået til riksveginvesteringer er fra før lavt, og et enda lavere bevilgningsnivå vil blant annet ha negativ innvirkning på framkommeligheten og transportkostnadene.

Disse medlemmer viser til forutsetningene i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 om å innføre anbud og nye kontraktsformer i ferjetrafikken. Flertallet på Stortinget har til nå bare akseptert prøver på anbud, og dermed i stor grad videreført dagens system med årlige forhandlinger.

Disse medlemmer vil understreke at flertallets manglende vilje til å følge opp egne forutsetninger, kan ha ført til en mindre effektiv ressursutnyttelse enn forutsatt. Det kan ha svekket ferjetilbudet. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til merknader under kap. 7.4.2 og St. meld. nr. 46 Nasjonal transportplan (1999-2000) side 93 og 94, hvor Regjeringen uttaler følgende:

"Annen rutegående lokaltransport har allerede i flere år hatt mulighet for bruk av anbud. Erfaringene herfra, samt erfaringer med anbud i andre sektorer i Norge og internasjonalt, indikerer at anbud kan være et effektivt virkemiddel for økt effektivitet. Erfaringene viser også at muligheten til bruk av anbud i seg selv kan virke kostnadsdisiplinerende."

Disse medlemmer slutter seg til disse synspunkter. Disse medlemmer vil peke på at gevinsten ved en effektivisering av ferjetrafikken gjennom anbud, skal tas ut i form av bedret frekvens og/eller lavere priser for forbrukerne.

13. ANBEFALT STRATEGI

13.1 Sammendrag

Hovedprioriteringer

Planarbeidet har vist at det kan oppnås betydelige positive virkninger for samfunnet gjennom statlig ressursinnsats i transportsektoren. Samtidig viser referansestrategien og de alternative innretningene at det innenfor realistiske rammebetingelser må avveies mellom ulike mål og hensyn.

Regjeringens anbefalte strategi for planperioden 2002-2011 er utformet for å møte utfordringene transportsektoren står overfor. Det er særlig lagt vekt på trafiksikkerhet og framkommelighet. I tillegg er det lagt vekt på å ivareta fastsatte miljøkrav gjennom en mest mulig kostnadseffektiv virkemiddelbruk.

Det har vært en betydelig utbygging og standardheving på riksvegnettet siden 1970-tallet. Det er imidlertid fortsatt store utbyggingsbehov særlig i områder med stor trafikk og på andre strekninger med flaskehalsproblemer. Samtidig øker drifts- og vedlikeholdsbehovet som følge av trafikkveksten.

I storbyområdene er det bevilget betydelige midler og innkrevd bompenger for å øke kapasiteten på vegnettet. Likevel viser trafikkutviklingen at det vil oppstå økende kapasitetsproblemer på hovedvegnettet. Disse problemene kan ikke løses uten nye investeringer både i vegnett og kollektivtrafikk, sammen med tiltak som kan dempe veksten i vegtrafikken.

På 1990-tallet har jernbaneutbyggingen blitt prioritert opp, både relativt sett i forhold til veg og i faktisk ressurstilgang. Videre oppgradering og modernisering av jernbanen vil i årene framover kreve store investeringer. Samtidig forutsetter god kvalitet i togtilbudet også et høyt drifts- og vedlikeholdsnivå. Større fokus på trafiksikkerhet i jernbanetransporten vil kreve ytterligere investeringer i eksisterende infrastruktur.

For Luftfartsverket er det avgjørende å sikre tilstrekkelig kapasitet på de trafikksterke lufthavnene, som gir overskudd for bl.a. å kunne gjennomføre oppgradering av regionale lufthavner.

Farledene har avgjørende betydning både for utenrikstrafikken og kystfarten. I sjøtransportsektoren er det store oppgaver knyttet til å forbedre sikkerheten og framkommeligheten i farledene, og det er i årene fram-

over nødvendig å styrke innsatsen på dette området. Dette gjelder både for tradisjonell skipstrafikk og hurtiggående fartøy. Videre må havnene knyttes effektivt

til det øvrige transportnett slik at næringslivets behov for fleksibilitet ivaretas.

Tabell 1.1 fra meldingen viser fordeling av samlet økonomisk ramme, årlig gjennomsnitt.

Tabell 1.1 Fordeling av samlet økonomisk ramme (mill. 2000-kroner). Årlig gjennomsnitt

	Bevilget/annen finansiering 1998-2000	Anbefalt strategi 2002-2011
Statens vegvesen		
Statlige midler.....	9 972	10 628
Annen finansiering	2 043	1 680
Totalt	12 015	12 308
Jernbaneverket		
Statlige midler	3 716	4356
Lokale bidrag		25
Totalt	3 716	4 381
Kystverket		
Statlige midler	485	536
Brukerfinansiering	436	458
Totalt	921	994
Luftfartsverket		
Statlige midler	1	-14 ¹
Brukerfinansiering	3 372	3 064
Totalt	3 373	3 050
Statlig kjøp av persontransporttjenester på jernbane	999	980
Statlige midler i alt	15 173	16 486
Supplerende midler	5 851	5 227
Samlet økonomisk ramme	21 024	21 713

¹ Tallet er negativt fordi avkastning fra Luftfartsverket til staten er større enn statens kjøp av flyplasstjenester.

Regjeringen vil vurdere økt brukerfinansiering av Kystverkets tjenester.

For Luftfartsverket er det lagt til grunn en vekst i driftsinntektene som følge av forventet vekst i flytrafikken.

Innen rammen av en overordnet prioritering av trafikksikkerhet, vil Regjeringen legge til rette for effektive transporter for næringslivet, øke kapasiteten i trafikksystemet i storbyområdene og styrke tilgjengelighet og framkommelighet i distriktene. Videre er tiltak for å redusere transportskapte miljøproblemer og uheldige landskapsinngrep innarbeidet.

Av hensyn til miljø og den samlede trafikkavvikling, mener departementet det er riktig å dempe trafikkveksten på veg gjennom å legge til rette for at storbyene kan styrke kollektivtransporten kombinert med vegprising og eventuelt andre trafikkregulerende virkemidler.

I tråd med ønsker fra de fleste fylkeskommunene, legges det i departementenes anbefalte strategi stor

vekt på tiltak som kan bidra til økt sikkerhet i transport-systemet.

Departementene og etatene har i samarbeid satt i gang en omfattende evaluering av arbeidet med planen på alle nivåer. Evalueringen vil gi grunnlag for å vurdere eventuelle endringer i planprosessen fram mot neste revisjon. Det blir i evalueringen også lagt vekt på å fange opp fylkeskommunenes erfaringer med planarbeidet.

Virkninger i anbefalt strategi

I tabell 13.3 i meldingen er forventede virkninger på sentrale måleparametre i anbefalt strategi presentert, og sammenliknet med virkningene i referansestrategien.

Den økte rammen og prioriteringene i anbefalt strategi gir vesentlig bedre virkninger på trafikksikkerhet enn referansestrategien. Det oppnås også bedre virkninger for tilgjengelighet i distriktene og sparte transportkostnader for næringslivet. Videre er den beregnede samfunnsøkonomiske netto nytten av

investeringene vesentlig bedre i anbefalt strategi enn i referansestrategien. Forskjellen skyldes i stor grad prioriteringen av trafikksikkerhet i vegsektoren sammenliknet med Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007, jf. St.meld. nr. 37 (1996-1997).

Sparte transportkostnader for samfunnet og for distriktene spesielt, er noe lavere i anbefalt strategi enn i referansestrategien. Forskjellen skyldes i stor grad senking av fartsgrenser som er prioritert for å bedre sik-

kerheten i vegtrafikken. Forventet antall personer som i 2012 vil være svært plaget av støy, er ikke vesentlig lavere enn i referansestrategien. CO₂-utslippene fra vegtrafikken forventes å vokse noe mindre enn i referansestrategien. Årsaken er at fartsgrensereduksjoner er beregnet å ha en begrensende effekt på biltrafikken.

Tabell 1.2 viser virkninger i anbefalt strategi, sentrale måleparametre.

Tabell 1.2 Virkninger i anbefalt strategi. Sentrale måleparametre

	Anbefalt strategi Virkninger 2002-2011	Status 2002	Status 2012 uten nye tiltak	Status 2012 anbefalt strategi
Samfunnsøkonomisk nettonytte av investeringer (mill. kroner)	22 200			
Samfunnets transportkostnader (mill. kroner)	-43 100			
Bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (mill. kroner)	-20 200			
Antall drepte	-81	319	369	288
Antall skadde og drepte ¹	-1 693	12 412	13 922	12 229
CO ₂ -utslipp fra transportsektoren (mill. tonn, kun for veg)	-0,05	9,42	9,80	9,75
Antall personer utsatt for konsentrasjoner av PM ₁₀ over 50 mg/m ³ (kun for veg)	0	9 600	6 800	6 800
Antall personer utsatt for konsentrasjon av NO ₂ over 150 mg/m ³ (kun for veg)	0	14 500	12 400	12 400
Antall personer svært plaget av støy	-12 200	95 600	95 100	82 900
Antall personer utenfor et pendlingsomland tilsvarende 45 min. reisetid til tettsteder med 2 000 innbyggere (kun for veg)	-4 900	230 700	230 700	225 800
Antall personer med mer enn 90 min. reisetid til regionsenter (kun for veg)	-33 800	688 800	688 800	655 000
Samfunnets transportkostnader for distriktene (kun for veg)	-11 000			

¹ Statlige tilskudd til trafikksikkerhetstiltak på fylkesveger og kommunale veger inngikk i post 60 som fra og med 2001 er innlemmet i rammetilskuddsordningen til fylkeskommunene. Dersom fylkeskommunene velger å videreføre de senere års nivå når det gjelder slike tiltak, vil det gi et viktig bidrag til reduksjon i antall skadde og drepte utover det som framgår av tallene i tabellen.

Det er kun beregnet virkninger av tiltak i vegsektoren og i jernbanesektoren. På grunn av mangler i metodeverktøyet til Kystverket og Luftfartsverket, har det ikke vært grunnlag for tilsvarende beregninger for sjø- og luftfart.

Det er beregnet virkninger både av statlige midler, bompengefinansiering og annen supplerende finansiering. Beregningene omfatter både drift, vedlikehold og investeringer.

Samfunnsøkonomisk netto nytte er kun beregnet for investeringer. Det må også understrekes at enkelte nyttevirksomheter ikke er prissatt. Blant annet gjelder det økt trygghetsfølelse ved rassikring og tilrettelegging for gående og syklende, økt trivsel ved miljømessig tilpassning i byer og tettsteder og avbøtende tiltak med hensyn til natur- og kulturmiljø.

Virkningsberegningene er basert på prognoser for framtidig transportarbeid.

Fordeling av økonomiske rammer

Den økonomiske rammefordelingen mellom transportformene i anbefalt strategi er følgende:

– Jernbane

Tabell 13.5 Fordeling av rammen mellom drift, vedlikehold og investeringer, samt statlig kjøp av persontransporttjenester med jernbane. Mill. 2000-kroner

	Bevilget 1998-2000	Referanse- strategi 2002-2011	Anbefalt strategi 2002-2005	Anbefalt strategi 2002-2011
Kap. 1350 Kjørevegen				
- Drift ¹	4 880	15 735	7 070	16 460
- Vedlikehold	2 375	9 730	4 140	10 350
- Investeringer	3 892	13 455	6 325	16 750
Sum statlige midler kjørevegen	11 147	38 920	17 535	43 560
Lokale bidrag			50	250
Totalt kjørevegen		38 920	17 585	43 810
Kap. 1351 Statlig kjøp av persontransporttjenester med jernbane	2 998	9 830	3 920	9 800
Sum statlige midler	14 145	48 750	21 455	53 360

¹ Drift inkluderer 280 mill. kroner i årlige driftsinntekter som følge av bruttobudsjettering fra og med 2000 som omtalt i St.prp. nr. 1 (1999-2000).

Samferdselsdepartementet legger vekt på at sikkerheten i jernbanetrafikken skal være på et høyt nivå, samtidig som et pålitelig og driftssikkert jernbanenett generelt krever et høyt drifts- og vedlikeholds nivå. På denne bakgrunn har departementet i rammefordelingen

prioritert drift og vedlikehold framfor investeringer. Innenfor investeringsrammen er dessuten sikring av planoverganger og videre utbygging av fjernstyring, automatisk togkontroll og togradio høyt prioritert.

– Veg

Tabell 13.6 Økonomiske rammer til vegformål fordelt på kapitler og poster. Mill. 2000-kroner

	Bevilget 1998-2000 ¹	Referanse- strategi 2002-2011	Anbefalt strategi 2002-2005	Anbefalt strategi 2002-2011
Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold	16 707	60 540	24 690	62 100
Post 24 Statens vegvesens produksjon	-330	-1 100	-440	-1 100
Post 30 Riksveginvesteringer	12 481	37 450	17 940	44 880
Post 31 Tilskudd til rassikring	226	²	³	³
Post 32 Legging av faste dekk	70	²	³	³
Post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	100	²	400	400
Post 60 Tilskudd til fylkesvegformål	649	2 710	⁴	⁴
Post 61 Omstillingstilskudd - fv 228, Fræna kommune	12	-	-	-
Sum statlige midler	29 915	99 600	42 590	106 280
Annen finansiering	6 130 ¹	5 700	8 200 ⁵	16 800 ⁵
Sum vegformål inkl. annen finansiering	36 045	105 300	50 790	123 080

¹ Stilt til rådighet for Statens vegvesen fra bompengeselskapene. Regnskap for 1998, 1999 og anslag for 2000.

² Referansestrategien bygger på NVVP 1998-2007 som ikke hadde postene 31, 32 og 33.

³ Postene 31 og 32 blir lagt inn i post 30 fra og med budsjettet for 2001.

⁴ Post 60 inngår fra og med budsjettet for 2001 i rammeoverføringer til fylkeskommunen, jf. St. prp. nr. 62 (1999-2000) og Innst. S. nr. 252 (1999-2000).

⁵ Forskjellen i bompengebdrag i referansestrategien i forhold til anbefalt strategi skyldes at referansestrategien innebærer en videreføring av anbefalt strategi i NVVP 1998-2007, hvor det ble lagt til grunn en mer restriktiv holdning til bompengeprojekter med hensyn til planavklaring og politiske vedtak om bompengefinansiering.

Samferdselsdepartementets anbefalte strategi er rettet spesielt inn mot å bedre sikkerheten i vegtrafikken. Det er lagt vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved prioritering av investeringene. Økt sikkerhet i veg-

trafikken stiller krav både til den trafikant- og kjøretøyrettede innsatsen og til drift, vedlikehold og investeringer i infrastrukturen. Departementet har derfor

lagt særlig vekt på investeringer som bidrar både til økt sikkerhet og bedre framkommelighet.

Innenfor rammen av en overordnet prioritering av sikkerhet og vektlegging av samfunnsøkonomisk lønnsomhet, er også tiltak for å bedre tilgjengeligheten og framkommeligheten i distriktene innarbeidet. I tillegg kommer betydelige investeringer på sterkt trafikkerte stamvegruter og i storbyområdene.

Etterslepet i vegkapitalen er beregnet å være om lag 9,5 mrd. kroner ved inngangen til planperioden. Det forventes at etterslepet ikke vil øke i planperioden.

– Luftfart

Tabell 13.7 Planramme for Luftfartsverket, sammenliknet med bevilget 1998-2000. Mill. 2000-kroner

	Bevilget 1998-2000 ¹	Referanse- strategi 2002-2011	Anbefalt strategi 2002-2005	Anbefalt strategi 2000-2011
Driftsinntekter m.m.	10 280 ²	30 635	10 970	30 635
Inntekter fra statlig kjøp av flyplasstjenester	276	880	360	905
Netto rentekostnad til staten	124	375	150	375
Avkastning til staten	272	740	415	1 040
Driftsutgifter	5 123	21 985	7 840	21 985
Til investeringer	2 165 ³	8 415	2 925	8 140

¹ Regnskap 1998 og 1999 og budsjett for 2000 iht. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000). I revidert nasjonalbudsjett for 2000 ble avkastningen til staten økt med 80 mill. kroner gjennom tilsvarende økning i trekk på reguleringsfondet. Avkastningen til staten økte dermed til totalt 352 mill. kroner i perioden 1998-2000.

² Dette beløpet inkluderer 164 mill. kroner fra reguleringsfondet.

³ I tillegg til investeringer har Luftfartsverket i perioden økt sine innskudd i lån/aksjekapital i Oslo Lufthavn AS med 2 873 mill. kroner.

De økonomiske rammer for Luftfartsverkets virksomhet er basert på inntektsprognoser, statlig kjøp av flyplasstjenester og statens overskuddskrav til Luftfartsverket.

Luftfartsverket er pålagt selv å dekke finansieringen av investeringene over driften år for år, med unntak av eventuelle statlige kjøp av regionale flyplasstjenester. Luftfartsverkets inntekter er i hovedsak bestemt gjennom luftfartsavgifter og kommersielle inntekter fra lufthavnene.

Den økonomiske planrammen til Luftfartsverket er beregnet ut fra prognoser for utviklingen i flytrafikken basert på de makroøkonomiske forutsetninger som lå til grunn for statsbudsjettet for 2000, samt uendret realnivå i avgiftene pr. 1. januar 2000. Volumveksten i avgiftsgrunnlaget forutsettes å øke med i gjennomsnitt 3 pst. pr. år.

I etatens planforslag er trafikken i luftfarten beregnet å øke med 3,1 pst. pr. år. Dette er lavere trafikkøkning enn i prognosen for inneværende planperiode, der det ble forutsatt en trafikkvekst på 4,1 pst. pr. år.

– Kystforvaltning

Dette forutsetter økte økonomiske rammer til vedlikeholdet som foreslått, samt at effektiviseringsgevinster utover normalkravet beholdes i Statens vegvesen.

Anbefalt strategi innebærer en vridning mot utvikling og utbedring av eksisterende vegnett framfor nye vegforbindelser, inklusive ferjeavløsningsprosjekter. Departementet viser til at behovet for nye vegforbindelser mange steder i landet gradvis er redusert gjennom omfattende utbygging siden 1970-tallet. Større utbyggingsprosjekter vil i hovedsak konsentreres om stamvegene.

Totalt er Luftfartsverkets driftskostnader anslått å øke med 4 pst. pr. år, dvs. en noe lavere kostnadsvekst enn i inneværende planperiode.

Investeringer i luftfartssystemet er fortsatt i særlig grad nødvendig for å:

- Opprettholde dagens og møte framtidige krav mht. sikkerhet, samt utbedre mangler i forhold til gjeldende og nytt regelverk.
- Forsterke vedlikeholdet for å oppnå mer rasjonell drift.
- Oppgradere regionale flyplasser.
- Kunne gi tilfredsstillende kapasitet og service.

Departementet legger til grunn at den teknisk/operative oppgraderingen av de regionale lufthavnene skal prioriteres i perioden. Basert på Luftfartsverkets foreløpige analyser er investeringsbehovet om lag 2 500 mill. kroner.

Tabell 13.8 Rammefordeling for Kystverket. Anbefalt strategi sammenliknet med bevilget 1998-2000 og referansestrategien. Mill. 2000-kroner

	Bevilgning 1998-2000	Referanse- strategi 2002-2011	Anbefalt strategi 2002-2005	Anbefalt strategi 2002-2011
Kystadministrasjon (1060, eksl. NSSR)	259	825	350	875
NSSR	165	515	205	520
Farleder (1064, post 33)	100	375	245	610
Fiskerihavner (1064, post 30, 45 og 60) ¹	492	1 575	680	1 695
Fyrtjenesten (1065) ²	627	1 995	960	2 395
- drift og vedlikehold	619	1 995	815	2 035
- investeringer	8	0	145	360
Lostjenesten (1066) ³	1 043	3 325	1 335	3 340
Trafikksentraler (1067) ⁴				
- drift og vedlikehold	77	500	200	500
Totalt	2 763	9 110	3 975	9 935
Statlige midler	1 445	4 685	2 145	5 360
Brukerfinansiering (jf. kap. 1065, 1066, 1067)	1 308	4 425	1 830	4 575

¹ Tilsagnsfullmakt på 20 mill. kroner på kap. 1064 post 60 i budsjettet for 2000, inngår ikke i bevilget 1998-2000.

² Kap. 1065 Fyrtjenesten er regnet brutto, dvs. at brukerbetalingen er inkludert på postene.

³ Kap. 1066 Lostjenesten er regnet brutto, og utgiftene forutsettes å være 100 pst. brukerfinansiert.

⁴ Kap. 1067 Trafikksentraler er regnet brutto, og driftsutgiftene forutsettes å være 100 pst. brukerfinansiert.

Sammenliknet med bevilgningene de siste tre årene, legges det opp til en økning i årlige bevilgninger av statlige midler på om lag 50 mill. kroner. Dette gir grunnlag for økt innsats i farledene, til investeringer i fyrtjenesten og til planlegging i Kystverket. Innsatsen rettet mot fiskerihavner vil videreføres på et høyt nivå. Styrkingen av investeringer i fyrtjenesten og farledstiltak vil bidra til økt sikkerhet og framkommelighet i kystfarten. Økte rammer til planlegging og administrasjon i Kystverket vil være nødvendig for å sikre at økte bevilgninger på øvrige områder nyttes hensiktsmessig og effektivt.

Nærmere om prioriterte tiltak i distriktene

Departementene vil legge vekt på å bedre samordningen mellom transportformene og mellom forvaltningsnivåene også i distriktene. Målet er å bedre utnyttelsen av ressursene og gi et bedre tilbud til brukerne. For å bidra til dette legges det bl.a. opp til følgende:

- Endringer i den regionale lufthavnstrukturen vil bli vurdert i samarbeid med regionale myndigheter.
- Innenfor den fylkesfordelte rammen til vegformål tillegges fylkeskommunenes prioriteringer vesentlig vekt så lenge prioriteringene er innenfor føringer fastlagt gjennom departementets og Stortingets behandling av Nasjonal transportplan.
- I arbeidet med handlingsprogrammene til Nasjonal transportplan skal etatene legge vekt på utvikling av tilknytningene mellom transportformene, samt andre tiltak for bedre utnyttelse av infrastrukturen samlet sett. Handlingsprogrammene skal koordi-

neres mellom etatene og legges fram til fylkeskommunal høring samtidig, før de fastsettes av den enkelte etat.

13.2 Komiteens merknader

13.2.1 Hovedprioriteringer

Komiteen mener det er betydelige utfordringer knyttet til transport, spesielt når det gjelder skadde og drepte. Det må settes inn forskjellige virkemidler for å få redusert antall skadde og drepte i trafikken. I denne sammenheng er det viktig å ha moderne varslings- og styringssystemer som kan forhindre at ulykker skjer. Komiteen vil her peke på at bruk av ny fartsøkende teknologi knyttet til de ulike transportsystemene, må følges opp med tilsvarende teknologisk utvikling i de styre- og varslingsystemer som anvendes i de ulike sektorene.

Komiteen viser til at vel 90 pst. av dødsfallene i trafikken skjer på vegenettet. Dette innebærer at sikkerhetsinnsatsen særlig må heves og forbedres i vegsektoren. For å bedre sikkerheten i vegtrafikken, er det nødvendig å ta i bruk en rekke forskjellige virkemidler, bl.a. opplysning og informasjonsarbeid, utbedring av infrastrukturen og kontrolltiltak. Det er i denne sammenheng viktig å sette inn ressursene der hvor en kan oppnå best effekt.

Komiteen er enig i at det ut fra hensynet til miljø og den samlede trafikkavvikling er riktig å dempe trafikkveksten gjennom å styrke kollektivtransporten i storbyene. Komiteen mener det best kan oppnås ved å bedre tilbudet og høyne kvaliteten.

Komiteen er enig i at framkommeligheten på vegnettet og frekvens i riksvegferjedriften må forbedres, og særlig på ruter som er viktige for næringslivet.

Komiteen vil videre peke på at flere fylkeskommuner i sine anmerkninger til etatenes strategi blant annet tar til orde for å benytte ferjesubsidier - kjøp av tjenester - til statlige investeringsmidler i ferjeavløsningsprosjekter. Komiteen vil i denne sammenheng vise til merknader under kap. 9.2.5.

Komiteen vil peke på at flere fylker innenfor egne rammer har gjennomført en legging av fast dekke. Komiteen vil derfor understreke at det statlige engasjement på dette området ikke må skje på bekostning av de fylker som allerede innenfor egen midler har gjennomført disse tiltakene.

Komiteen har merket seg at Regjeringen forhandler om ny rammeavtale for kjøp av persontransporttjenester i 2002-2005 med NSB BA.

Komiteens flertall, medlemmene fra Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, har merket seg Regjeringens utsagn om at:

"Departementene vil si seg enige i at en denne gang ikke har kommet så langt som kunne vært ønskelig med å lage en tverrsektoriell plan. Dette skyldes delvis det stramme tidsskjemaet, og at planen er den første i sitt slag. Departementet vil i tillegg peke på at potensialet for samordning og tverrsektorielle vurderinger også må sees i lys av transportformenes ulike roller og relativt begrensede konkurranseflater."

Flertallet vil peke på at da regjeringen Bondevik foreslo å utsette framleggelsen av Nasjonal transportplan på grunn av behov for bedre tid med saksbehandlingen, gikk Arbeiderpartiet imot dette.

Flertallet er derfor forundret over at Regjeringen nå bruker tidspress som begrunnelse for en manglende tverrsektoriell plan.

Flertallet er usikker på hva Regjeringen mener med at "potensialet for samordning og tverrsektorielle vurderinger også må ses i lys av transportformenes ulike roller og relativt begrensede konkurranseflater."

Flertallet tar det for gitt at Regjeringen ser behov for en slik samordning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at Regjeringen i sin anbefalte strategi har lagt særlig vekt på trafikkisikkerhet og framkommelighet. Disse medlemmer mener dette er en riktig prioritering. Disse medlemmer viser videre til at Regjeringen foreslår en økt satsing både innenfor vegsektoren, jernbanesektoren og havnesektoren i forhold til de bevilgede midler de siste år, med til sammen om lag en milliard kroner årlig. Denne økningen er prosentmessig størst på jernbanesektoren.

Disse medlemmer ser at overgangen fra sektorvise plansystemer til en felles nasjonal transportplan er en prosess, og har merket seg at departementene denne gang ikke har kommet så langt som ønskelig med å

lage en tverrsektoriell plan. Disse medlemmer har merket seg at dette delvis skyldes at planen er den første i sitt slag, og legger til grunn at utarbeidelsen av en slik tverrsektoriell plan kommer lengre når det vinnes mer erfaring med det nye plandokumentet. Disse medlemmer erkjenner at et stramt tidsskjema også vil kunne ha bidratt til at dette tverrsektorielle arbeidet ikke kom enda lengre, men understreker betydningen av at behandlingen av planen foretas på et tidlig tidspunkt. I den sammenheng viser disse medlemmer særlig til fylkeskommunenes forestående arbeid med å utarbeide handlingsplaner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at når en i inneværende planperiode har møtt økningen i trafikken med reduserte bevilgninger til vegsektoren, har dette redusert sikkerhetsmarginene på norske veier.

Disse medlemmer mener den negative utviklingen hva angår ulykkene langs våre veier også må ses i sammenheng med dette.

Disse medlemmer mener at dagens overføringsordninger til kollektivtrafikken må endres. En bør ta i bruk systemer - eksempelvis kvalitetskontrakter - for å gjøre det mer økonomisk interessant for transportselskapene å skaffe nye kollektivpassasjerer.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen i forholdet til Luftfartsverket har lagt til grunn en vekst i driftsinntektene med den begrunnelse at en forventer en økt flytrafikk. De siste tall for år 2000 viser en nedgang på ca. 850 000 passasjerer i flytrafikken. Disse medlemmer stiller seg derfor noe tvilende til om Regjeringens ressursramme er tilstrekkelig til å nå egne mål.

Disse medlemmer vil understreke den sentrale rolle som transport har i et moderne samfunn. Transportstandard og kostnader er av meget stor betydning for næringslivets konkurransevne som igjen er en forutsetning for trygge og sikre arbeidsplasser. Norge har en spredt næringsstruktur, små enheter, lange avstander, vanskelig topografi og til tider et tøft klima. Samlet gir disse forhold et konkurransehandikap knyttet til transport. I en globalisert økonomi må dette konkurransehandikappet reduseres om vi ønsker å videreføre dagens mål knyttet til bo- og sysselsettingen i landet. Det må derfor være et mål i samferdselspolitikken å redusere norske transportkostnader i forhold til de nasjoner vi konkurrerer med. Disse medlemmer mener dette forutsetter en sterkere satsing på samferdsel enn den som har vært foretatt i inneværende planperiode.

Disse medlemmer understreker at konkurranseflaten mellom de ulike transportmidler er relativt små. I tillegg viser bakgrunnsmateriale at innretninger av investeringspolitikken i liten grad påvirker transportmiddelfordelingen. Vesentlige endringer i transportmiddelfordelingen, for eksempel fra privatbil til kollektive transportmidler eller fra veg til tog, vil derfor

kreve forholdsvis kraftig virkemiddelbruk direkte rettet mot transportteterspørselen.

Disse medlemmer vil understreke at når en må ta i bruk forholdsvis kraftige virkemidler for å påvirke transportfordelingen, vil dette kunne føre til økte transportkostnader. En slik samferdselspolitikk vil bare ha som resultat at konkurransekraften til norsk næringsliv blir svekket. Disse medlemmer vil peke på at en slik utvikling vil være i strid med et av hovedmålene i samferdselspolitikken. Disse medlemmer vil derfor ikke ta i bruk slike virkemidler.

Disse medlemmer vil peke på at håndhevelsen av en redusert promillegrense fra 0,5 til 0,2 vil kreve betydelige ressurser. Det er tvilsomt om effekten av tiltaket vil kunne forsvare ressursbruken. Det er meget mulig at de tilsvarende ressurser brukt på f. eks. et mer synlig politi i trafikken, ville kunne gi en langt bedre effekt.

Disse medlemmer mener en bør ta i bruk positive virkemidler og vil gå derfor imot bruk av usosiale ordninger som f.eks. vegprising.

Disse medlemmer vil peke på at Stortinget i budsjettet for 2001 gjennomførte en økning i overføringene til ferjetransport, noe som vil kunne gi behov for økte ressurser til ferjetransport i forhold til Regjeringens forslag i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer mener at det er viktig at rasutsatte strekninger blir sikret og at programmet for legging av fast dekke på riksveger med grusdekke vil bli gjennomført i god tid før 2003.

Disse medlemmer forutsetter at det statlige kjøpet av persontjenester med tog settes ut på anbud og viser i denne sammenheng til kap. 15.2.2.

Disse medlemmer mener at en i den nye rammeavtalen bør innføre ordninger som medfører økonomiske konsekvenser for leverandører dersom tjenester ikke leveres i samsvar med kjøpsavtalen.

Disse medlemmer vil blant annet peke på at Regjeringens plandokument inneholder lite eller intet nytt knyttet til organisatoriske og strukturelle utfordringer i norsk samferdsel. Disse medlemmer vil her spesielt peke på behovet for å profesjonalisere kjøpsfunksjonene fra statens hold og samtidig redusere og /eller avvikle statens egen produksjonsvirksomhet. Disse medlemmer mener det kunne frigjøres betydelige ressurser som da kunne styrke samferdselsektoren.

Disse medlemmer mener Regjeringen politisk har valgt en linje i samferdselspolitikken som har som mål å opprettholde tradisjonelle, tunge offentlige institusjoner på bekostning av privat virksomhet. Disse medlemmer mener Regjeringen ved denne form for systemkonservatisme både hindrer en effektiv ressursbruk og reduserer mulighetene til tverrsektoriell virksomhet.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre har merket seg at konkurranseflaten mellom ulike trans-

portformer i de fleste tilfeller er små. I gitte tilfeller vil likevel ulike investeringsvalg påvirke reise-mønstre og valg av transportmiddel. Ikke minst vil dette være tilfelle der nye investeringer bidrar til store endringer i reisetid for et transportmiddel, eksempelvis investeringer i infrastruktur for jernbane som gir kraftig redusert reisetid og dermed styrker toget i konkurranse med bil. På strekninger der det er kapasitetsproblemer både for kollektive transportmidler og for vegtrafikken vil derfor disse medlemmer legge stor vekt på at infrastrukturen for kollektivtrafikken, inkl. jernbane, bør etableres først. Det kan gi muligheter for redusert utbygging av vegkapasiteten dersom overgangen fra privatbil til kollektive reisemidler er tilstrekkelig. Ikke minst vil dette være mulig der et forbedret kollektivtilbud kombineres med vegprising eller tidsdifferensierte bompengesatser.

Disse medlemmer har merket seg at kvaliteten på vegnettet er årsak til ulykker, men vil understreke at trafikantenes adferd er den vanligste ulykkesårsaken.

Disse medlemmer er tilfreds med at promillegrensen er redusert fra 0,5 til 0,2. Alkohol og bilkjøring hører ikke sammen, heller ikke små mengder alkohol. En promillegrense på 0,2 markerer dette, og kan bidra til at færre kjører bil med lav promille. Målet med redusert promillegrense er færre ulykker. Disse medlemmer kan ikke se at en lavere promillegrense vil kreve mer ressurser og være dyrere å håndheve enn den gamle promillegrensen. Selve kontrollen vil være den samme, og bøtene for dem med promille mellom 0,2 og 0,5 vil mer enn dekke kostnadene til innkreving av boten.

Disse medlemmer viser til Innst. O. nr. 69 (1999-2000) der justiskomiteen sier:

"Komiteen erkjenner at bilkjøring med annen ruspåvirkning enn fra alkohol, sammen med kjøring med høy promille, har meget stor relevans for ulykkestallene.

Komiteen vil, for å redusere tallet på ulykker i trafikken, be Regjeringen komme tilbake ved en egnet anledning med vurdering av tiltak som kan føre til økt innsats for å avdekke bilførere som er påvirket av narkotiske stoffer og andre stoffer som innebærer en alvorlig svekkelse av kjøreevnen.

Komiteen fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen ved en egnet anledning fremlegge for Stortinget en vurdering av tiltak som kan føre til økt innsats for å avdekke bilførere som er påvirket av narkotiske stoffer og andre stoffer som innebærer en alvorlig svekkelse av kjøreevnen"

Disse medlemmer legger fortsatt dette til grunn, og avventer vurdering av tiltak.

Disse medlemmer viser til merknader om konkurranseutsetting og bruk av anbud innenfor jernbanssektoren i kap. 15.2.2.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er viktig trafikksikkerhetsmessig

å skille mellom myke og harde trafikkanter. Disse medlemmer mener at gang- og sykkelveger er en prioritert oppgave, da spesielt langs skoleveger og trafikkfarlige strekninger.

Disse medlemmer vil understreke det faktum at norske veger har en for dårlig standard. Særlig når det gjelder de tryggeste vegene, nemlig firefelts motorveger med skille mellom fartsretningene, ligger vi etter resten av Europa.

Disse medlemmer vil vise til at vårt firefelts nett i dag er begrenset til noen kilometer i Osloregionen. Vegpolitikken har stort sett vært å reasfaltere gamle veger, sprengte noen knauser og slette ut noen svinger.

Disse medlemmer registrerer at dette har bedret framkommeligheten på tidspunkter med liten trafikk, men trafikkorken tetter seg fortsatt morgen og kveld, og hver utfartshelg.

Disse medlemmer mener at noe av problemet er at Vegdirektoratet ikke vurderer bygging av firefelts

veg før døgntrafikken overstiger 15 000 kjøretøy i gjennomsnitt, uten hensyn til ekstreme belastninger morgen og kveld.

Etter disse medlemmers syn bør riksvegene også oppgraderes med hensyn til krabbefelt og trygge muligheter for forbikjøring. Manglende muligheter til å komme forbi, skaper irritasjon og farlige situasjoner.

Disse medlemmer viser til at forsøk som er gjort med trefeltsveger hvor det er vekslende hvilken kjøretretning som har to filer, har vist seg å være svært uheldige. Slike veger bør derfor unngås.

Disse medlemmer vil understreke at det er spesielt viktig at strekningen Oslo - Svinesund forseres. Mye kan her tyde på at Norges innsats her trolig vil påvirke Sveriges vilje til å utbedre vegen videre mot Göteborg.

Disse medlemmer viser til de tabellene nedenfor som viser hvilken strategi Fremskrittspartiet legger til grunn for satsningen innen samferdselen i kommende planperiode.

Fordeling av samlet økonomisk ramme (mill. 2000-kroner). Årlig gjennomsnitt

	Bevilget/annet finansiering 1998-2000	Anbefalt strategi 2002-2011	Anbefalt strategi 2002-2011 fra Fremskrittspartiet
Statens vegvesen			
Statlige midler	9 972	10 628	13 372
Annen finansiering	2 043	1 680	1 465
Totalt	12 015	12 308	14 837
Jernbanelverket			
Statlige midler	3 716	4 356	4 182
Lokale bidrag		25	25
Totalt	3 716	4 381	4 207
Kystverket			
Statlige midler	485	536	586
Brukerfinansiering	436	458	458
Totalt	921	994	1 044
Luftfartsverket			
Statlige midler	1	-14 ¹	-14
Brukerfinansiering	3 372	3 064	3 064
Totalt	3 373	3 050	3 050
Statlig kjøp av persontransport-tjenester på jernbane	999	980	790
Statlig midler i alt	15 173	16 486	18 916
Supplerende midler	5 851	5 227	5 012
Samlet økonomisk ramme	21 024	21 713	23 928

¹ Tallet er negativt fordi avkastning fra Luftfartsverket til staten er større enn statens kjøp av flyplasztjenester.

	Nasjonal Transport- plan 2002-2011	Tillegg/reduksjon Fremskrittspartiet 2002-2011	Sum totalt for perioden 2002-2011
Vegformål	106 280	25 290	131 570
Omprioriteringer mellom de ulike enheter:			
Jernbanelinjen			
Diverse sikkerhetstiltak	43 810	-2 240	42 070
Sum Jernbanelinjen		500	
Luftfartsverket		-1 740	
Kystverket	30 500		30 500
Statlig kjøp av persontransporttjenester på jernbane	9 940	500	10 440
	9 800	-2 000	7 800
Utenlandsbudsjettet		15 000	15 000
Sum totalt	200 330	31 850	237 380

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre mener sikkerhet innen alle transportformer må ha høy prioritet og at dette skal få konsekvenser for prioritering av midler. Disse medlemmer mener nullvisjonen - visjonen om ingen drepte eller alvorlig skadde i trafikken, må ligge til grunn, og er glad for at Regjeringen har fulgt opp dette. Disse medlemmer har merket seg at blant de fire ulike strategiene; distrikt, sikkerhet, framkommelighet og miljø, har Regjeringen valgt å ikke prioritere distrikts- eller miljøstrategiene. Disse medlemmer mener dette viser at Regjeringen i samferdselspolitikken som innenfor andre områder, ikke i tilstrekkelig grad legger vekt på verken distrikt eller miljø.

Disse medlemmer mener Regjeringens strategi fører til en for liten satsing på kollektivtransport, jernbane inkludert, og en for sterk sentralisering av investeringsmidlene for vegformål. Disse medlemmer mener det er grunnlag for å øke rammene for samferdselsformål ut over det Regjeringen har foreslått. En rapport utarbeidet av ECON antyder at det er stor ledig kapasitet i anleggsbransjen og at en derfor kan øke aktiviteten uten at det har store negative konsekvenser for aktivitetsnivået i norsk økonomi. Disse medlemmer vil understreke at de årlige bevilgningene til samferdselsformål i likhet med bevilgningene til andre formål, ikke kan fastlegges endelig før statsbudsjettet vedtas. Bevilgningsnivået må tilpasses både den generelle økonomiske situasjonen og de totale budsjetttrammene. Disse medlemmer mener at økte rammer innen samferdselssektoren må rettes inn mot økte investeringer for bedre infrastruktur i distriktene og økt innsats for å løse miljø- og luftkvalitetsproblemer i en rekke byområder. Derfor er økt innsats for kollektivtransport, inkludert jernbane, viktig. Disse medlemmer viser til at ansvaret kollektivtransport i dag i stor grad er lagt til fylkeskommunene. Disse medlemmer viser videre til forslaget om en egen stortingsmelding om kollektivtransport. I denne sammen-

heng vil disse medlemmer også ha vurdert en overføring av støtten til kollektivtransporten fra rammeoverføringene til fylkeskommunene til en bevilgning til fylkeskommunene over Samferdselsdepartementets budsjett. Disse medlemmer mener det er nødvendig å foreta en vurdering av både form og omfang av støtten til kollektivtransporten etter at en slik melding er lagt fram.

Disse medlemmer mener det er viktig å styrke innsatsen på riksvegnettet utenom stamveg. En vesentlig del av økningen i rammene bør gå til å styrke innsatsen i fylker som i utgangspunktet har en forholdsvis lav andel av disse midlene. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til merknader i kap. 14.2.4.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti ønsker en sterkere prioritering av fylker med dårlig vegkvalitet og store avstander, og forutsetter at økningen i ramma for investeringer i øvrig riksveg fordeles i tråd med dette.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti mener det er helt nødvendig med en kraftig styrking av kollektivtilbudet, både på jernbane, T-bane og buss. Dette er nødvendig for å unngå fortsatt vekst i biltrafikken i byområdene og for å bedre luftkvaliteten og redusere miljøproblemene. Disse medlemmer mener det er rom for å øke bompengandelen i store vegprosjekt på trafikksterke strekninger. Dette kan frigjøre statlige midler til investeringer i bedre kollektivløsninger, inkludert jernbane. Innføring av vegprising vil på sikt også bidra med inntekter som kan finansiere et bedre tog- og kollektivtilbud. Disse medlemmer viser til at det i Oslo og Akershus er en rekke prosjekt innenfor Oslopakke 1 som ikke kan ferdigstilles innenfor de fastsatte rammene. I tillegg er store deler av finansieringen av Oslopakke 2 fortsatt svært usikkert. Disse medlemmer har merket seg at det lokalt vurderes å forlenge bompengeperioden

eller å innføre annen form for brukerbetaling. Disse medlemmer forutsetter at det også etter 2007 vil være en eller annen form for brukerbetaling fra bilistene, og at dette kan bidra med midler også til investeringer i kollektivløsninger og jernbane i siste del av planperioden. Disse medlemmer mener videre at det bør vurderes hvorvidt det er mulig å utsette vegprosjekter i Osloområdet for å frigjøre midler til forsert utbygging av infrastruktur for jernbane. Disse medlemmer vil spesielt understreke betydningen av at dobbeltsporet Skøyen - Asker kan ferdigstilles i løpet av 10-årsperioden, og at en kan komme lenger i ferdigstillelsen av dobbeltsporet Oslo - Ski. Tilsvarende bør det arbeides for å forsere utbygging og forbedring på Østfold- og Vestfoldbanen.

Komiteen sin medlem fra Senterpartiet meiner at tryggleiken må ha førsteprioritet i alle samferdselssektorar. Denne medlemmen legg nullvisjonen om ingen drepne eller livsvarig skadd i trafikken til grunn for prioriteringane.

Denne medlemmen meiner at ein i samferdselspolitikken må ta omsyn til at transport- og miljøutfordringane er svært forskjellige i distrikta og i byområda. Denne medlemmen legg difor opp til ei tosidig satsing ved handsaminga av Nasjonal transportplan, i distrikta blir spesielt standardheving og utbygging av vegnettet og farleder og hamneutbygging prioritert, og i byar og bynære område vil kollektivtiltak blir prioritert for å kunne løyse miljøproblema.

Denne medlemmen meiner at det må bli lagt auka vekt på sjøtransport i transportpolitikken. Denne medlemmen vil spesielt peike på at tryggleiken langs kysten må få auka oppmerksomd. Vedlikehald av sjøvegen, m.a. hamner, farleder, fyr- og merkjetenesta må styrkjast.

Denne medlemmen meiner at jernbanen sitt fortrinn som miljøvenleg transportmiddel må utnyttast betre. Spesielt i områder med stor person- og gods-transport må ein større del av trafikken over frå veg til bane, av omsyn til å minske forureiningane og betre trafikktryggleiken.

Denne medlemmen meiner det er grunnlag for å auke den økonomiske ramma til samferdselsformål ut over det Regjeringa har foreslått. Denne medlemmen går inn for at auken skal brukast til ei distriktssat-

ing. Denne medlemmen vil prioritere utbygging av riksvegnettet, samt styrking av hamneutbygging og fyr- og merketenesta. I tillegg vil denne medlemmen går inn for å omfordele midlar frå Bjørvikprosjektet til vegbygging i distrikta. Etter denne medlemmen si oppfatning vil ei slik satsing ved å auke den økonomiske ramma kombinert med å omfordele midlar frå sentrale strom til distrikta vere med å gjere Nasjonal transportplan meir balansert.

Vogntoglengde m.v.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet er kjent med at konsekvensene av å tillate vogntog på 25,25 meter og en totalvekt på inntil 60 tonn utredes etter initiativ fra Samferdselsdepartementet, og vil ta stilling til dette spørsmålet når disse utredningene er ferdig.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre ønsker ikke å åpne for lengre vogntog enn dagens regelverk tillater. Disse medlemmer mener lengre vogntog kan øke risikoen for alvorlige forbikjøringsulykker, og at det på noen strekninger kan bidra til at mer gods fraktes på veg i stedet for bane. I tillegg er store deler av vegnettet ikke dimensjonert for så store og tunge kjøretøy.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener samferdselspolitikken må være innrettet mot en optimal utnyttelse av de foretatte investeringene. Disse medlemmer mener derfor det bør åpnes for vogntog på 25,25 meter og en totalvekt på 60 tonn der hvor vegmyndighetene mener vegen har standard til det.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener ut fra et primært synspunkt at stamvegnettet må ha en minste bredde på 8,5 meter og at det åpnes for modulvogntog på 25,25 meter med 60 tonns totalvekt.

13.2.2 Virkninger i anbefalt strategi

Komiteen har merket seg virkningene av anbefalt strategi slik de kommer til uttrykk i tabellen nedenfor.

Tabell 13.3: Virkninger av hovedprioriteringer i anbefalt strategi, sammenliknet med referansestrategien. Sentrale måleparametre

	Virkninger	
	Anbefalt strategi	
	2002-2011	2002-2005
<i>Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer (mill. kr)</i>	22 200	6 400
herav - jernbane	6 300	1 700
herav - veg	15 900	4 700
<i>Samfunnets transportkostnader (mill. kr)</i>	-43 100	-12 500
herav - jernbane	-9 900	-3 500
herav - veg	-33 200	-9 000

	Virkninger Anbefalt strategi	
	2002-2011	2002-2005
<i>Bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (mill. kr)</i>	-20 200	-6 800
herav - jernbane	-6 200	-2 200
herav - veg	-14 000	-4 600
<i>Antall drepte</i>	-81	-52
herav - jernbane	-2	-1
herav - veg (rv, fv og kv)	-79	-51
<i>Antall skadde og drepte</i>	-1 693	-951
herav - jernbane	-3	-1
herav - veg (rv, fv og kv)	-1 690	-950
Personskade-/dødsrisiko (antall skadde og drepte pr. mill. pers.km)		
herav - jernbane	-28,3 pst.	-10,9 pst.
herav - veg	-12,2 pst.	-7,4 pst.
<i>CO₂-utslipp fra transportsektoren (mill. tonn)</i> (kun beregnet for veg)	-0,05	
<i>Antall personer utsatt for konsentrasjoner av PM₁₀ over 50 µg/m³</i> (kun beregnet for veg)	0	0
<i>Antall personer utsatt for konsentrasjon av NO₂ over 150 µg/m³</i> (kun beregnet for veg)	0	0
<i>Antall personer svært plaget av støy</i>	-12 200	-8 400
herav - jernbane	-2 200	-1 500
herav - veg	-10 000	-6 900
<i>Antall personer utenfor et pendlingsomland tilsvarende 45 min. reisetid til tettsteder med 2 000 innbyggere</i> (kun virkning fra veg)	-4 900	-4 300
<i>Antall personer med mer enn 90 min. reisetid til regionsenter</i> (kun virkning fra veg)	-33 800	-9 700
<i>Samfunnets transportkostnader for distriktene</i> (kun beregnet for veg)	-11 000	-3 700

Komiteen har videre merket seg at anbefalt strategi vil medføre:

- At det legges det opp til investeringer i om lag 15 nye ferjer i planperioden.
- At alle riksveger med grusdekke få fast dekke innen utgangen av 2003.
- At det blir frekvens- og hastighetsforbedringer på intercitystrekningene og i lokaltrafikken.
- At kapasiteten vil øke på trafikksterke lufthavner og regionale flyplasser vil oppgraderes.
- At oppmerking i farleder vil bedre sikkerheten og framkommeligheten bl.a. for hurtigbåtene.
- At det i perioden 2002-2005 vil bli bygd 230 km gang- og sykkelveg eller annen spesiell tilrettelegging for sykkel. Fram mot 2012 legges det opp til en ytterligere økning på 380 km.
- At antall kilometer riksveg med landskapsbelastninger på problemlivå 2 og 3 forventes redusert med 80 km i løpet av planperioden.
- At standardheving og utbedring av flaskehalsar på stamvegnettet, bedre drift og vedlikehold, samt økt regularitet vinterstid og bedre ferjetilbud i stamvegssamband og viktige regionale samband, vil bedre framkommeligheten for godstransporten på veg.

Komiteen har, idet en viser til tabell over virkningsberegningene, merket seg at disse er basert på foreløpige og grove analyser av prioriterte tiltak og derved heftet med forholdsvis stor usikkerhet.

Komiteen er derfor enig i at Regjeringen, når oppdaterte og sikrere beregninger foreligger, bør informere Stortinget på egnet måte. Komiteen regner med at dette, dersom det er mulig, kan skje i forbindelse med budsjettet for 2002.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har merket seg Transportøkonomisk institutts framskrivning av framtidig transportarbeid for gods- og persontransport som er gjengitt i Nasjonal transportplan. Disse medlemmer legger til grunn at kvaliteten i disse beregningene står på instituttets eget ansvar, og har merket seg at det er knyttet usikkerhet til beregningene. Disse medlemmer har merket seg at disse framskrivinger ikke representerer en utvikling det legges opp til, eller en utvikling som legges til grunn for transportplanen.

Disse medlemmer har merket seg at selv om den prosentvise veksten for godstransport er høy for jernbane og sjø, så er denne relatert til forholdsvis små markedsandeler, spesielt på jernbane. Målt som nomi-

nelt transportarbeid er økningen størst på veg. Disse medlemmer viser til at når det gjelder sjø- og jernbanetransport, så er det i stor grad tilbyderne av slike transportprodukter som gjennom sin dyktighet avgjør i hvilken grad markedsandelene for sjø- og jernbanetransport øker. Disse medlemmer finner derfor å kunne tolke disse framskrivningene som et uttrykk for hvilke muligheter som finnes, gitt de forutsetningene som beregningene bygger på. Disse medlemmer er av den oppfatning at myndighetenes oppgave i denne sammenheng er å legge til rette for at markedsaktørene skaper gode transportprodukter, mens det er opp til markedet å utnytte disse mulighetene. Disse medlemmer viser til at det er bred enighet om et ønske om en overføring av transport fra veg til sjø og jernbane, og mener derfor at disse beregningene viser hvilke muligheter som finnes for å oppnå dette. Disse medlemmer kan ikke se at slike beregninger representerer noe problem.

Disse medlemmer viser videre til at utviklingen på 1990-tallet innenfor transportsektoren var spesiell på mange måter, og at det derfor er problematisk å uten videre sammenligne transportframskrivningene direkte med denne perioden. Disse medlemmer viser til at vi i starten av denne perioden hadde en konjunkturedgang i første halvdel, fulgt av en sterk transportøkning som følge av høykonjunkturen i siste halvdel. Disse medlemmer anser at tilstanden i norsk økonomi ved inngangen til planperioden 2002-2011 må sies å være dramatisk forskjellig fra 1990. Det er liten grunn til å tro at den gjennomsnittlige veksten i gods-transportarbeidet med dagens utgangspunkt skal tilsvare veksten som preget Norge i overgangen fra lav- til høykonjunktur. Disse medlemmer viser til TØIs transportindikator fra januar 2001, som viser at trafikkveksten siste 12 måneder for tunge kjøretøy har vært 1,2 pst.

Disse medlemmer viser til at usikkerheten knyttet til framskrivinger for persontransporten antas å være mindre enn for godstransporten, hvis de forutsetninger som ligger til grunn er riktige. Disse medlemmer viser til TØIs statistiktips fra januar 2001, som viser at trafikkveksten for personbiler var 1,2 pst. i 2000, noe som er betydelig lavere enn på 1990-tallet. Disse medlemmer mener at årsaken til disse forskjellene ligger i vekstforskjeller mellom overgangen fra liten til stor aktivitet på 1990-tallet, sammenlignet med en periode med stabil aktivitet.

Disse medlemmer forutsetter at departementet i samarbeid med transportetatene kontinuerlig arbeider med å forbedre analyseverktøyet, slik at bruksområdet for og nytten av slike verktøy kan økes.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre er kjent med at det er knyttet stor grad av usikkerhet til framskrivningene av transportarbeidet. Disse medlemmer vil understreke at det er viktig at de politiske beslutningene er

basert på mest mulig realistiske prognoser for trafikkutviklingen, men at det også er et mål å styre utviklingen i ønsket retning. De politiske prioriteringene bør styre utviklingen i markedet, ikke styres av utviklingen i markedet.

Komitees medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på den åpenbare svakhet som hefter ved Nasjonal transportplan fordi virkningsberegninger kun er gjennomført for veg- og jernbanesektoren.

Disse medlemmer understreker at ved neste rulering av Nasjonal transportplan må metodeverktøy også være tilgjengelig for Kystverket og Luftfartsverket. Disse medlemmer mener slike virkningsberegninger for hele samferdselssektoren må være tilgjengelig for å få til et dekkende bilde av strategiene.

Disse medlemmer vil peke på at forskjellen i analyseverktøyet også begrenser det faglige grunnlaget for tverrsektorielle avveininger og således svekker helheten i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer har merket seg at selv om veg- og jernbanesektoren har nyttet samme teoretiske grunnlag for sine virkningsberegninger er resultatene ikke direkte sammenlignbare. Disse medlemmer tar til etterretning at Regjeringen likevel mener beregningene er tilstrekkelige til å vise hva som forventes oppnådd med den anbefalte strategi.

Disse medlemmer vil understreke at de samfunnsøkonomiske netto nytteverdier som framkommer i Nasjonal transportplan, kun er beregnet for investeringene. Andre nyttevirksomheter er derfor ikke prissatt. Dette kan medføre en lavere prioritering av rassikring, tilrettelegging for gående og syklende, nattferjer og miljømessige tilpasninger i byer og tettsteder.

Disse medlemmer mener dette svekker planen. Disse medlemmer mener videre at fram mot revisjon av Nasjonal transportplan, er behov for drøfting av ulike scenarier for samfunns- og næringsutviklingen og behovet for transport av personer og gods. I tillegg hvilke virkninger de ulike scenariene vil få på transportmiddelfordelingen, næringsliv, bosetting og miljø.

Disse medlemmer vil understreke at virkningsberegningene er basert på prognoser for framtidig transportarbeid. Disse medlemmer vil peke på at disse prognosene er meget usikre. Disse medlemmer har ikke tilgjengelig dokumentasjon til selv å kunne anvende andre prognoser og tar derfor Regjeringen prognoser til etterretning.

Disse medlemmer vil peke på at trafikkframskrivningene som er lagt til grunn for Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan, bør gjennomgås på nytt. Tallene for Nasjonal transportplan viser at utviklingen de neste 10-20 årene innebærer en meget betydelig reduksjon i trafikkveksten. Dette er basert på nokså grove og passive framskrivinger av etterspørselen etter gods- og persontransport. Disse medlemmer mener det kan reises berettigede spørsmål om

ikke veksten like gjerne kan bli vesentlig større, og med en annen fordeling enn det framskrivningen viser. Blant annet synes ikke virkningene av den meget raske og sterke utviklingen i bruk av IKT både i næringslivet og blant folk flest å være fanget opp. Sterke endringer i næringslivets logistikk virker også undervurdert. Virkningene av kontinuerlige teknologiforbedringer i transportmidlene synes heller ikke estimert.

Gjennomsnittlig årlig vekst tonn km på norsk område

Transportmiddel	Fakta	NTP-framskriving	
	1991-1999	2003-2012	2012-2020
Veg	5,60 %	1,30 %	1,10 %
Bane	0,70 %	3,80 %	1,20 %
Sjø	4,10 %	1,90 %	1,50 %
I alt	4,50 %	1,80 %	1,30 %

Kilde: 1991-99: Tøi-rapport 487/2000. 2002-12: St.meld. nr. 46 1999/2000.tab. 5.4

Disse medlemmer vil understreke at disse framskrivningene innebærer en dramatisk endring i transportveksten i forhold til utviklingen de siste 10-20 år. Dette gjelder spesielt i utviklingen av den samlede etterspørselen etter godstransport. Disse medlemmer vil peke på at med bakgrunn i den sammenhengen det er mellom økonomisk vekst og vekst i godstransportarbeidet, må disse framskrivningene enten bety en vesentlig lavere økonomisk vekst i samfunnet i årene framover eller at verdiskapningen vil ta helt nye former.

Disse medlemmer vil videre peke på at framskrivningene innebærer en radikal omfordeling av veksten mellom transportmidlene. Den årlige veksten i godstransportarbeidet på veg vil bli redusert fra 5,5 pst. i 1990-årene til 1,1 pst. pr. år de neste 10 årene. Framskrivningen viser også en sterk reduksjon av vekstraten for sjøtransport. På den andre siden vil den årlige veksten i godstransport med jernbane femdobles ut fra de samme framskrivningene.

Disse medlemmer vil peke på at Nasjonal transportplan ikke dokumenterer markedsmessige drivkrefter som kan begrunne slike store strukturelle endringer.

Disse medlemmer viser til at framskrivningene av persontrafikken gir det samme mønsteret som for godstransporten. Det er en sterk reduksjon i den samlede årlige veksten i transportetterspørselen og en betydelig omfordeling av veksten mellom transportmidlene de neste 10 årene.

Disse medlemmer vil understreke at heller ikke for persontrafikkens del dokumenterer framskrivningene markedsmessige drivkrefter som skulle tilsi en så radikal endring.

Disse medlemmer mener denne framskrivningene av persontrafikkutviklingen vil innebære en betydelig redusert mobilitet for folk flest. Det er videre en grunn til å anta at framskrivningene vil innebære en ytterligere sentralisering av bosettingen.

Disse medlemmer vil videre peke på at sammenligninger av Nasjonal transportplans framskrivninger av transportarbeidet innenlands de neste 10 årene med erfaringstall fra 1990 årene, viser mer enn en halvering av den gjennomsnittlige årlige vekst i godstransportarbeidet i årene framover. Trafikkveksten reduseres ytterligere fram mot 2020.

Disse medlemmer mener det er nødvendig, for å sikre et best mulig grunnlag for første bevilgningsår i planperioden, å kvalitetssikre framskrivningene i forbindelse med statsbudsjettet for 2002.

Trafikksikkerhet

Komiteen vil peke på at en har opplevd flere alvorlige ulykker med tap av menneskeliv i samferdssektoren i løpet av de siste årene. Disse ulykkene har kommet i tillegg til de altfor høye tallene på skadde og drepte i vegtrafikken som vi dessverre opplever hvert år.

Komiteen viser til at vel 90 pst. av dødsfallene i trafikken skjer på vegnettet. Dette innebærer at sikkerhetsinnsatsen særlig må heves og forbedres i vegsektoren. Komiteen viser i denne forbindelse til merknader under kap. 10.2.

Komiteen vil peke på at selv om sannsynligheten for ulykker er mindre i andre deler av samferdssektoren, kan konsekvensene ved slike ulykker være meget alvorlige. Det er derfor viktig å utvikle systemer som tar høyde for dette og som igjen kan legges til grunn for arbeidet med trafikksikkerhet.

Komiteen vil peke på at det har skjedd betydelige hastighetsøkninger innen samferdssektoren som følge av at ny teknologi tas i bruk. Denne utviklingen må følges opp med tilsvarende teknologisk utvikling for de merke-, styre- og varslingssystemer som anvendes innen de ulike sektorene.

Komiteen vil også peke på faren for uhell innen samferdssektoren som kan få alvorlige konsekvenser for miljøet. Komiteen vil i denne sammenheng spesielt peke på faren for alvorlige forurensninger langs kysten som følge av forlis og grunnstøtinger.

Komiteen vil derfor peke på behovet for å forbedre sikkerheten langs "riksveg 1" i form av bedre og mer tidsmessig merking, samt en forsering av arbeidet med elektroniske sjøkart.

Komiteen vil også peke på at Forsvaret i visse tilfeller via sin kystradar har observert skip langs norskekysten som har vært ute av kurs og siden grunnstøtt. Komiteen mener en bør vurdere mulighetene til et nærmere samarbeid også med Forsvaret med sikte på bedret sikkerhet langs kysten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre viser til de resultater som luftfarten har oppnådd hva angår sikkerhet. Disse medlemmer mener det i denne sektoren må være betydelig kompetanse knyttet til den generelle sikkerhetstenkning på alle nivåer. Disse medlemmer vil be departementet gjøre en sammenligning av system- og sikkerhetstenkningen innen luftfarten målt opp mot de andre samferdselssektorene.

Disse medlemmer vil peke på at det er behov for en grundig gjennomgang av målrettede tiltak innen samferdselssektoren med sikte på å bedre sikkerheten.

Disse medlemmer ber derfor departementet komme tilbake til Stortinget med problemstillinger knyttet til sikkerheten i hele transportsektoren på en egnet måte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at misforholdet mellom økningen i vegtrafikken og bevilgningene til det generelle vegnett har redusert sikkerhetsmarginene på norske veier og derved økt faren for ulykker. Det er derfor behov for en betydelig økning av innsatsen i utbygging av vegnettet, blant annet med fysiske skiller mellom kjørebane, og et bedret vegvedlikehold.

Disse medlemmer viser i denne sammenheng til Dokument nr. 8:80 (1999-2000) Forslag fra stortingsrepresentantene Thore Aksel Nistad, Christopher Stensaker og Ulf Erik Knudsen om å øke fartsgrensen på motorveier klasse A fra 90 km/t til 110 km/t.

Disse medlemmer viser også til forslaget om fartsgrense på 30 km i timen i byer og tettbygde strøk.

Disse medlemmer mener de begrensede ressurser som er til stede må nyttes på en kostnadseffektiv måte med sikte på å redusere de alvorlig ulykkene i trafikken. Disse medlemmer viser til artikkel i bladet Samferdsel nr. 4 (2000) hvor det kommer fram at synlig politi på de mest trafikkerte strekningene gir en meget god effekt.

Disse medlemmer mener videre at en bør kritisk gjennomgå kostnadsstrukturen innen lossystemet med sikte på en reduksjon av de meget høye kostnader som kan gi tilpasninger som reduserer sikkerheten.

Disse medlemmer vil understreke at å møte denne utviklingen gjennom redusert utbygging av vegnettet, men med fartsreduksjoner, 0,2 promille eller prikkbelastninger på førerkortet, vil ha begrenset effekt.

Disse medlemmer vil understreke at samtlige av de foreslåtte fartsreduksjonene vil kreve ytterligere kontroll og oppfølging.

Disse medlemmer mener at en over en tidsperiode bør kunne anvende noe av ressursene avsatt til trafiksikkerhet til mer synlig politi langs våre veier.

13.2.3 Fordeling av økonomiske rammer

13.2.3.1 Jernbane

Komiteen vil understreke at sikkerheten har førsteprioritet innen jernbanetransport og at det må gjenspeiles i prioriteringene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet går inn for følgende endring på jernbanesektoren i forhold til Regjeringens forslag til Norsk transportplan (mill. kroner):

	2002-2005	2006-2011
Dobbeltspor Stavanger-Sandnes	+ 400	- 400
Fullføring dobbeltspor Skøyen-Asker		+ 930
Fjerning av planoverganger/ profilutvidelser/knutepunktutvikling	+ 120	+ 150
Prosjektering - Ringeriksbanen		+ 100
Sum	+ 520	+ 780

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti mener det er nødvendig å øke investeringene i infrastruktur for jernbane ut over Regjeringens forslag. Disse medlemmer foreslår at ramma for jernbaneinvesteringer økes med 1 080 mill. kroner i første del av planperioden. Disse medlemmer viser videre til egne merknader knyttet til vegprising og bruk av bompenger. Disse medlemmer mener økt bruk av bompenger eller innføring av vegprising kan gi rom for økte investeringer også i jernbaneforhold. Disse medlemmer mener det må åpnes for at bompenger kan gå til jernbaneinvesteringer i tilfeller

der en overgang fra bil til tog vil øke framkommeligheten for de gjenværende bilistene, og legger til grunn av inntekter fra vegprising i all hovedsak skal gå til et bedre kollektivtilbud, inkludert investering i jernbane. Gjennom økt bompengandelen for vegutbygging og innsparinger ved mer effektiv drift og vedlikehold, bør det være mulig å styrke innsatsen ytterligere, slik at den årlige økningen i jernbaneinvesteringene i forhold til Regjeringens forslag kan komme opp mot 500 mill. kroner årlig.

Disse medlemmer mener det er en rekke viktige prosjekt som bør realiseres raskere enn det Regjerin-

gens investeringsprogram gir rom for. Disse medlemmer viser til Stortingets behandling av Østfoldpakken og til Innst. S. nr. 111 (1999-2000), og legger til grunn at jernbanedelen av Østfoldpakken realiseres i tråd med Stortingets forutsetninger. Prosjektene dobbeltspor Skøyen - Asker på strekningen Skøyen - Lysaker, dobbeltsporet Ski - Oslo, dobbeltsporet Sandnes - Stavanger, ny Ulrikstunnel, Gevingåsentunnel, profilutvidelser med tanke på godstransport, mer dobbeltspor og Eidangertunnel på Vestfoldbanen, mer dobbeltspor/kryssingsspor på Østfoldbanen og opprusting av Gjøvikbanen er alle viktige prosjekt som bør skyves fram i tid. Disse medlemmer viser til merknader i kap. 14.2.3.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil foreslå å styrke sikkerheten på jernbanenettet, og vil derfor øke med 500 mill. kroner til økt satsing på fjerning av togoverganger, utbygging av kryssingsspor og økning av den generelle sikkerhet.

Komiteens medlemmer fra Høyre er enig i innretningen i anbefalt strategi og forslaget til planrammer til infrastruktur i jernbanesektoren.

Disse medlemmer vil vise til at flere viktige jernbaneprosjekt ikke vil bli ferdigstilt før etter utgangen av planperioden 2002-2011 med det bevilgningsnivå til jernbaneinvesteringer som Regjeringen legger opp til i Norsk transportplan.

Disse medlemmer vil vise til at Høyre på denne bakgrunn foreslår å øke bevilgningene til jernbaneinvesteringer med 240 mill. kroner i perioden 2002-2005, og med 600 mill. kroner i perioden 2002-2011.

Disse medlemmer mener at det i tillegg er et stort potensial for å bedre kostnadseffektiviteten i Jernbaneverket. I samferdselsbudsjettet for 2001 skriver Regjeringen at Jernbaneverket har økt kostnadseffektiviteten med 40 pst. ved å ta i bruk anbud på kjøp av vedlikeholds- og utbyggingstjenester. Ved å ta i bruk OPS-organisering ved utbygging av jernbaneprosjekter er det også mulig å oppnå effektivitetsgevinster.

Summen av effektivitetsgevinstene og bevilgningsøkningene som Høyre foreslår gjør det mulig å kunne realisere viktige jernbaneprosjekter raskere enn Regjeringen legger opp til.

Komiteen sin medlem frå Senterpartiet meiner løyvinga til jernbane bør aukast i høve til Regjeringa sitt forslag. Denne medlemmen meiner ramma bør aukast med 800 mill. kroner i perioden 2002-2005 og 2 000 mill. kroner i perioden 2002-2011.

Denne medlemmen vil streke under at tryggleik har førsteprioritet innafor jernbanetransport og at dette må visast att i prioriteringa.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti er av den oppfatning at det økte bevilgningsnivå Regjeringa legger opp til når det gjelder infrastruktur i jernbanesektoren, er langt fra det som er nødvendig for å rette opp 40 års forsømmelser. Norsk jernbane er preget av en infrastruktur med manglende kapasitet på flere strekninger, en togframføring med en hastighet som gjør oss til Europas sinke, behov for investering for større sikkerhet m.m.

Dette medlem viser til at Sosialistisk Venstreparti ønsker å modernisere norsk jernbane. Det krever et løft i investeringene. Det foreslås en økt ramme på 5,2 mrd. kroner i perioden 2002-2005 og 13,25 mrd. kroner for perioden 2002-2011. I tillegg ønsker dette medlem å øke offentlig kjøp av persontransporttjenester til 1,5 mrd. kroner pr. år.

Dette medlem vil styrke den årlige investering med 1,325 mrd. kroner til 3 mrd. kroner pr. år. Dette vil kunne forsere utbygging av nytt dobbeltspor Oslo - Ski, Skøyen - Asker, videreføring av dobbeltspor/kryssingsspor på Øst- og Vestfoldbanen, dobbeltspor Stavanger - Sandnes og fullføring av dobbeltspor Bergen - Arna.

Dette medlem viser til andre kapitler hvor mer detaljert fordeling av midlene går fram.

Komiteen sin medlem frå Venstre ynskjer ein auka satsing på kollektivtrafikken for å dempe veksten i biltrafikken. Denne medlemmen er sterkt uroa over at kollektivtransporten sin del av persontransporten over lang tid er blitt redusert. Denne utviklinga må endrast. I overkant av 60 pst. av landet sine innbyggjarar bur i dei fire største byområda. Skal ein unngå store problem knytta til manglande kapasitet i vegnettet, miljøproblem og knappe areal er det heilt avgjerande at kollektivtrafikken sin del av den samla persontransporten aukar. Denne medlemmen vil styrkje investeringane i jernbaneinfrastrukturen med 2 mrd. kroner i perioden 2002-2005, og med 5 mrd. kroner i perioden 2002-2011.

13.2.3.2 Veg

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet legger til grunn en økning på 3 000 mill. kroner i 10-års perioden i forhold til opplegget i transportplanen, og vil fordele disse slik (mill. kroner):

	2002-2005	2006-2011
Fylkesfordelt ramme - øvrige riksveger	400	600
Stamveger	800	1 200
Sum	1 200	1 800

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er enig i innretningen i anbefalt strategi for investeringene i vegsektoren, men bevilgningsnivået er for lavt til å kunne realisere viktige mål. Det kreves derfor et betydelig høyere bevilgningsnivå til vegsektoren enn det Regjeringen legger opp til. At etterslepet på vegkapitalen allerede er på 9,5 mrd. kroner, illustrerer det.

I tillegg kommer det faktum behovet for vegtransport vil øke mer enn det Regjeringen forutsetter.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti mener Regjeringens forslag til investeringsprogram har en for lav ramme og at det i for stor grad konsentrerer innsatsen om sentrale strøk på bekostning av distriktene. Disse medlemmer mener det er nødvendig å øke rammen for investeringer, og foreslår at rammen økes med 2 320 mill. kroner i første del av planperioden, med 580 mill. kroner årlig. Disse medlemmer mener økningen må gå til viktige prosjekt i distriktene. Disse medlemmer mener en vesentlig del av økningen bør gå til øvrige riksveger gjennom økte bevilgninger til de fylkesfordelte rammene. Disse medlemmer vil fordele midlene slik:

Stamveginvesteringer	1 000 mill. kroner
Rassikring (tilskuddspost)	400 mill. kroner
Øvrige riksveger	920 mill. kroner
Sum	2 320 mill. kroner

Disse medlemmer viser i denne sammenheng til merknader om en ny fordeling av midlene til øvrig riksveg, der det legges større vekt på dårlig vegstandard og avstander. Disse medlemmer vil innenfor stamvegnettet peke på E16 fra Steinklepp i Sogn- og Fjordane til Øye i Oppland, E10 Lofast, E39 Stigedalen, E6 sør for Støren i Sør-Trøndelag og E6 Bønes-Langnes i Troms. Disse medlemmer viser i tillegg til forslaget om å bygge ut E39 Handeland - Fedal som OPS-prosjekt og merknader i kap. 9.2.6. For øvrig viser disse medlemmer til merknader under omtale av de ulike rutene og strekningene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil legge opp til følgende tillegg i økonomiske rammer for drift og vedlikehold slik det går fram av etterfølgende tabell:

Fremskrittspartiets forslag til tillegg i økonomiske rammer til drift og vedlikehold (mill. 2000-kroner)

Drift og vedlikehold	Tillegg pr. år i planperioden	Tillegg totalt i planperioden 2002-2011
Drift og vedlikehold	500	5000

Disse medlemmer vil for stamvegnettet legge opp til et tillegg på 14,06 mrd. kroner i perioden 2002-2011. Fordelingen på ruter går fram av tabell under kap. 14.2.4.

Disse medlemmer vil vise til at behovet for vegbygging og vegvedlikehold i Norge er meget stort, og langt større enn det norske entreprenører har kapasitet til å påta seg i årene som kommer. En betydelig bedring av infrastrukturen i form av et langt bedre vegnett vil være en fornuftig langsiktig investering for nasjonen.

Disse medlemmer vil derfor foreslå, i likhet med partiets alternative statsbudsjett for 2001, at man også i årene som kommer legger inn vegbevilgninger som bevilges over utenlandsbudsjettet.

Disse medlemmer mener at naturlige strekninger som kan finansieres med tilleggsbevilgninger over utenlandsbudsjettet kan eksempelvis være:

- E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo
- E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo
- E18 Kristiansand - Oslo
- Samt strekninger langs grensen i Midt- og Nord-Norge.

Disse medlemmer vil foreslå at man bevilger 1 500 mill. kroner pr. år, over utenlandsbudsjettet i planperioden. Dette vil utgjøre en total bevilgning på 15 000 mill. kroner i perioden 2002-2011.

Disse medlemmer vil understreke at det knytter seg en del usikkerheter til bevilgninger over utenlandsbudsjettet, og at disse usikkerhetene blant annet i stor grad er knyttet til utviklingen av oljeprisen.

Disse medlemmer viser til etterfølgende tabell.

(Mill. 2000-kroner)

Utenlandsbudsjettet	Fremskrittspartiets tillegg pr. år i planperioden	Fremskrittspartiets tillegg totalt i planperioden
Bevilgning	1 500	15 000

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at bevilgingen til riksveginvesteringer bør øke med 2,8 mrd. kroner i perioden 2002-2005 i forhold til Regjeringens forslag, og med 7 mrd. kroner i perioden 2002-2011. I tillegg er det nødvendig å utnytte bedre de midlene som tildeles vegsektoren. Ved å ta i bruk OPS og konsekvent ta i bruk anbud ved vedlikehold og utbygging innen vegsektoren. Erfaring viser at det er realis-

tisk å øke kostnadseffektiviteten med 10 pst. Legger man til grunn at de statlige bevilgningene til vegsektoren er 10 mrd. kroner pr. år, innebærer det at man kan frigjøre i størrelsesorden 1 mrd. kroner som kan brukes til riksveginvesteringer. Sammen med den foreslåtte økningen i investeringsrammen innebærer dette i sum en styrking av riksveginvesteringene med 1,7 mrd. kroner pr. år.

	2002-2005	2002-2011
Gevinst ved 10 pst. effektivisering innen vegsektoren med et årlig vegbudsjett på 10 mrd. kroner	4 mrd.	10 mrd.
Høyres påplussing av veginvesteringer	2,8 mrd.	7 mrd.
Strykning av vegbudsjettet totalt	6,8 mrd.	17 mrd.

Komiteen sin medlem fra Senterpartiet meiner at løyvinga til veginvesteringar bør aukast i høve til Regjeringa sitt forslag. Denne medlemen grunngir dette både med rapporten frå ECON som vart lagt fram sist haust og statistikk som viser at det er ledig kapasitet i anleggsbransjen.

Denne medlemen vil vidare ta i bruk anbud spesielt på vedlikehaldsområdet. Dette vil kunne gi ein effektiviseringsgevinst. Denne medlemen reknar med at dette vil frigjere 300 mill. kroner pr. år, som kan brukast spesielt til å auke vedlikehaldet.

Denne medlemen meiner at veginvesteringane bør aukast med 2 600 mill. kroner i perioden 2002-2005, og med 6 500 mill. kroner i perioden 2002-2011.

Denne medlemen meiner desse midlane må brukast til å styrke distriktsprofilen i trafikplanen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil i andre kapitler mer detaljert gå inn på fordeling av vegmidler, kutt og påplussinger. For å få en distriktpolitisk satsing på økt vegstandard, løse flaskehalsproblemer, økt innsats for rassikring samt forsert utbygging av sykkelvegnett vil dette medlem foreslå en øking av den årlige ramme for investeringer med 300 mill. kroner.

Dette medlem øker rammen for vegformål med 1,2 mrd. kroner i perioden 2002-2005, med fordeling 1 mrd. kroner til stam-/riksveger og 200 mill. kroner til sykkelveger. For perioden 2002-2011 foreslår dette medlem å øke rammen med 3 mrd. kroner, fordelt med 2,5 mrd. kroner til stam-/riksveger og 500 mill. kroner til sykkelveger. Det er samme ramme som Arbeiderpartiet fremmet etter samråd med Regjeringen.

Komiteen sin medlem frå Venstre vil auke den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan med 900 mill. kroner årleg. Samstundes meiner denne medlemen at ved konsekvent å ta i bruk anbud ved vedlikehald og utbygging innan vegsektoren, vil ein kunne få ein kostnadseffektivitet som gir moglegheit for auka innsats innan drift og utbygging av infrastru-

tur. Erfaringsmessig vil ein slik effektiviseringsgevinst vere om lag 3 pst. av den totale investeringsramma. Dette vil gi 300 mill. kroner pr. år som denne medlemen vil bruke til å auka investeringsramma for riksveginvesteringane. Saman med den foreslåtte auken i ramma vil dette gi ein auke i investeringsramma på 2,6 mrd. kroner i perioden 2002-2005, og 6,5 mrd. kroner i perioden 2002-2011.

13.2.3.3 Luftfart

Komiteen har merket seg forslaget til planramme for Luftfartsverket.

Komiteen vil bemerke at det økonomiske fundamentet for Luftfartsverkets investeringer på flyplassene er meget usikkert.

Komiteen understreker at rammevilkårene både for flyselskapene og Luftfartsverket må være forutsigbare, langsiktige og stabile. Komiteen vil derfor understreke at staten må opptre som langsiktig eier av Luftfartsverket. Avkastningskravet må være tilpasset Luftfartsverkets økonomiske situasjon, og må derfor vurderes i forbindelse med de årlige budsjettframlegg.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet legger til grunn en økt planramme for perioden på 500 mill. kroner til tilskudd til regionale lufthavner utover Regjeringens forslag.

Disse medlemmer understreker at variasjoner i trafikken gjør at Luftfartsverkets reguleringsfond må være av en tilstrekkelig størrelse. Disse medlemmer legger til grunn at om Luftfartsverket får vesentlige utgiftsøkninger til kjøp av tjenester som følge av momsreformen, vil de måtte få økonomisk kompensasjon for disse utgiftene.

Disse medlemmer mener det er viktig for den norskbaserte luftfarten at den har langsiktige, forutsigbare og internasjonalt konkurransedyktige rammebetingelser. Innføring av momsreformen medfører en øsats for luftfarten, noe som er positivt for flyselskapene. Disse medlemmer viser til at Regjeringen i transportplanen varsler en gjennomgang av avgiftene innenfor transportsektoren, og forutsetter at dette også

gjelder de fiskale luftfartsavgiftene. Det vises til rapporten fra arbeidsgruppen for utredning av konkurransevilkår for luftfartsnæringen ("Om betydningen av skatter, avgifter og gebyrer for luftfartens konkurransevilkår"), som ble utarbeidet etter forslag fra finanskomiteens flertall i Innst. S. nr. 163 (1998-1999). Disse medlemmer har merket seg at denne rapporten indikerer at fiskale luftfartsavgifter kan representere en konkurranseulempe for norskbasert luftfart, og legger til grunn at denne rapporten er ett av dokumentene som Regjeringen vil ha med seg i den varslede avgiftsgjennomgangen.

Disse medlemmer legger til grunn at luftfartsavgiftene til Luftfartsverket ikke skal øke mer enn prisstigningen i planperioden.

Disse medlemmer viser til at innenlands luftfart omfattes av Kyotoprotokollen, og legger til grunn at Norge legger vekt på en kostnadseffektiv oppfyllelse av forpliktelsen. Samtidig er disse medlemmer av den oppfatning at særnorske CO₂-avgifter på innenlands luftfart kan være en konkurranseulempe. Det vises i denne sammenheng blant annet til at utenlandske flyselskap kan såkalt økonomitanke, ved at de har med drivstoff som kan brukes på ruter innen Norge.

Disse medlemmer viser til St. prp. nr. 1 (2000-2001) Skatte-, avgifts- og tollvedtak, hvor det heter:

"Regjeringen vil arbeide aktivt gjennom internasjonale organisasjoner for å innført CO₂-avgift på alt drivstoff til bruk i luftfart."

Disse medlemmer ser positivt på et slikt initiativ, og viser til at det internasjonalt arbeides med å se på muligheten for å bruke avgifter eller kvotehandling for å kunne redusere klimagassutslipp. Disse medlemmer mener derfor at det er viktig å søke resultater også for perioden fram til 2008, da Kyotoprotokollen skal tre i kraft.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre registrerer med bekymring at avgiftene på norsk luftfart er langt høyere enn land det er naturlig å sammenligne seg med. Det høye avgiftsnivået bidrar til å redusere antallet flyginger. Redusert antall flyginger undergraver Luftfartsverkets økonomi og mulighetene til å foreta nødvendige investeringer og oppgraderinger av flyplassene.

Disse medlemmer har merket seg utsagnet fra administrerende direktør i Luftfartsverket om at de økonomiske vanskene kan føre til at 5-10 flyplasser blir lagt ned.

Disse medlemmer finner situasjonen uholdbar og vil understreke at luftfartsavgiftene må reduseres for å opprettholde tallet på flyginger slik at Luftfartsverket kan frambringe overskudd som sikrer muligheten til å foreta nødvendige investeringer og oppgraderinger av flyplassene.

Disse medlemmer stiller seg kritisk til at det ikke finnes virkningsberegninger for den valgte strategi. Det mangler også klare målsettinger for hva man

vil oppnå med den valgte strategi. Dette reduserer Nasjonal transportplans betydning som styringsverktøy for luftfartspolitikken.

Disse medlemmer har merket seg at det har vært en sterk økning i driftsutgiftene for de regionale flyplassene etter at staten overtok dem. Dette er en utvikling som Høyre advarte mot, og Høyre gikk derfor imot statlig overtagelse av de regionale lufthavnene.

Komiteen sine medlemmer frå Kristeleg Folkeparti, Senterpartiet og Venstre har merka seg at ramma for Luftfartsverket baserer seg på ein auke i persontransportarbeidet på 3,5 pst. Desse medlemmene vil peike på at talet på reisande med fullprisenbilletten har vore synkende i løpet av 2000. Oppgang og nedgang har vist seg å ha samanheng med utviklinga innan næringslivet, spesielt offshoresektoren. Utvikling og bruk av telekommunikasjon gir næringslivet moglegeheiter for kostnadssparande tiltak, til dømes bruk av videokonferansar. Ønske om betre utnytting av arbeidstida vil kunne føre til ein reduksjon i talet på flyreiser. Frå eit miljøomsyn er dette ei ønska utvikling.

Desse medlemmene konstaterer at dette kan gje Luftfartsverket reduserte inntekter. Desse medlemmene vil difor peike på at det er nødvendig å vurdere å redusere avkastningskravet til Luftfartsverket, slik at meir av inntektene kan gå til vedlikehald og utbygging.

Desse medlemmene er samde med Regjeringa i at avgiftene Luftfartsverket får inn skal vise dei faktiske kostnadene som Luftfartsverket har. Det er difor vesentleg at Luftfartsverket vert drive på ein mest moglege effektiv måte.

Desse medlemmene viser til komiteen sin merknad i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001):

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

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

Desse medlemmene vil understreke at Luftfartsverket skal vere det offentlege sitt forvaltningsorgan når det gjeld å sørgje for trygg avvikling av flytrafikk. Luftfartsverket bør vere varsam med å drive kommersiell verksemd i konkurranse med det private næringslivet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til at det på grunn av de store endringene norsk og internasjonal luftfart har vært og fortsatt vil bli gjenstand for, ble Luftfartsverket gjort om til en forvaltningsbedrift i 1993.

Disse medlemmer vil vidare vise til at Luftfartsverket i dag er inndelt i 11 regioner med eget resultatansvar under regional ledelse. Videre at Luftfarts-

verket med sine ca. 2 100 ansatte er selvfinansierende, og at inntektene kommer fra salg av luftfartstjenester til flyselskaper og andre, samt utleie og andre service-tjenester.

Disse medlemmer mener det primært ikke bør være en statlig oppgave å drive og eie sivile lufthavner. Statlige eierskap i disse bør derfor avvikles. Inntil eierskapet er avviklet bør prinsippet om selvkost være retningslinje for avgiftene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti støtter Regjeringas arbeid for å innføre en internasjonal CO₂-avgift på drivstoff brukt i luftfart.

Dette medlem ønsker å endre passasjeravgiften til en seteavgift, slik at den gir en motivasjon til å regulere frekvensen slik at det ikke flys med halvtomme eller tilnærma tomme fly.

Dette medlem viser til at ved behandling av Norsk luftfartsplan 1998-2007 var det et flertall bestående av Arbeiderpartiet, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti som ønsket at "På strekninger der det finnes mer miljøvennlige alternativer, for eksempel i form av tog, må målsettingen være å redusere etterspørsel etter og bruk av flytransport."

Dette medlem forutsetter at dette fortsatt står fast som målsetting da flytransport er en svært forurensende transportform, med utslipp i høyere luftlag som er spesielt skadelig.

Dette medlem er åpen for å vurdere å redusere kravet til Luftfartsverkets avkastningskrav ut fra de behov det er på investerings- og driftssida.

Dette medlem støtter også forslaget til økt ramme for luftfartssektoren som er fremmet av Arbeiderpartiet etter samråd med Regjeringen. Dette medlem sier seg fornøyd med at økingen til luftfart kanaliseres til de regionale lufthavner.

13.2.3.4 Farleder og fiskerihavner

Komiteen har merket seg Regjeringens forslag til anbefalt strategi for Kystverket.

Komiteen vil understreke viktigheten av at investeringer i og oppdateringer av farleder, merker og fyr bidrar til å øke sikkerheten innen sjøtransporten. Investeringene må også legges til rette for at sjøtransporten kan øke sine markedsandeler. Spesielt innen gods-transporten har sjøtransport potensial til økning i volum. Det er moderate beløp som må bevilges fra statens side for å stimulere til en slik utvikling.

Komiteen vil peke på nødvendigheten av at farleder, merker og fyr blir oppdatert slik at også båter med høy hastighet kan trafikere trygt langs kysten.

Komiteens flertall, medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, er ikke tilfreds med at det ikke finnes virkningsberegninger av den valgte strategi.

Flertallet savner en offensiv strategi for å øke sjøtransportens andel av godstransporten. EU er langt mer offensive på dette området.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet legger til grunn en økning av planrammen på 200 mill. kroner for planperioden, og ber Regjeringen komme tilbake med et opplegg for fordeling av disse midlene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at en betydelig del av virksomheten som Kystverket har ansvaret for, er gebyrfinansiert. Disse medlemmer vil understreke viktigheten av at disse gebyrene ikke øker mer enn den generelle prisstigningen slik at sjøtransporten opprettholder sin konkurransekraft.

Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til den sterke utgiftsveksten som har funnet sted i losvesenet. Disse medlemmer vil pålegge Regjeringen å utarbeide tiltak som kan få kostnadsveksten i losvesenet på nivå som den generelle prisstigning.

Disse medlemmer vil vise til at Regjeringen nylig har lagt fram en stortingsmelding om organisering av Kystverket; lenge etter framleggelsen av Nasjonal transportplan. Videre er det varslet en stortingsmelding om fyrvesenet i mars 2001, etter at Stortinget har ferdigbehandlet Nasjonal transportplan. Også utredningen om skipstunnel gjennom Stadlandet vil først være ferdig etter at Stortinget har ferdigbehandlet Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer vil peke på at dette er dokumenter som har stor betydning for sjøtransporten. Disse medlemmer vil framholde det uholdbare i at Stortinget får disse etter at Nasjonal transportplan er ferdigbehandlet. Dette, sammen med mangelen på klare målsettinger og virkningsberegninger for sjøtransporten, bidrar til å redusere Nasjonal transportplan som styringsdokument for sjøtransporten.

Komiteens medlemmer fra Høyre foreslår å øke bevilgningene med 300 mill. kroner i perioden 2002-2005 i forhold til Regjeringens forslag og med 750 mill. kroner i perioden 2002-2011.

Komiteen sin medlem fra Kristelig Folkeparti og Senterpartiet meiner løyvinga til hamner og farleier bør aukast i høve til Regjeringa sitt framlegg. Desse medlemene meiner ramma bør aukast med 200 mill. kroner i perioden 2002-2005 og 500 mill. kroner i perioden 2002-2011. Investeringene må innrettes med tanke på å auke sikkerheten langs kysten.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti støtter forslaget til økt ramme som er fremmet av Arbeiderpartiet etter samråd med Regjeringen.

13.2.3.5 Kollektivtransport

Komiteen har merket seg at det i de tettest befolkede områdene er problemer med framkommeligheten for vegtrafikken. I disse områdene medfører trafikkbelastningen også lokale miljøproblemer. For å bedre framkommeligheten og å redusere miljøproblemene innen vegtrafikken er det derfor nødvendig å styrke kollektivtransporten.

For å få best mulig effekt av midlene som går til kollektivtransporten, mener komiteen at det er viktig å legge inn visse incitament i kontraktene som inngår når staten kjøper persontransporttjenester av transportselskapene. Premiering for bruk av transportmidler som er støysvake og har lave utslipp til luft er ett eksempel på kriterier som bør legges inn i slike kvalitetskontrakter. Større tilskudd jo flere passasjerer et transportselskap frakter, er et annet.

Komiteen vil vise til at det er fylkeskommunene som kjøper kollektive persontransporttjenester innen busstransport og sjøtransport, mens staten kjøper disse tjenestene innen togtransport. Det at bestillerfunksjonen av kollektivtransporten er delt mellom to forvaltningsnivåer, gjør det vanskelig å se hele kollektivtransportsektoren i en sammenheng. Dette er en utfordring man må komme tilbake til når stortingsmeldingen om oppgavefordelingen er behandlet og forvaltningsstrukturen er fastlagt.

Komiteen vil vise til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001) hvor det å gjøre ordningen med ungdomskort, et kollektivkort for ungdom, til en landsomfattende ordning, ble framholdt som en egnet måte for å styrke kollektivtransporten.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til Innst. S. nr. 273 (1996-1997) hvor det heter:

"Komiteen vil understreke at finansieringsordninger for kollektivtrafikkens infrastruktur må utformes slik at de mest effektive transporttiltak blir valgt. Ordninger for statlig finansiering må ikke utformes slik at kostnadskrevene infrastrukturløsninger blir iverksatt der rimeligere driftsløsninger ville ha vært det riktige ut fra kapasitetsbehov og befolkningsstruktur. Komiteen mener også det er viktig å se utbygging av kollektivtrafikkens infrastruktur i nær sammenheng med mulighetene for å styrke og effektivisere driften av kollektivtrafikken."

Disse medlemmer legger fortsatt dette til grunn, og har merket seg at kollektivtilbudet i flere av de store byene har etterslep knyttet til drift og vedlikehold. Disse medlemmer legger til grunn at nye infrastrukturinvesteringer i disse byene ikke bidrar til å forverre disse problemene, og at statlige finansieringsordninger ikke bidrar til at fylkeskommunene prioriterer infrastruktursatsing framfor nødvendige drifts- og vedlikeholdstiltak. Disse medlemmer ber om at statlige tiltak som storbymidlene innrettes slik at nødvendige drifts- og vedlikeholdstiltak ikke nedprioriteres.

Disse medlemmer viser til at i dag ligger hovedansvaret for kollektivtransport og for veg i forskjellige forvaltningsnivåer. Dette kan også ha uheldige utslag, og vanskeliggjøre reell prioritering mellom vegsatsing og kollektivtransportsatsing.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre mener det er nødvendig med en betydelig økt satsing på kollektivtransporten. Disse medlemmer viser til at dagens organisering innebærer at den offentlige støtten til kollektivtransporten med unntak av statlig kjøp av tjenester fra NSB i all hovedsak skjer gjennom fylkeskommunene. Derfor er heller ikke støtte til drift av kollektivtransporten en del av rammene for Nasjonal transportplan slik den er lagt fram fra Regjeringen. Disse medlemmer viser til forslag om en egen stortingsmelding om kollektivtransport, forslag om at støtten til kollektivtransporten i større grad skal knyttes til passasjertall og økning i passasjertall, og forslag om at overføringene til kollektivtransportformål tas ut av rammeoverføringene til fylkeskommunene og utformes som et tilskudd over Samferdselsdepartementets budsjett. Dette er ikke til hinder for at fylkeskommunene fortsatt kan beholde bestilleransvaret. Disse medlemmer mener det er behov for en kraftig styrking av kollektivtilbudet. Dette vil kreve økt offentlig støtte. Disse medlemmer mener Nasjonal transportplan slik den er lagt fram fra Regjeringen ikke er et tilstrekkelig grunnlag til å ta stilling til støtten til kollektivtransporten i verken fireårsperioden eller hele planperioden. Nettopp dette er noe av bakgrunnen for forslaget om en egen stortingsmelding om kollektivtransport.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Sosialistisk Venstreparti vil peke på at det er viktig å utforme støtteordningene til kollektivtrafikken slik at trafikkelskapene har incitament til å transportere flest mulig passasjerer.

Disse medlemmer vil vise til at Oslo har begynt å gi støtte i form av at selskapene får betalt pr. passasjer.

Det må også legges til rette for å premiere de transportørene som gjør det på en miljøvennlig måte.

I tillegg til en effektiv ressursutnyttelse er det nødvendig å øke de statlige overføringene til kollektivtrafikken.

Disse medlemmer vil på bakgrunn av nødvendigheten av å styrke kollektivtransporten foreslå at det legges til grunn en planramme på 480 mill. kroner til kollektivtransporttiltak i perioden 2002-2005 og 1,2 mrd. kroner i perioden 2001-2011, utover det Regjeringen foreslår.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil understreke viktigheten av at flere reiser kollektivt, både ut fra hensynet til framkommelighet og miljø. Det

er derfor viktig å styrke det offentlige engasjementet i kollektivtrafikken.

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

13.2.4 Nærmere om prioriterte tiltak i distriktene

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre vil vise til at den valgte strategi med hovedvekt på sikkerhet og framkommelighet har ført til at Regjeringens disponering av investeringsmidlene har hovedfokus på de tettest befolkede områdene.

Det er bred politisk enighet om å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret. Det krever at forholdene legges til rette for verdiskapning og sysselsetting i distriktene. Et godt transporttilbud er helt avgjørende for å lykkes med en slik strategi. For å bevare og videreutvikle det lokale næringslivet i Distrikts-Norge er det en forutsetning å ha et godt utbygd godt vegnett.

Disse medlemmer vil derfor benytte en betydelig andel av den foreslåtte økningen i rammen til riksveginvesteringer i distriktene.

Disse medlemmer har med bekymring merket seg den sterke økningen i prisen på flyreiser i Nord-Norge. Særlig bekymringsfull er situasjonen i landsdelen. Luftfarten spiller en viktig rolle i landsdelen på grunn av de store avstandene, og det høye prisnivået undergraver bosettingen og verdiskapningen i landsdelen. Det er derfor viktig å treffe tiltak som motvirker den sterke prisstigningen vi har sett de siste årene.

14. NÆRMERE OM INVESTERINGS-PROGRAMMET

14.1 Sammendrag

Transportkorridorene

Fokus på transportkorridorer og forbindelseslinjer til utlandet er viktig for helhetlige transportpolitiske vurderinger og prioriteringer. Korridorene omfatter alle transportformene og omfatter det overordnede nasjonale transportnett.

De åtte korridorene har følgende benevnelse:

1. Oslo - Svinesund
2. Oslo - Ørje/Magnor
3. Oslo - Grenland - Kristiansand - Stavanger
4. Kristiansand - Stavanger - Bergen - Ålesund - Trondheim
5. Oslo - Bergen
6. Oslo - Trondheim/Ålesund
7. Trondheim - Bodø
8. Bodø - Narvik - Tromsø - Alta - Kirkenes

Når det gjelder investeringer i infrastrukturen, er veg og jernbane dominerende.

I kapittel 14 i meldingen omtales transportutvikling, utfordringer og hovedprioriteringer i anbefalt strategi for investeringene innen den enkelte korridor.

Fordelingen av den økonomiske rammen til investeringer mellom korridorer og mellom veg og jernbane, er et resultat av den strategiske prioriteringen av trafikksikkerhet, samt hensyn til å bedre framkommeligheten i alle deler av landet og til viktige utenlandsforbindelser. Det er også lagt spesiell vekt på å standardheving og utbedring av flaskehals i det nasjonale transportnettet, har stor betydning for næringslivets langtransporter. I storbyområdene er investeringene dessuten rettet inn mot å løse kapasitetsproblemer i vegtrafikken og å bedre kapasiteten i jernbanetrafikken.

Fordelingen av midlene til veg- og jernbaneformål i de forskjellige korridorene framgår i tabell 14.1 i meldingen.

Storbyområdene

Samferdselsdepartementet legger opp til en balansert utbygging av vegnettet og kollektivinfrastruktur i og rundt de største byområdene, hvor man ved vurdering av de ulike infrastrukturtiltakene ser hele transportsystemet og arealbruk i sammenheng.

Samferdselsdepartementet mener at det fra lokale myndigheters side bør vises vilje til å bruke trafikkregulerende virkemidler som vegprising der dette vil bidra til bedre framkommelighet, miljø og effektiv utnyttelse av infrastrukturen.

De fire storbyene har ansvaret for store nasjonale havner. Disse inngår som vesentlige knutepunkter og omlastingsterminaler i en eller flere av transportkorridorene. Departementene legger til grunn at næringslivets behov for effektive havner må ses i sammenheng med trafikkavviklingen i storbyområdene. Dessuten vil kommunale arealbrukshensyn og lokale miljøforhold legge rammer for utviklingen av havnene, havnemønsteret og tilknytningene til det overordnede veg- og banenettet. Samtidig vil trafikkutviklingen over havnene stille store krav til havnenes effektivitet i godshåndteringen og til effektiv arealbruk. Større grad av regionalt havnesamarbeid kan bidra til bedre og mer helhetlige løsninger på disse utfordringene.

Departementene vil legge vekt på å sikre gode tilknytninger mellom havnene i storbyområdene og det overordnede veg- og banenettet.

Nærmere om investeringsprogrammet for jernbane

Samlet for planperioden legger Samferdselsdepartementet opp til en statlig investeringsramme på 16 520 mill. kroner for jernbaneformål. I tillegg er det regnet med lokale bidrag til jernbaneinvesteringer i Nord-Jærenpakken på 100 mill. kroner, og til Sandbukta - Moss 150 mill. kroner. Investeringene vil øke i de siste seks årene av perioden 2002-2011 etter hvert som

gevinster fra effektivisering av driften kan tilføres investeringsiden.

Investeringene rettes primært mot de mest trafikkerte områdene, hvor jernbanen har sine fortrinn og best kan konkurrere. For persontrafikken vektlegges først og fremst tilrettelegging for et bedre tilbud innenfor:

- lokal-/nærtrafikken i Oslo-, Stavanger-, Bergens- og Trondheimsområdet
- Intercitystrekningene Skien - Lillehammer - Hal- den.

Av hensyn til jernbanens videre utvikling er det nødvendig å bygge ut kapasiteten i Osloområdet. Nær halvparten av investeringsmidlene vil gå til nye dobbeltspor på strekningene Skøyen-Asker og Oslo-Ski.

I forbindelse med Nasjonal transportplan er det lagt opp til å utarbeide særskilte programmer for investeringer i eksisterende infrastruktur.

Programområdene er knyttet til trafiksikkerhet, rasikring, stasjons-/knutepunktsutvikling, støyreduserende tiltak og profilutvidelser, samt andre investeringer i eksisterende infrastruktur. Investeringstiltakene består av flere viktige tiltak på eksisterende infrastruktur, og kommer i tillegg til den delen av rammen som er fordelt til større investeringer på spesifiserte banestrekninger.

Totalt er det lagt til grunn 4 260 mill. kroner til programmene i planperioden, hvorav 2 040 mill. kroner i første fireårsperiode. Programmene vil bli nærmere konkretisert på type tiltak i Jernbaneverkets handlingsprogram.

Nærmere om investeringsprogrammet for veg

Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en ramme på 44 880 mill. kroner til investeringer i perioden 2002-2011. I tillegg kommer 400 mill. kroner til kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift som egen post.

Det er i større grad enn tidligere nødvendig å prioritere utvikling og utbedring av eksisterende vegnett framfor å bygge nye vegforbindelser, inklusive ferjeavløsningsprosjekt. Dette må også ses i sammenheng med at kapitalslitet på deler av vegnettet har kommet så langt at det må foretas investeringer i stedet for vedlikeholdstiltak for å rette opp skadene. I en utbedringsstrategi er det viktig å se investerings- og vedlikeholdstiltak i sammenheng, slik at ressursene utnyttes mest mulig effektivt.

Det er lagt vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet ved prioritering av investeringene. Innenfor strekningsvise investeringer har departementet særlig lagt vekt på å prioritere prosjekt som gir trafiksikkerhets- og framkommelighetsforbedringer. Dette innebærer at det er gitt prioritet til veger med høy trafikk.

Departementet har på grunnlag av prioriteringer av konkrete prosjekt og utbyggingspakker, lagt til grunn i størrelsesorden 16 800 mill. kroner i bompengebidrag og annen tilleggsfinansiering, fordelt med 7 700 mill.

kroner på stamvegnettet og 9 100 mill. kroner til tiltak innenfor fylkesfordelt ramme.

Samferdselsdepartementet forutsetter at forslag om nye bompengeprojekt må være tilpasset de økonomiske rammene i Nasjonal transportplan. Dette må ligge til grunn for lokale myndigheters arbeid.

Strekningsvise investeringer på stamvegnettet

Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en ramme til strekningsvise investeringer på stamvegnettet på 7 730 mill. kroner for perioden 2002-2005. For hele perioden 2002-2011 foreslås en ramme på 19 680 mill. kroner. I tillegg er det regnet med i størrelsesorden 3 500 mill. kroner i bompengebidrag og annen tilleggsfinansiering i første fireårsperiode og 7 700 mill. kroner for hele tiårsperioden.

I prioriteringen mellom stamvegruter og prosjekt har Samferdselsdepartementet lagt særlig vekt på å redusere antall ulykker, spesielt alvorlige personskadeulykker, og å gi stamvegnettet en jevnere standard tilpasset trafikkbelastningen. Videre er det lagt vekt på å forbedre forbindelsene mot utlandet og mellom landsdelene, og bedre tilgjengeligheten til terminaler og knutepunkter. Det er også tatt hensyn til lokale miljøforhold, der det er særlig viktig at byer, tettsteder og boligområder blir avlastet for gjennomgangstrafikk. Videre er det tatt hensyn til å følge opp vedtatte bompengepakker så langt som mulig.

Om lag halvparten av dødsulykkene skjer på stamvegnettet, og utbygging til f.eks. firefelts veger på sterkt trafikkerte strekninger vil redusere risikoen for ulykker betraktelig.

I omtalen av investeringsprogrammet for de enkelte stamvegrutene gis det en egen omtale av større og viktige prosjekt som er prioritert i første fireårsperiode. Dette er prosjekt med kostnadsoverslag over 200 mill. kroner, bompeng- eller annen tilleggsfinansiering eller med store konflikter knyttet til områder med natur-, kulturmiljø og friluftsinnteresser av regional eller nasjonal betydning.

Det skal normalt foreligge godkjent reguleringsplan før et prosjekt tas opp til bevilgning. Prosjekt med kostnadsoverslag over 500 mill. kroner skal gjennomgå en ekstern kvalitetssikring.

Investeringer innenfor fylkesfordelt ramme - øvrige riksveger

Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en fylkesfordelt ramme på 8 860 mill. kroner for perioden 2002-2005, og 21 900 mill. kroner for hele perioden 2002-2011. I tillegg er det regnet med i størrelsesorden 4 700 mill. kroner i bompengebidrag og annen tilleggsfinansiering i første fireårsperiode og i størrelsesorden 9 100 mill. kroner for hele tiårsperioden. Fordelingen på fylker framgår av tabell 14.8 i meldingen. Det er knyttet stor usikkerhet til det forutsatte bompengedraget i perioden.

I fylkesfordelt ramme inngår strekningsvise tiltak på øvrige riksveger og mindre investeringstiltak både på

stamvegnettet og øvrige riksveger. Mindre investeringstiltak omfatter i hovedsak bygging av gang- og sykkelveger, miljø- og servicetiltak, trafikksikkerhetstiltak, kollektivtrafikktiltak, mindre utbedringer og raseringstiltak.

Spesielt prioriteres økt satsing på trafikksikkerhetstiltak og tiltak for å innfri kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. Innenfor disse og andre overordnede prioriteringer og føringer som legges i denne meldingen og ved Stortingets behandling, skal fylkeskommunene ha vesentlig innflytelse på prioriteringene innenfor fylkesfordelt ramme. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake med en vurdering av de fylkesvise prioriteringene i forbindelse med budsjettet for 2002, etter at arbeidet med handlingsprogrammet er slutført.

Innenfor de strekningsvise investeringer prioriteres standardheving på strekninger med dårlig bæreevne, bredde og/eller kurvatur, samt utbedring av rasutsatte strekninger for å bedre transportstandarden og regulariteten.

Forslaget til fordeling mellom fylkene er foretatt på bakgrunn av de prioriterte satsingsområdene, oppfølging av vedtatte bompengepakker og en vurdering av vegnettets tilstand i det enkelte fylke.

Nærmere om investeringsprogrammet for luftfart

Luftfartsverket skal på grunnlag av Stortingets behandling av Nasjonal transportplan utarbeide handlingsprogram for planperioden, som bl.a. skal inneholde mer detaljerte investeringsplaner.

Samferdselsdepartementet vil legge vekt på oppgradering av regionale flyplasser i planperioden, samt vurdere eventuelle tilpasninger til en mer rasjonell regional flyplasstruktur i samarbeid med berørte fylkeskommuner. Foreløpige kostnadsberegninger tilsier et behov på om lag 2,5 mrd. kroner til oppgradering av regionale flyplasser.

Nærmere om investeringer i farleder, navigasjonsinfrastruktur og fiskerihavner

Kystverket har ikke utarbeidet noen fullstendig tiårsplan for videre utvikling av farledsnettet. Det kan derfor ikke angis eksakte beløp for samlet investeringsbehov i planperioden. Det er hittil identifisert vel 50 farledsprosjekter, hvor foreløpige grovkalkyler indikerer et investeringsbehov på 1,0-1,5 mrd. kroner.

Med et foreløpig anslått behov for farledstiltak på 1,0-1,5 mrd. kroner, betyr dette at rundt 40-60 pst. av prosjektene kan realiseres i løpet av planperioden.

Anbefalt strategi gir rom for en økning på 400 mill. kroner til fyrtenesten i forhold til rammen i referansestrategien. Økningen vil bli brukt til vedlikehold og nyinvesteringer, bl.a. oppmerking av hurtigbåtleder.

Regjeringen vil investere i fiskerihavneutbygging som et ledd i en strategi for økt verdiskaping i norsk fiskerinæring. Innsatsen rettet mot fiskerihavner vil i anbefalt strategi økes med 120 mill. kroner i forhold til referansestrategien.

Etablering av nye fiskerihavner vil kun være aktuelt hvis det foreligger et komplett utbyggingsprosjekt med deltagelse av både private og kommunale aktører. De fleste utbyggingsstiltak i fiskerihavnene vil derfor være utbedringer av eksisterende fiskerihavner slik at eksisterende infrastruktur kan utnyttes bedre.

14.2 Komiteens merknader

14.2.1 Transportkorridorene

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre har merket seg Regjeringens omtale av de ulike korridorene.

Disse medlemmer finner det noe uoversiktlig når det opereres med både korridorer, ruter og ordinære vegnummer. Disse medlemmer mener Regjeringen i for liten grad har sett ulike investeringer og investeringsvalg innenfor de ulike korridorene i sammenheng.

14.2.1.1 Merknader til korridorer

Korridor 5, Oslo - Bergen

Komiteen vil vise til at Haugalandet er en region i sterk vekst. Sjømat og petroleumsrelatert virksomhet er eksempler på viktige næringer i denne regionen. Skal regionen kunne utnytte sitt vekstpotensial, krever det gode transportløsninger. På havnesiden spiller Karmsund havn en sentral rolle for varetransporten i regionen og er en av landets største havner. Stamveggrute 11 (E134 Drammen - Haugesund) knytter Haugalandet og Sunnhordland sammen med Drammensregionen og Grenlandsregionen og er en viktig transportåre mellom Østlandet og Vestlandet.

Komiteen ser på denne bakgrunn E134 og Haugalandet som en arm til transportkorridoren Oslo - Bergen, på samme måte som E136 og Ålesund er en arm av transportkorridoren Oslo - Trondheim.

14.2.2 Storbyområder og bompengepakker

14.2.2.1 Generelt

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til at Regjeringens forslag i Nasjonal transportplan ikke er tilstrekkelig til å løse viktige utfordringer i storbyene. Disse medlemmer vil ikke minst peke på at Regjeringens forslag til investeringer og prioritering mellom veg, bane og kollektivløsninger i storbyene ikke i tilstrekkelig grad tar på alvor de viktige miljøutfordringene i storbyområdene.

Disse medlemmer mener det er nødvendig å øke innsatsen for å få flere til å velge kollektive transportformer. Dette er særlig viktig i storbyområdene. Disse medlemmer vil peke på at økt brukerfinansiering av infrastruktur for biltrafikken, kunne frigjøre midler til en forsterket satsing på kollektivtransport, både med buss, tog, T-bane/bybane og trikk.

Disse medlemmer viser til Regjeringens forslag om å åpne for innføring av vegprising. Disse medlemmer er enig i prinsippet om innføring av vegprising, og mener vegprising kan gi grunnlag for betydelig sterkere satsing på kollektive transportløsninger og et langt bedre kollektivtilbud.

14.2.2.2 Merknader til storbyområder og bompengepakker

Østfoldpakken

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre, viser til sine tidligere merknader om behovet for gjennomføring av Østfoldpakke fase 1, jf. Innst. S. nr. 111 (1999-2000). Bedret framkommelighet og trafikksikkerhet, samt helhetlige transportløsninger har vært det primære grunnlaget for vedtaket om Østfoldpakke fase 1. Både trafikk- og ulykkesveksten og ikke minst den økende alvorlighetsgraden i ulykkene på stamvegene gjennom Østfold, styrker behovet for en rask gjennomføring av Østfoldpakke fase 1.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til Høyres forslag om å øke bevilgningene til jernbaneinvesteringer med 240 mill. kroner i perioden 2002-2005 i forhold til Regjeringens forslag, og med 600 mill. kroner i perioden 2002-2011. Sammen med effektiviseringsgevinster ved bruk av anbud innebærer det muligheter til raskere ferdigstillelse av dobbeltsporet Sandbukta - Moss stasjon enn det Regjeringen legger opp til.

Osloområdet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti minner om at i henhold til målsetningene i Oslopakke skal trafikkveksten i Osloområdet tas innenfor kollektivtrafikken. Dersom dette skal være mulig, må tilbudet være av en kvalitet brukerne ønsker.

Effektive knutepunkter og overgangsmuligheter er viktig for et byområde hvor både tog, T-bane, trikk og buss spiller en rolle. Hvert år foretas 70 millioner reiser med T-banen i Oslo. Målet i forhold til passasjerkilometer kan det sammenlignes med NSBs lokaltrafikk. Antallet har siden 1992 økt med 35 pst. T-banen dekker store deler av sentrum og de fleste viktige nærings- og boligområder og har stort potensial for å ta mye av trafikken inn og ut av byen. Dette gjør T-banen til Osloområdets desidert største transportør i antall reiser. T-banen må derfor styrkes i kombinasjon med utvikling av terminaler og knutepunkt.

T-banen lider imidlertid under dårlig vedlikehold og manglende oppgradering og modernisering, og opererer nå på grensen av sin kapasitet og klarer ikke lenger å levere forventet kvalitet. Potensialet for utvikling og styrking av T-banen er derfor stort og nødvendig. Den igangsatte byggingen av ringbanen medfører endring i banesystemets struktur som gir nye reisemuligheter og

som vil bidra til at T-banens rolle blir enda viktigere i framtiden.

Disse medlemmer peker på at det er av avgjørende betydning for kollektivtrafikken i Osloområdet at T-banen gis bedre leve- og vekstvilkår. Eksisterende infrastruktur bør oppgraderes, tekniske systemer må moderniseres, det er behov for flere og nye vogner, og byggingen av Homansbyen stasjon bør igangsettes. Disse medlemmer støtter en slik opprustning av T-banen blir foretatt og at det legges opp til et spleiselag mellom flere aktører.

Disse medlemmer mener at staten bør bidra med planmidler.

Disse medlemmer viser til at bompengeringen i Oslo/Akershus utløper i 2007. Disse medlemmer legger til grunn at det i 2007 fortsatt vil være store, uløste transportutfordringer i Osloområdet, og viser til at en fortsatt trafikkantbetaling ved vegprising eller fortsatt bompengering vil bidra til at løsninger vil kunne komme raskere.

Disse medlemmer viser til at fortsatt trafikkantbetaling vil kunne være med og sikre tiltak i Osloområdet som f.eks. Mosseveien, kulvert på Ullevålssletta, større tiltak i Groruddalen, samt en nødvendig opprustning av T-banesystemet.

Disse medlemmer understreker imidlertid at lokal tilslutning fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune er nødvendig for en slik fortsatt trafikkantbetaling, og at lokale myndigheter også må ha sterk innflytelse på hvilke prosjekter som da eventuelt blir prioritert.

Disse medlemmer viser til partienes forslag til økning i investeringsrammen til jernbanemål under 14.2.3 hvor det framgår at disse medlemmer går inn for å bruke 930 mill. kroner i tillegg til det som er foreslått i Regjeringens framlegg til Norsk transportplan til det nye dobbeltsporet Skøyen - Asker. Denne økningen vil gi rom for å fullfinansiere og ferdigstille det nye dobbeltsporet i planperioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at ved inngangen til planperioden 2002-2011 er totaloverslaget for Oslopakke 1 på 28 mrd. kroner og restbehovet er på 17 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil vise til at kostnadene knyttet til Oslopakke 2 pr. desember 1999 var beregnet til 24,25 mrd. kroner.

Disse medlemmer har merket seg at det er knyttet stor usikkerhet til tallene og at Samferdselsdepartementet mener at det ikke vil være realistisk å gjennomføre alle prosjektene som i utgangspunktet lå inne i Oslopakke 2 innen planperiodens utløp i 2011.

Disse medlemmer vil vise til at det i Nasjonal transportplan legges opp til oppstart av bygging av nytt dobbeltspor på strekningen Skøyen - Asker i første del av planperioden, men at det ikke legges opp til ferdigstillelse av prosjektet. Når det gjelder dobbeltsporet

Oslo - Ski, vil det knapt bli påbegynt i løpet av planperioden.

Disse medlemmer vil vise til at flere vegprosjekter i Oslo og Akershus som kan bidra til å bedre fremkommeligheten for kollektivtrafikken er lavt prioritert eller ikke prioritert i det hele. Eksempler på slike prosjekter er Mosseveien i tunnel, ny E18 fra Oslo sentrum til Asker, og vegsystemet i Groruddalen.

Disse medlemmer har merket seg at det lokalt er vilje til betydelig grad av brukerfinansiering av slike prosjekter.

Disse medlemmer vil be departementet i samarbeid med Oslo og Akershus, legge til rette for statlig økonomisk medvirkning til å realisere disse prosjektene etter at avtalen om bomringen er utløpt i 2007.

Disse medlemmer har merket seg konseptet med såkalte superbusser. Dette virker som et interessant og lovende konsept som det bør vurderes å prøve ut.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Senterpartiet viser til at en rekke prosjekt som opprinnelig var en del av Oslopakke 1, ikke vil kunne realiseres innenfor den vedtatte rammen. Disse vil bli utsatt til etter at bomringen etter planen skal ned i 2007. Disse medlemmer viser videre til de omfattende planer som foreligger i tilknytning til Oslopakke 2, en viktig og helt nødvendig satsing på et bedre kollektivsystem i Osloområdet. Etter planen vil innkreving av ekstra bompenger fra bilistene opphøre dersom bomringer fjernes i 2007, dette har konsekvenser for det totale omfanget av satsingen innenfor Oslopakke 2.

Disse medlemmer er kjent med det betydelige lokale engasjement for realisering av prosjekter som ligger utenfor Oslopakke 1 og 2, bl.a. ny Mossevei (E18) i tunnel. Disse medlemmer mener det er nødvendig med en avklaring av hvilke prosjekt som er prioritert lokalt, av Oslo og av Akershus fylkeskommune.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti har videre merket seg at Regjeringen foreslår å sette av totalt 500 mill. kroner til Bjørvika-tunnelen, 250 mill. kroner i første del av planperioden. Det er forutsatt noe bompenger og noe lokale bidrag, men en vesentlig del av prosjektet, 1-1,5 mrd. kroner er ikke finansiert. Disse medlemmer forutsetter at det utarbeides en endelig finansieringsplan for prosjektet, og at prosjektet har prioritet lokalt. Disse medlemmer forutsetter videre at det statlige bidraget skal begrenses til de 500 mill. kroner som ligger i Regjeringens forslag. Dersom det etter at det er foretatt prioriteringer lokalt tas initiativ til ytterligere brukerbetaling, enten i form av høyere bompengesatser allerede før 2007, eller i form av videreføring av brukerbetaling i en eller annen form etter 2007, kan det muliggjøre realisering av prosjekter som det ikke er rom for innenfor rammen av Nasjonal transportplan. Disse med-

lemmer forutsetter at dette også vil gi rom for raskere realisering av kollektivløsninger, bl.a. ved at det åpnes for videre innkreving av brukerbetaling fra bilistene til Oslopakke 2. Disse medlemmer mener det må være en forutsetning at kollektivløsninger skal realiseres før vegprosjekter på tilsvarende strekning. Disse medlemmer vil peke på at dagens bomring bygger på en fordeling mellom Oslo og Akershus, og at en fordeling av midlene sannsynligvis vil være en forutsetning dersom brukerbetaling videreføres. Disse medlemmer vil i denne sammenheng understreke viktigheten av å forbedre E16 gjennom Bærum. Flere strekninger på E16 mellom Sandvika og Sollihøgda er svært ulykkesbelastede, og har til tider dårlig framkommelighet pga. for liten kapasitet. Disse medlemmer vil peke på de løsninger som har støtte lokalt og har fått tilslutning fra kommunestyret.

Disse medlemmer setter som en forutsetning for videreføring av brukerbetalt finansiering av infrastrukturprosjekt at en slik innkreving ikke skal være til hinder for å ta i bruk trafikkregulerende virkemidler i form av vegprising eller en mer restriktiv parkeringspolitikk.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til Høyres forslag om å øke bevilgningene til jernbaneinvesteringer med 240 mill. kroner i perioden 2002-2005 i forhold til Regjeringens forslag, og med 600 mill. kroner i perioden 2002-2011. Sammen med effektiviseringsgevinster ved bruk av anbud og organisering som OPS-prosjekt, innebærer det muligheter til raskere ferdigstillelse av dobbeltsporene Skøyen - Asker og Oslo - Ski enn det Regjeringen legger opp til.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen varsler at en vil komme tilbake til Stortinget med gjennomgang av Oslopakke 2 når kostnadene for prosjektene er nærmere avklart.

Komiteen sin medlem fra Senterpartiet ser det som viktig å få større del av persontransporten over fra privatbil til kollektiv. Spesielt er dette viktig i byar og tettbygde strøk. Skal det vere attraktivt å bruke kollektivtransport, må det finnast eit godt kollektivtilbod. Utbygging av T-baneringen i Oslo er eksempel på eit prosjekt som vil betre kollektivtilbodet i Oslo. Denne medlemmen ynskjer å forsere utbygginga av T-baneringen. Denne medlemmen vil difor flytte 300 mill. kroner frå fylkesfordelt ramme i Oslo til forsering av T-baneringen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser at det er store miljø- og byutviklingsproblemer som må løses de nærmeste årene i Osloområdet. Spesielt krever det en sterk kollektivsatsing kombinert med tiltak som legger restriksjoner på biltrafikken.

Jernbanetrafikken har store kapasitetsproblemer og det er nødvendig med en forsering av nye dobbeltspor Skøyen - Asker og Oslo - Ski. Det er nødvendig med

en utbygging og opprusting av T-banesystemet (Metro Oslo). Det må utvikles en god kollektivløsning til Fornebuområdet. Det kreves også knutepunktsløsninger.

Miljøproblemene i Groruddalen må også finne sin løsning gjennom opprusting av kollektivtrafikk, samt en del vegløsninger som Fossumdiagonalen og Bredtvedtdiagonalen. Bjørvika er et viktig byutviklingsprosjekt.

Sammen med kollektivløsninger er tilrettelegging som sykkelbruk en viktig miljøstrategi.

Kostnadene vil bli svært høye og dette medlem ser ikke Oslopakke 2 som tilstrekkelig. I spleiselaget mellom stat og fylkene Oslo og Akershus må det lokale bidraget økes gjennom økte bompenger, gjerne tidsdifferensierte satser, og senere vegprising. Dette medlem viser til at en øking på for eksempel fem kroner på bompengesatsen anslagsvis vil gi en årlig merinntekt på 300 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Venstre legger til grunn at det er vilje lokalt til å videreføre trafikantbetaling i Oslo/Akershus etter 2007. Dette er nødvendig for å sikre viktige samferdselsprosjekt som miljøtunneler og kollektivsatsning. Dette gjelder spesielt behov for å fornye og videreutvikle T-banen i Oslo med 70 mill. passasjerer årlig. For perioden 2007-2011 legges det ikke inn ekstra statlige midler. Dette medlem vil ellers vise til sine satsingsforslag for jernbane og kollektivtransport som også vil styrke dette tilbudet i Oslo og Akershus. Etter 2011 forutsetter dette medlem en åpen drøfting mellom lokale myndigheter og staten om statlige midler til samferdselsprosjekter i Oslo og Akershus i forbindelse med trafikantbetaling.

Trafikantbetalingen etter 2007 er nødvendig for å sikre tiltak som Bjørvikatunnelen, Mosseveien, miljøtunneler på Røa, Ullevålsletta, Manglerud og i Groruddalen. Oslos andel skal ikke bare brukes til nytt vognmaterieell for å dekke ny etterspørsel, men også til å fornye nedslitt eksisterende gammelt materieell.

Dette medlem forutsetter at kronetillegget i bomringen i forbindelse med Oslopakke 2 innføres fra 1. januar 2002.

Dette medlem går inn for at det opprettes et statens samarbeidsråd for kollektivtransport i Osloregionen, der staten og Oslo kommune og fylkene Akershus, Buskerud og Østfold inngår. Fylkene med Oslo kommune skal ha flertall i rådet.

Dette medlem vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et Statens samarbeidsråd for kollektivtransport i Osloregionen, der Staten, Oslo kommune og fylkene Akershus, Buskerud og Østfold inngår."

Kollektivløsning Fornebuområdet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, ser det som helt avgjørende at det blir

tatt en rask avgjørelse om hvordan Fornebuområdet skal betjenes med kollektivtransport.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti er kjent med at det er gjennomført en konsekvensutredning for banebetjening av Fornebu og at det nå foretas en tilleggsutredning for å vurdere alternative kollektivløsninger.

Uansett hvilken løsning for kollektivbetjening av Fornebu som måtte velges, legger disse medlemmer til grunn den skisserte finansieringen hvor både staten og grunneiere/utbyggere skal bidra økonomisk.

Disse medlemmer vil også peke på den viktige rollen Lysaker stasjon har i Vestkorridoren i dag og at stasjonen i dag er en "flaskehals". Lysaker stasjon vil få en enda større betydning med utbyggingen det legges opp til på Fornebu. Disse medlemmer understreker viktigheten av å få utbygget Lysaker stasjon.

Disse medlemmer er kjent med at det er presentert et alternativt opplegg for kollektivbetjening av Fornebu med såkalte "Tram on tyre-buses" (superbusser). Disse medlemmer har ikke forutsetninger nå for å si hvilket alternativ for kollektivbetjening som er det beste, men vil be departementet i arbeidet med tilleggsutredningen om å vurdere alle de presenterte alternativene.

Disse medlemmer vil nok en gang understreke viktigheten av å få tatt en rask politisk avgjørelse om kollektivbetjening av Fornebu. Allerede i 2002 vil Telenor AS ha 6 000 ansatte i sitt nye hovedkontor. Det vil være nødvendig å få på plass et midlertidig kollektivsystem før et permanent system er utbygget. Et slikt system må på vanlig måte etableres med Stor-Oslo Lokaltrafikk AS og/eller NSB BA, avhengig av hva slags system som velges.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre ber Regjeringen foreta en vurdering av om konseptet med superbusser kan være aktuell som kollektivløsning for Fornebuområdet, og ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med konklusjonene i statsbudsjettet for 2002.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at bane ikke er beste løsning for transport til og fra Fornebu, og viser til at da flyplassen var i drift, tok vegnettet unna den trafikken som var i området.

Disse medlemmer ønsker å bruke besparelsen på 600 mill. kroner ved ikke å bygge denne banen, til å forbedre vegnettet på denne strekningen ytterligere.

Groruddalen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre, viser til Innst. S. nr. 273 (1996-1997), jf. St.meld. nr. 37 (1996-1997) Norsk veg- og vegtrafikk-

plan 1998-2001, der komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti uttalte:

" er bekymret for forurensningssituasjonen i Groruddalen i Oslo. Disse medlemmer viser til luftmålinger foretatt av Norsk institutt for luftforskning og til SFT som har fastslått at lufta er sterkt forurenset og verre enn antatt. Det er å anta at på tross av Gardermobanen, vil gjennomgangstrafikken på E6 i Groruddalen øke når hovedflyplassen på Gardermoen tas i bruk.

Disse medlemmer mener at det må foretas utrednings- og planarbeid med sikte på å redusere trafikkforurensning i Groruddalen. Oslo kommune har etter disse medlemmers syn et spesielt ansvar for å legge fram forslag til helhetlige løsninger. Disse medlemmer mener at dette arbeidet må gis prioritet, slik at det kan behandles av Stortinget i forbindelse med revisjonen av NVVP for perioden 2002-2007."

Komiteen viser til at Oslo kommune har opprettet et eget plankontor for Groruddalen. Dette kontoret har som overordnet mål å utvikle en helhetlig strategi og en tiltaksplan for dalen.

Komiteen ber departementet medvirke til i et slikt arbeid, og viser til arbeidet med prosjekt "Samferdselsplan for Groruddalen", hvor bl.a. Statens vegvesen i Oslo og Akershus deltar. Komiteen forutsetter at det senest innen neste rullering av transportplanen i 2004 er ferdigstilt planer for helhetlige infrastrukturtiltak som kan bedre miljøstandarden i Groruddalen. Komiteen har merket seg at Miljøverndepartementet har et særlig samordningsansvar i forhold til statens virksomhet i dalen.

Komiteen viser til at Rv 4 Fossumdiagonalen i transportplanen bør vurderes tatt inn i første del av planperioden. Komiteen understreker at dette prosjektet vil bidra til vesentlige miljøforbedringer i området.

Komiteen viser videre til at statlige samferdsels-etater har et ansvar for deler av miljøforurensningene i Groruddalen, og har dermed et ansvar for å rydde opp.

Drammenspakken

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre, viser til avtalen mellom Drammen kommune, Buskerud fylkeskommune og staten om framdriften av "Drammenspakken", og forutsetter at denne ligger til grunn. Flertallet peker på at kostnadsøkningene for prosjektene innenfor vegpakke Drammen er store.

Flertallet ber Regjeringen komme tilbake til finansieringen av Drammenspakka i forbindelse med rullering av Nasjonal transportplan i 2004.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil vise til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2000-2001) fra samferdselskomiteen hvor det heter:

"Stortinget vil be om at det utarbeides en omforent og oppdatert framdriftsplan for gjennomføringen av

hovedvegutbyggingen i Drammensområdet og at denne legges til grunn for den videre gjennomføring av Drammenspakka."

Omforent fremdriftsplan i form av revidert vegpakkeavtale mellom Statens vegvesen, Buskerud fylkeskommune og Drammen kommune ble undertegnet 24. august 2000. Disse medlemmer vil peke på at St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 ikke er i samsvar med den omforente avtale på følgende punkter hvor avtalen forutsetter:

1. Rv 283 Kreftingsgate/Rv 283 Øvre Sund bru:
 - Oppstart 2002
 - Ferdigstilles 2005.
2. E134 Tilfartsvei Vest/Tilfartsvei Konnerud (Konnerudnedføringen).
3. Rv 319 Tørkop-Eik.

Disse medlemmer viser for øvrig til brev av 9. januar 2001 fra Drammen kommune til Stortingets samferdselskomité.

Nord-Jæren

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre vil vise den vedtatte bompengepakken for Nord-Jæren. I pakken inngår bygging av et dobbelspor mellom Stavanger og Sandnes. Prosjektet har et kostnadsoverslag på 730 mill. kroner +/- 20 pst. Dette er en økning på om lag 170 mill. kroner i forhold til da Stortinget fattet sitt vedtak.

Disse medlemmer konstaterer at det er knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslagene for flere av prosjektene som inngår i Nord-Jærenpakken. Statens vegvesen vil derfor kvalitetssikre kostnadsoverslagene for vegprosjektene, slik at utbyggings- og finansieringsplan for pakken, kan vurderes på nytt i forbindelse med handlingsprogramarbeidet.

Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet tar sikte på å legge et revidert forslag fram for Stortinget høsten 2001.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til respektive partiers forslag til økning i investeringsrammen til jernbaneformål under 14.2.3 hvor det framgår at disse medlemmer går inn for å framskynde 400 mill. kroner til det nye dobbeltsporet Stavanger-Sandnes til første del av planperioden. Dette vil kunne gi rom for å starte arbeidet med det nye dobbeltsporet i 2004, noe som igjen medfører at det kan ferdigstilles tidligere enn det hittil har vært lagt opp til.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til Høyres forslag om å øke bevilgningene til jernbaneinvesteringer med 240 mill. kroner i perioden 2002-2005 i forhold til Regjeringens forslag, og med 600

mill. kroner i perioden 2002-2011. Sammen med effektiviseringsgevinster ved bruk av anbud og organisering som OPS-prosjekt, innebærer det muligheter til raskere ferdigstilling av dobbeltsporet på Nord-Jæren enn det Regjeringen legger opp til.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til de rammer som vi legger for investeringer på jernbanen og ønske å forsere dobbeltsporet Stavanger - Sandnes med raskest mulig oppstart og gjennomføring i planperioden 2002-2005. Kapasiteten på Jærbanen er sprenget, og det er ikke mulig å øke frekvensen uten utbygging av dobbeltspor. Effekten av de nye togsettene som er på plass neste år, vil først komme for fullt når frekvensen økes.

Dobbeltsporet koblet med utvikling av en bybane, er strategisk viktige investeringer for utvikling av nye nærings- og boligområder basert på byfortetting. De er forutsetninger for å øke kollektivandelen i dette vekstområdet.

Dette medlem viser til at bompengetakstene innafor bompengepakken for Nord-Jæren er lagt særdeles lave, og at dersom det skal lykkes å gjennomføre investeringen i Jærbanen og bybanen raskt vil det betinge en større egenfinansiering.

Bergensområdet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre, peker på at Bergen med sin beliggenhet og arealknapphet har særlige utfordringer når det gjelder trafikkavviklingen innenfor byens grenser, og når det gjelder trafikken inn og ut av byen. Flertallet har i denne sammenheng merket seg Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø der Ringveg vest og Bybanen inngår som de største prosjektene. Bergensprogrammet bygger i stor grad på bompengefinansiering, og det er ønskelig at innkrevningen kan starte 1. januar 2002. Flertallet ber om at departementet kommer tilbake til Stortinget med en proposisjon om dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil be Regjeringen vurdere om Ulrikstunnelen, med ny vegforbindelse og Bergen - Arna m/dobbeltspor for eksisterende jernbane kan organiseres som OPS-prosjekt.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at kollektivandelen i Bergensområdet har vist en dramatisk reduksjon. Det har vært gjennomført store investeringer for å tilrettelegge for vegtrafikk, samtidig som kollektivtrafikken har vært nedprioritert.

Det ligger en del bra målsettinger i Bergensprogrammet, men resultatene vil bli avgjort av de prioriteringer som gjennomføres. Dette medlem ser det som viktig å forsere ferdigstilling av dobbeltspor Bergen - Arna. Videre vil dette medlem vise til planen om

bybane, som må ha høyeste prioritet. Dette medlem vil gå mot å prioritere Ringvei vest. Dette medlem viser til den meget kritiske vurdering som SFT har gitt av Kommunedelplan Ringveg vest i Bergen i forhold til samordnet areal- og transportplanlegging hvor det bl.a. heter:

"Kommunedelplanen for Ringveg vest har lagt opp til en bilbasert transportutvikling med en kraftig økning i biltrafikken og vil forsterke utviklingen av økt biltrafikk på bekostning av kollektivtransporten. Finansiering av firefelts motorveg vil kunne forskyve igangsettelse av bybane i Bergen med 10 - 15 år og vil bryte med nasjonale transportpolitiske retningslinjer. SFT vil derfor fraråde en utbygging av Ringveg vest med en firefelts motorveg..."

(...)
"Planen er i strid med sentrale målsettinger i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø, samt kommuneplanen for Bergen mhp. å styrke kollektivtrafikken og dempe personbiltrafikken."

SFT viser videre til den sterke veksten det har vært i biltrafikk i Bergensområdet og som forventes i årene framover, og viser til at i Bergen er parkering som virkemiddel "bare i en viss grad" er tatt i bruk og at "vurderinger av andre virkemiddel som parkering, vegprising og kollektivtiltak ikke er tilstrekkelig utført".

SFT konkluderer videre med at en utbygging av Ringveg vest vil føre til en trafikkvekst som på sikt vil skape behov for utbygging av økt vegkapasitet i andre deler av systemet og at denne utbygging "derfor ikke vil løse de trafikale problemene innenfor den sør-vestlige delen av kommunen".

Dette medlem mener det bør være uaktuelt å prioritere et vegprosjekt som medfører brudd på de miljøpolitiske målsettinger det er brei politisk enighet om. Prosjektet vil heller ikke løse framkommelighetsproblemet da økt kapasitet på den nye ringvegen vil skape nye flaskehalser i vegsystemet som krever nye investeringer. Å bygge Ringveg vest bryter ikke den onde sirkelen, men forsterker den.

Komiteen sin medlem frå Venstre har merka seg at Regjeringa foreslår oppstart av bygging av Ringveg vest i første fireårsperioden. Denne medlemen vil peike på at Regjeringas prioritering av bygging av Ringveg vest framfor bygging av Bybane ikkje i tilstrekkeleg grad tar på alvor dei viktige miljøutfordringane Bergen har. Denne medlemen meiner denne prioriteringa vil svekke passasjergrunnlaget for seinare kollektivsatsing. Etter det denne medlemen er kjent med er det heller ikkje planlagt bygging av kollektivfelt ved utbygginga av Ringveg vest. Denne medlemen vil peike på det store behovet det er i Bergen for utbygging av kollektivfelt.

Denne medlemen vil kome tilbake med si prioritering når Regjeringa kjem tilbake til Stortinget med ein proposisjon om Bergensprogrammet.

Denne medlemen meiner at bybanen skal kome først, og at bybanen ligg til rette for OPS-finansiering.

Trondheimsområdet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre og Senterpartiet, vil vise til at revidert finansieringsplan og bompengelopplegg for Trondheimsapakken ble behandlet i St.prp. nr. 15 (1997-1998). Den reviderte utbyggingsplanen ble kostnadsberegnet til 2 200 mill. kroner (2000-priser). Det er lagt til grunn at bompengebidraget skal utgjøre 56 pst. Bompengeneinnkrevningen forutsettes avsluttet i 2005. Ved inngangen til planperioden 2002-2011 vil det gjenstå å bygge stamvegsprosjektene:

- E6 Nordre avlastningsvei
- E6 Sluppen - Marienborg

Disse prosjektene forutsettes gjennomført i planperioden. I tillegg gjenstår utbygging av flere planlagte fylkesvegprosjekt, samt oppfølging av den forutsatte satsingen på kollektivtrafikk, miljø- og servicetiltak.

Flertallet vil peke på at det ikke er rom for å fullføre Trondheimsapakken som forutsatt innenfor eksisterende bompengoordning. Flertallet har merket seg at det lokalt pågår vurderinger av ulike alternativer for fullføring og at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Trondheimsapakken ved behandlingen av budsjettet for 2002.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Høyre, viser til at det i første fireårsperiode prioriteres oppfølging av den vedtatte hovedvegutbyggingen i Trondheimsområdet med gjennomføring av prosjektet Nordre avlastningsveg.

Flertallet viser til at Trondheim bystyre etter en samlet vurdering har funnet ut at det er riktig å lokalisere ny godsterminal på Leangen, og prosjektet ligger inne i første del av planperioden.

Flertallet har merket seg arbeidet med kvalitets sikring av prosjektet og forutsetter at arbeidet ikke forsinkes framdrifta for Nordre avlastningsveg og ny godsterminal.

Flertallet mener det er viktig at disse prosjektene ses i sammenheng, og bygges samtidig.

Flertallet forutsetter at departementet kommer raskt tilbake til Stortinget dersom disse forutsetninger endres.

Flertallet støtter Regjeringens forslag til finansieringsopplegg for disse to prosjektene.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre ser det som viktig at videreføringa av Trondheimsapakken retter seg mot kollektivsatsing og tilrettelegging for myke trafikanter. Også Trondheim har hatt en negativ kollektivutvikling, og dette medlem vil spesielt rette oppmerksomheten mot Nordre avlastningsveg, som er et prosjekt for å tilrettelegge for økt biltrafikk. Dette prosjektet bør skrinlegges og midlene rettes inn på kollektivsatsing.

Tromsøpakke 2

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er kjent med at det i Troms og Tromsø arbeides med en såkalt Tromsøpakke 2 hvor det blant annet legges opp til en satsing på kollektivtransporten. Flertallet ser på dette initiativet som positivt og interessant. Før sak om Tromsøpakke 2 kan legges fram for Stortinget, ser flertallet det som avgjørende at Tromsø kommune og Troms fylkeskommune blir enige om innhold og finansieringsopplegg. Eventuelle riksvegmidler til delfinansiering av ei slik pakke må på vanlig måte prioriteres i forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til en eventuell forlengelse av drivstoffavgiften i Tromsø. Disse medlemmer viser til statens store inntekter på drivstoff og vil derfor gå imot en forlengelse av innkrevingen for å dekke Tromsøpakke 2.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser det som særdeles viktig at det blir en videreføring av innkreving av drivstoffavgift i Tromsø som kombinert med statlige bidrag kan finansiere Tromsøpakke 2, som en kollektivsatsing. Tromsøpakke 1 ble en ren vegpakke og kollektivtrafikken i Tromsø ligger på sotteseng.

Dette medlem ser i svar fra departementet at det ikke er hjemmel til å bruke drivstoffavgiften til andre formål enn til å finansiere bygging av offentlig veg. Dette medlem ser den ekstra drivstoffavgift som innkreves som et alternativ til bruk av bompenger. Det må være ønskelig å gi en større frihet til bruk av inntektene fra drivstoffavgiften som har fungert godt som innkrevningssystem til å finne helhetlige transportløsninger.

Dette medlem vil fremme følgende forslag:

"Stortinget vil be Regjeringen fremme nødvendige lovendringer som tillater bruk av inntekter fra drivstoffavgift til kollektivformål."

14.2.3 Investeringsprogrammet for jernbane

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil understreke viktigheten av at det foreslåtte investeringsprogrammet for jernbane skal opprettholde og bedre sikkerhetsnivået for jernbanetransport i Norge. Alle endringer skal sikre en utvikling i positiv retning trafikksikkerhetsmessig.

Disse medlemmer mener det er riktig å bruke størstedelen av investeringene på banestrekninger med høy andel lokal- og nærtrafikk i Oslo-, Stavanger-, Bergens- og Trondheimsområdet i tillegg til Intercity-triangelet Skien - Lillehammer - Halden. Videre vil disse medlemmer understreke viktigheten, for all jernbanetransport som skal inn og ut av Oslo, av å få

bygget de nye dobbeltsporene Oslo - Ski og Skøyen - Asker. Selv om det er mange utbyggingsprosjekter som står for tur, ser disse medlemmer de to nevnte dobbeltsporene som de viktigste investeringsprosjektene på jernbane de nærmeste årene.

Disse medlemmer ser videre utbygging til dobbeltspor Stavanger - Sandnes, ny Gevingåsen tunnel på Nordlandsbanen og utbygging av dobbeltspor Bergen- Arna som viktige utbyggingsprosjekter i de tre andre lokaltogområdene. I tillegg må utbyggingen av dobbeltspor/kryssingsspor på Vestfoldbanen og Østfoldbanen videreføres. Disse medlemmer viser til behandlingen av statsbudsjettet for 2001 der Østfoldbanen og Kongsvingerbanen ble tilført ekstra midler til opprusting/utbygging for å legge til rette for nye krengetog Oslo - Stockholm og Oslo - Göteborg - Malmö (København). Disse medlemmer ser positivt på den satsingen NSB BA og SJ i samarbeid legger opp til innenfor den grenseoverskridende trafikken.

Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av å bygge ut jernbanenettet for å legge til rette

for mer godstransport på jernbane og vil nok en gang understreke viktigheten av å komme i gang med byggingen av de nye godsterminalene i Sandnes (Ganddal) og Trondheim (Leangen). For godstransporten vil disse medlemmene også peke på viktigheten av å utvide profilene på Bergensbanen og Nordlandsbanen og bygging av nytt kryssingsspor på Ofotbanen.

I tillegg til de prioriterte utbyggingsprosjektene i kommende fireårsperiode, ser disse medlemmer på følgende prosjekter som aktuelle ved rulleringen av Nasjonal transportplan i 2004:

- Eidangertunnelen
- Ringeriksbanen
- Drangsdalen på Sørlandsbanen
- Grenlandsbanen.

Disse medlemmer går inn for følgende endring på jernbanesektoren i forhold til Regjeringens forslag til Norsk transportplan (mill. kroner):

	2002-2005	2006-2011
Dobbeltspor Stavanger-Sandnes	+ 400	- 400
Fullføring dobbeltspor Skøyen-Asker		+ 930
Fjerning av planoverganger/ profilutvidelser/knutepunktutvikling	+ 120	+ 150
Prosjektering - Ringeriksbanen		+ 100
Sum	+ 520	+ 780

Disse medlemmer legger til grunn en årlig økning i investeringsrammene til jernbaneformål på 130 mill. kroner i tillegg til det som er foreslått i Regjeringens framlegg til Norsk transportplan. Dette vil gi rom for framskynde oppstarten av dobbeltsporet Stavanger - Sandnes til 2004, noe som igjen vil medføre at dette dobbeltsporet kan ferdigstilles tidligere enn det hittil har vært lagt opp til. I tillegg vil økningen gi rom for å fullfinansiere og ferdigstille det nye dobbeltsporet Skøyen - Asker i planperioden. Videre vil disse medlemmer bruke 270 mill. kroner (hvorav 120 mill. kroner i første fireårsperiode) av økningen til fjerning av planoverganger, profilutvidelser og knutepunktutvikling i tillegg til det som allerede ligger inne i Norsk transportplan til disse formålene. I tillegg er det funnet rom for å bruke 100 mill. kroner i siste del av planperioden til prosjektering av Bergensbanens forkortelse - Ringeriksbanen.

Komiteen vil videre peke på at det i tidligere jernbaneplaner har ligget midler inne til en del investeringstiltak på Gjøvikbanen, men at disse midlene er blitt omprioritert til andre preserende investeringstiltak på jernbanenettet i Østlandsområdet. Komiteen vil spesielt peke på at det hadde vært ønskelig med bedre strømforsyning og/eller nytt kryssingsspor på Gjøvikbanen for å øke kapasiteten.

Komiteen henstiller til departementet å vurdere om det innenfor Jernbaneverkets investeringsbudsjett finnes rom for slike tiltak på Gjøvikbanen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti og Sosialistisk Venstreparti, viser til respektive merknader om økte rammer til jernbaneformål. Flertallet vil innenfor de økte rammene prioritere å framskynde dobbeltsporet Sandnes-Stavanger til første del av planperioden, realisering av hele dobbeltsporet Skøyen-Asker i løpet av planperioden og bedre tilrettelegging for godstransport på jernbane gjennom økte rammer for profilutvidelser på viktige strekninger. Dette innebærer at 400 mill. kroner av statlige bevilgninger til dobbeltsporet Sandnes-Stavanger framskyndes til første del av planperioden, og at det settes av 930 mill. kroner ekstra til dobbeltsporet Skøyen-Asker i siste del av planperioden.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Senterpartiet er opptatt av å få mer gods over fra veg til bane. Dette krever bedre tilrettelegging for frakt av gods med tog. Disse medlemmer ønsker derfor en raskere realisering av profilutvidelser på viktige jernbanestrekninger for

godstransport, som bl.a. Bergensbanen og Nordlandsbanen.

Disse medlemmer viser til at dobbeltspor fra Sandnes til Stavanger er en del av Jærpakken. Disse medlemmer mener det er viktig at jernbanedelen av Jærpakken kan realiseres så raskt som mulig, slik at ikke et reisemønster basert på privatbil etablerer seg før et bedre togtilbud er på plass.

Disse medlemmer er kjent med at ny tunnel gjennom Ulriken vil gi en kraftig økning i kapasiteten på strekningen fra Bergen til Arna, og gjøre det mulig å forbedre lokaltogtilbudet uten at det går ut over fjernogtogtilbudet eller mulighetene for godstransport.

Disse medlemmer vil understreke betydningen av å heve standarden på Gjøvikbanen. Ikke minst må det gjennomføres tiltak som øker kapasiteten mht. antall tog som kan trafikere strekningen. I dag er strømforsyningen en begrensende faktor for togtilbudet.

Disse medlemmer vil understreke betydningen av å realisere Gevingåsentunnelen for å kunne forbedre togtilbudet mellom Nord-Trøndelag og Trondheim.

Disse medlemmer mener den nødvendige prioritering mellom de ulike prosjektene må skje i de årlige budsjettbehandlingene. Disse medlemmer vil videre understreke at handlingsrommet for en kraftig satsing på jernbane er avhengig av at vegprosjekter og større pakker for infrastruktur i de største byområdene, baserer seg på at bilistene betaler en større andel av investeringene i veger.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti er skuffet over at Regjeringen ikke har funnet rom for en sterkere satsing på jernbanen innenfor rammene av Norsk transportplan. Disse medlemmer mener det er viktig å styrke jernbanen og toget som transportform, og vil derfor prioritere økte rammer til investeringer i jernbane.

Disse medlemmer er opptatt av å legge til rette for at flere kan reise med tog framfor privatbil, særlig i byområdene. Disse medlemmer er derfor skuffet over at Regjeringen ikke har funnet rom for å ferdigstille hele dobbeltsporet fra Skøyen til Asker og heller ikke har funnet rom for mer enn en forsiktig oppstart av et ekstra dobbeltspor fra Oslo S til Ski. Disse medlemmer viser til at disse strekningene er flaskehals i det knutepunktet Oslo er for norsk jernbane, og ønsker en raskere realisering av begge dobbeltsporene. Disse medlemmer vil i denne sammenhengen peke på muligheten for å frigjøre statlige midler gjennom økt bompengandelen ved utbygging av vegsystemet i samme område, og eventuelle muligheter knyttet til videreføring av brukerbetaling etter 2007. Disse medlemmer mener videre det bør vurderes hvorvidt en organisering av utbyggingen som gir større uavhengighet i forhold til tidspunkt for de statlige bevilgningene kan være hensiktsmessig. Disse medlemmer mener dette må kunne la seg realisere også uten at prosjektene gjennomføres som OPS-prosjekter.

Disse medlemmer viser videre til at det både i Østfold og Vestfold dels pågår og dels skal starte opp utbedring av stamvegene, E18 og E6. Disse medlemmer mener det er viktig at investeringene i infrastruktur for tog ikke sakter akterut. Det kan føre til at et feil reisemønster etableres. Derfor ønsker disse medlemmer en raskere realisering av viktige tiltak både på Østfoldbanen og Vestfoldbanen. Disse medlemmer er kjent med den store reisetidsgevinsten det vil gi om en realiserer Eidangertunnelen. Denne er en forutsetning for senere å kunne realisere en sammenkobling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Disse medlemmer har videre merket seg at NSB prioriterer videreføring av dobbeltsporet til Tønsberg høyt, og mener det er grunn til å legge vekt på vurderingene til det selskapet som kjører togene.

Disse medlemmer vil peke på at de jernbanestrekningene NSB i dag trafikkerer i stor grad har en skinnegang som er svært gammel. Disse medlemmer mener det er viktig at det ved utbygging av nye strekninger tas hensyn til at den infrastrukturen som bygges skal brukes i lang tid framover. Derfor bør det tas høyde for at det i framtida kan bli aktuelt å kjøre tog med vesentlig høyere hastigheter enn det NSB kjører i dag og har planer for de nærmeste årene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger opp til følgende prioriteringer:

Skøyen - Asker

Disse medlemmer er enig i at utbygging av denne strekningen med dobbeltspor er viktig, da antall tog pr. døgn på strekningen Oslo S - Skøyen er 590 og strekningen Skøyen - Asker er 380. Disse medlemmer støtter derfor forslaget til planramme.

Oslo S - Ski

Disse medlemmer viser til at denne strekningen har 230 tog pr. døgn, og bygging av dobbeltspor virker fornuftig ut fra at denne strekningen er egnet for konkurranse om sporet. Disse medlemmer støtter derfor forslaget til utbygging.

Jernbanetunnel gjennom Gamlebyen

Disse medlemmer mener at prosjektet er fornuftig sett fra et støy- og miljøsynspunkt, men vil vise til de mange uløste oppgaver innen sikkerhet på jernbanen.

Disse medlemmer vil prioritere sikkerhet og forbedring av eksisterende jernbanenett med sanering av planoverganger, før nye kostbare prosjekt settes i gang. Derfor utsettes utbyggingen av jernbanetunnel gjennom Gamlebyen i denne perioden.

Lieråsen tunnel

Disse medlemmer mener dette er en strekning der det er viktig å prioritere sikkerhet og forbedring av tunnelen, og støtter prosjektet.

Østfoldbanen

Disse medlemmer viser til at dette er en viktig strekning for togtrafikken vestover. Strekningen Ski - Moss har 102 tog pr. døgn. Disse medlemmer støtter forslaget til planramme.

Vestfoldbanen

Drammen - Skien

Disse medlemmer vil peke på at sikkerheten på eksisterende jernbane ivaretas før man foretar kostbar utbygging av nye banestrekninger, men vil likevel gå inn for midler i denne perioden på grunn av at dette er en sterkt trafikkert Intercity-strekning.

Barkåker - Tønsberg

Disse medlemmer mener at kostnad i forhold til tidsbesparelse ikke er regningsvarende, og utsetter prosjektet i denne perioden. Besparelse 660 mill. kroner.

Farriseidet - Porsgrunn (Eidangertunnelen)

Disse medlemmer viser til at kostnad i forhold til tidsbesparelse og bedre punktlighet er stor, men viser til at dette prosjektet har vært planlagt lenge og støtter forslaget til planramme.

Kongsvingerbanen

Disse medlemmer viser til at dette er et vedtatt prosjekt og støtter forslaget til planramme.

Krengetogtiltak på Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen

Disse medlemmer viser til at tiltakene dreier seg om sikkerhet og tilgjengelighet og støtter forslaget til planramme.

Sørlandsbanen

Disse medlemmer mener at foreslåtte midler til dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes kan utsettes til fordel for bedring av eksisterende jernbanenett. Besparelse 630 mill. kroner.

Bergensbanen

Disse medlemmer mener at planene for utbygging av dobbeltspor Bergen - Arna vil løse kapasitetsproblemer på denne strekningen. Vi mener også at det vil være en fordel for kollektivtilbudet generelt, og støtter forslaget til planramme.

Ringeriksbanen

Disse medlemmer viser til at prosjektet har sin opprinnelse langt tilbake, men mener at nytte/kost ikke står i forhold til investering.

Disse medlemmer viser også til at det er en god bussforbindelse i området og går derfor imot dette kostbare prosjektet.

Gjøvikbanen

Disse medlemmer viser til at strømtransformatoren/strømforsyningen på nordre del av Gjøvikbanen, samt kryssingsspor er utsatt flere ganger. Disse medlemmer er betenkt over at Gjøvikbanen flere ganger er neglisjert av Jernbaneverket og NSB. Disse medlemmer viser til at midlene er bevilget tidligere, men har blitt overført av Jernbaneverket til andre prosjekter. Disse medlemmer ber om at strømforsyningen samt kryssingsspor iverksettes allerede i første del av planperioden.

Disse medlemmer forutsetter at ATC innføres på strekningen innen de frister som er gitt av Jernbanetilsynet.

Dovrebanen

Disse medlemmer støtter forslaget om ny godsterminal på Leangen, Trondheim. Dette vil frigi det svært verdifulle området på Brattøra med hensyn til infrastruktur i havneområdet som er byens ansikt for dem som kommer til Trondheim med båt.

Disse medlemmer mener at det bibeholdes lastespor fra havna til godsterminalen, og dette vil medføre at den bebudede Nordtagenten får mindre betydning.

Rørosbanen

Disse medlemmer viser til at dette er den jernbanestrekningen som har dårligst sikkerhet i Norge, og støtter forslaget om tiltak for å rette opp sikkerheten.

Nordlandsbanen

Disse medlemmer mener at Gevingåsen tunnel som kun forkorter reisetiden med 3-4 minutter mellom Trondheim og Stjørdal ikke er regningsvarende. Det er i dag en god bussforbindelse på strekningen (flybusser og lokalbusser). Besparelse 350 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til forslag om utvidelse av lasteprofil og sikkerhetstiltak på strekningen Trondheim - Bodø, og støtter disse.

Meråkerbanen

Disse medlemmer viser til sitt syn om å prioritere sikkerhetstiltak og går derfor inn for de foreslåtte tiltak.

Ofofbanen

Disse medlemmer viser til at dette er en privatdrevet jernbane, og støtter tiltakene på sporet.

Disse medlemmer mener også at før nye kostbare prosjekt settes i gang må sikkerheten på eksisterende jernbanenett bringes i orden.

Nedenfor følger en oversikt over de tiltak som disse medlemmer går imot:

Punkt 1:

Nr.	Prosjekt	Besparelse
1	Kollektivløsning Fornebu	600 mill. kroner
2	Barkåker - Tønsberg	660 mill. kroner
3	Dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes	630 mill. kroner
4	Gevingåsen tunnel	350 mill. kroner
	Sum besparelser	2 240 mill. kroner

Punkt 2:

Disse medlemmer vil omdisponere de sparte midlene til opprusting av vegnettet, samt at man bruker et mindre beløp av de sparte midlene til investeringer for opprusting og sikkerhetstiltak på eksisterende jernbanenett.

Disse medlemmer vil avsette 500 mill. kroner utover Regjeringens forslag til økte sikkerhetstiltak, kryssingsspor og fjerning av planoverganger.

Merknader til programområder

Disse medlemmer viser til planene innen trafiksikkerhet, rassikring, stasjons- og knutepunktsutvikling, profilutvidelser og program for støyreduserende tiltak, og støtter disse.

Disse medlemmer viser til andre investeringer i eksisterende infrastruktur, og er stort sett enig i satsningsområder, men er mer tilbakeholdende når det gjelder krengetog, og vil vurdere de enkelte strekninger.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til at flere viktige jernbaneprosjekt ikke vil bli ferdig-

stilt før etter utgangen av planperioden 2002-2011 med det bevilgningsnivå til jernbaneinvesteringer som Regjeringen legger opp til i Norsk transportplan.

Disse medlemmer vil vise til at Høyre på denne bakgrunn foreslår å øke bevilgningene til jernbaneinvesteringer med 240 mill. kroner i perioden 2002-2005, og med 600 mill. kroner i perioden 2002-2011.

Disse medlemmer vil understreke at investeringene i linjen må bidra til at sikkerheten innen jernbanen bedres.

Disse medlemmer vil peke på at hovedtyngden av investeringene kommer i de tettest befolkede områdene. Det skyldes at det er i de tettest befolkede områdene at jernbane har et potensial innen persontransport gjennom å bedre miljøet og framkommeligheten.

Disse medlemmer vil understreke at investeringsmidlene må benyttes slik at påbegynte anlegg blir ferdigstilt før nye prosjekt startes opp slik at en ta kan ut gevinsten av de investeringene som allerede er lagt ned.

Prosjektene nedenfor er aktuelle å realisere i denne perioden med disse medlemmers rammer, utover Regjeringens forslag til ramme.

Nasjonal Transportplan. Planrammene for jernbane

Prosjekter	Kostnad Gjenstår						Merknad
	(2000-kr)	etter 2001	2002-2011	2002-2005	2006-2011	etter 2011	
Skøyen-Asker	6 040	5 600	4 670	2 300	2 370	930	
Nytt dbsp. Skøyen-Lysaker							
Nytt dbsp. Lysaker							
Nytt dbsp. Lysaker-Bl.holm							
Nytt dbsp. Bl.holm-Sandvika-Jong ..							
Nytt dbsp. Jong-Asker							
Fornebu-løsning	600	600	600	240	360	0	
Oslo S-Ski	7 380	7 380	2 750	215	2 535	4 630	
Nytt dbsp. Oslo S-Kolbotn							
Nytt dbsp. Kolbotn-Ski							
Ski stasjon							
Bryndiagonalen							
Lieråsen tunnel	100	100	100	100	0	0	
Østfoldbanen	1 905	1 905	700	0	700	1 055	Lokalt bidrag 150
Sandbukta-Moss st. dbsp.							
Moss st.-Såstad							
Vestfoldbanen	2 760	2 680	1 470	580	890	1 210	

Nasjonal Transportplan. Planrammene for jernbane							
Prosjekter	Kostnad		Gjenstår				Merknad
	(2000-kr)	etter 2001	2002-2011	2002-2005	2006-2011	etter 2011	
Nykirke x-spor							
Barkåker-Tønsberg, dbsp							
Farriseidet-Porsgrunn							
Kongsvingerbanen	70	70	70	70	0	0	
Krengetogtiltak inkl. x-spor							
Sørlandsbanen	1 015	1 015	915	285	630	0	
Godsterminal Ganddal							0
							Lokalt bidrag 100
Dobb.spor Sandnes-Stavanger ...							
Bergensbanen	650	650	215	15	200	435	
2 togspor Bergen st.-Fløen (fase1 Bergen-Arna)							
Arna st. og x-spor (fase 2 Bergen-Arna)							
Ny Ulrikstunnel fase 3 (Bergen-Arna)							
Dovrebanen	560	560	560	390	170	0	
Godsterminal Trondheim							
Nordlandsb.	350	350	350	0	350	0	
Gevingåsen tunnel							
Ofofbanen	90	90	90	90	0	0	
Katterat kryss.spor							
Programområder	4 260	4 260	4 260	2 040	2 220	0	
Totalt	28 980	28 460	16 750	6 325	10 425	11 460	

Disse medlemmer vil peke på at til tross for de betydelige ressursene som stilles til disposisjon, er det mange viktig jernbaneprosjekter som vil bli skjøvet ut i tid med det investeringsprogrammet Regjeringen legger opp til.

Disse medlemmer mener at det i tillegg er et stort potensiale for å bedre kostnadseffektiviteten i Jernbaneverket. I samferdselsbudsjettet for 2001 skriver Regjeringen at Jernbaneverket har økt kostnadseffektiviteten med 40 pst. ved å ta i bruk anbud på kjøp av vedlikeholds- og utbyggingstjenester. Ved å ta i bruk OPS-organisering ved utbygging av jernbaneprosjekter er det også mulig å oppnå effektivitetsgevinster.

Summen av effektivitetsgevinstene og bevilgningsøkningene som Høyre foreslår gjør det mulig å kunne realisere viktige jernbaneprosjekter raskere enn Regjeringen legger opp til.

Disse medlemmer vil fremholde følgende prosjekter som aktuelle for fremskyndelse:

- Dobbeltspor Skøyen-Asker
- Dobbeltspor Oslo-Ski
- Dobbeltspor Nord-Jæren
- Dobbeltspor Sandbukta-Moss stasjon
- Profilutvidelse Bergensbanen

Disse medlemmer vil vise til etterslepet på jernbaneinfrastrukturen i Vestfold. Forslaget i Norsk transportplan til rammer for investeringer, drift og vedlikehold i kjørevegen viser en økning i rammene i forhold til perioden 1998-2000. Det vil gjøre det mulig å foreta en helt nødvendig forsterkning av vedlikeholdet i kjørevegen.

Disse medlemmer vil peke på den sterkt forsinkende ferdigstillelse av den nye parsellen Åshaugen-Sande-Holm og forventer at erfaringene fra dette prosjektet vil føre til bedre gjennomføringer av kommende utbyggingsprosjekter.

Disse medlemmer mener det er behov for en raskere utbygging av Vestfoldbanen og viser til at de forslag til effektivisering som Høyre foreslår vil bidra til en raskere utbygging.

Komiteen sin medlem fra Senterpartiet vil auke den økonomiske ramma i Nasjonal transportplan med 900 mill. kroner årleg. Av dette skal 200 mill. kroner årleg brukast til jernbaneføremål.

Denne medlemmen er opptatt av å betre tryggleiksnivået for jernbanetransport i Noreg, og vil derfor understreke at investeringar i linja må medverke til at tryggleiken blir styrkja. Denne medlemmen meiner at det miljømessig sett er viktig å få meir gods over frå veg til bane. Ei betre tilrettelegging er nødvendig, spe-

sielt i knutepunkt og terminalar. Denne medlemen vil også peike på at ei raskare realisering av profilutvidingar på viktige jernbanestrekningar er nødvendig. I tillegg til prosjekta som ligg i forslaget til Nasjonal transportplan vil denne medlemen prioritere forsering/utbetring av m.a. følgjande prosjekt i første del av planperioden:

- Dobbeltspor mellom Stavanger og Sandnes
- Moderniseringa av Gjøvikbanen
- Gjennomføring av profilutvidingar på Nordlandsbanen og Bergensbanen
- Rørosbanen

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser at det gis et lite løft i investeringsnivå ut fra det som har vært realisert på 1990-tallet. Men ut fra de behov for modernisering av det norske jernbanenettet som vi har, og ut fra det ønsket som det politiske flertall har for å styrke jernbanen blir investeringsprogrammet puslet. Dette medlem vil minne om at ved behandlinga av jernbaneplanen for 1994-97 innså Arbeiderpartiet de uløste behov og la inn 5 mrd. kroner i en ekstrasatsing som aldri ble realisert.

1990-åra skulle bli jernbanens 10-år. Det ble det ikke. Alle visjoner sporet av ut fra manglende vilje til å sette inn ressurser.

Dette medlem ønsker å heve standarden på jernbanenettet, løse kapasitetsproblem og øke sikkerheten. Disse medlemmer vil derfor øke investeringen årlig fra 1,675 mrd. kroner pr. år som Regjeringa foreslår, til 3 mrd. kroner per år for perioden 2002-2011. Dette vil medføre en økt ramme på 13,25 mrd. i perioden 2002-2011 og vil kunne framskynde viktige investeringsprosjekt samt bedre den generelle standard.

Med en økt ramme vil det være mulig å oppnå følgende:

- Det nye dobbeltsporet Asker - Skøyen ferdigstilles tidlig i andre del av planperioden
- Det nye dobbeltsporet Oslo - Ski ferdigstilles i planperioden
- Forsering av dobbeltspor på Østfoldbanen som Haug - Fredrikstad og baneføring gjennom Moss
- Dobbeltspor Barkåker - Tønsberg, Eidangertunnelen og evt. bygging av flere kryssingsspor på Vestfoldbanen
- Dobbeltspor Stavanger - Sandnes gjennomføres i første del av planperioden
- Fullføring av dobbeltspor Bergen - Arna i planperioden
- I tillegg til Gevingåsen tunnel, bygges flere kryssingsspor på Trønderbanen/Nordlandsbanen
- Forsert gjennomføring av profilutvidelser på Nordlandsbanen og Bergensbanen
- Tilrettelegging for krengetog Kongsvingerbanen gjennomføres

- Modernisering på Gjøvikbanen (kryssingsspor, strømforsyning etc)
- Sikkerhetstiltak som togradio, CTC/ATC, sanering/sikring av planoverganger

Dette medlem ser en gjennomføring av dobbeltsporene Skøyen - Asker og Oslo - Ski som en nøkkel til å løse kapasitetsproblemen på det norske jernbanenettet. Med det forslaget som er fremmet fra Regjeringa vil det ta minst 15 år før begge dobbeltspor er ferdigstilt.

Dette medlem vil vektlegge at i tillegg til å løse kapasitetsproblemen, må det bygges til en standard som gir vesentlige reisetidsreduksjoner og som kan inngå i en strategisk tenking med raskere Inter Cityforbindelser og fjerndistansetog. Toget er den transportform som ved nyinvesteringer på infrastruktur kan halvere reisetid og på visse strekninger vel så det.

Dette medlem viser til den planlagte utbygging av E6 gjennom Østfold. Uten en videreutbygging av dobbeltspor/kryssingsspor på Østfoldbanen vil vegtrafikken bli en sikker vinner gjennom økt kapasitet og redusert reisetid. Det samme gjør seg gjeldende i forholdet mellom den nyutbygde E18 i Vestfold og Vestfoldbanen. Kapasiteten økes og reisetida reduseres på vegen, mens togene kjører i 70-80 km/t og må stoppe og vente på kryssende tog. Dette er miljømessig og trafikksikkerhetsmessig uholdbart.

Dette medlem viser til merknad vedr. Jærbanen, dobbeltspor Stavanger - Sandnes, samt Bergen - Arna under kap. 14.2.2 om bygging i første del av planperioden.

Når det gjelder storbyområdene, vil dette medlem også understreke at økt kapasitet på bane i tillegg til miljø og trafikksikkerhet også dreier seg om arealbruk. Skinnegående transport enten det er bybane eller jernbane har en betydelig høyere transportkapasitet enn veger som tar tilsvarende areal. T-bane krever stort sett ikke mer areal enn stasjonsområdene.

For en tofeltsveg regnes kapasiteten i hver retning på 1 000 biler pr. time og for firefelts veg 3 500 biler hver veg pr. time. Personbelegget er om lag 1,3 person pr. bil. Selv om vi øker belegget til 3 pr. bil og legger inn 5 pst. busser med 40 passasjerer pr. buss vil det innebære en kapasitet på 3 000 personer i hver retning på en tofelts veg. Kapasiteten på skinnegående transport være betydelig høyere. Bybane på egen trasé har en kapasitet på 20 000 personer pr. time og retning, T-bane over 30 000 pr. time og retning. Når det gjelder tog, vil det variere ut fra kapasitet på stasjoner, sammensetningen av togtyper med et potensiale fra 4 000 til 20 000 personer pr. time og retning.

Det innebærer at utbygging av jernbane/T-bane/bybane i storbyområder vil redusere behovet for økt vegkapasitet.

Dette medlem ser profilutvidelse av tunneler og bygging av flere kryssingsspor som en viktig del av en strategi for å få mer gods over fra veg til jernbane.

Erfaringene fra Raumabanen etter profilutvidelse er positive.

Dette medlem ser tilknytting til havn som et viktig element i utbygging av nye godsterminaler. Lokalisering til Gandal og Leangen er derfor ikke optimal. Leangen er dessuten miljøpolitisk kontroversiell, og dersom Brattøra ikke velges bør det ses på andre lokaliseringer. Dette medlem vil avvente den nye utredningen som skal foretas, og regner med at NSB Gods, storkunder osv. vil bli hørt i denne forbindelse.

Dette medlem viser til tidligere kritiske merknader i bl.a. budsjettinnstillinger vedr. oppgradering av Ofofbanen. Det var en forutsetning ved behandling av den såkalte malmbaneproposisjonen at brukerne skulle betale for oppgradering når den ikke var nødvendig, men skulle ivareta spesielle behov. Dette medlem frykter at med den planlagte oppgradering av Ofofbanen vil banens kapasitet reduseres og det vil oppstå behov for videre utbygging av kryssingsspor for at de nye lange malmtogene ikke skal redusere framkommeligheten for togtrafikken for øvrig.

Dette medlem viser til Innst. S. nr. 133 (1993-1994) om videreføring av Nord-Norgebanen vedrørende intensjonen om ny vurdering av jernbaneforbindelse Narvik - Tromsø dersom framtidig utvikling i Barentsregionen tilsier det og at det er et tilstrekkelig trafikkgrunnlag. Dette medlem vil henstille om en slik gjennomgang.

Komiteen sin medlem frå Venstre viser til tidlegare merknad, og vil auka ramma for jernbaneinvesteringar med 500 mill. kroner pr. år, totalt 5 mrd. kroner i planperioden. Denne medlemen meiner det er rett å bruke størstedelen av investeringane på banestrekningar med høg andel lokal- og nærtrafikk, men den ramma Regjeringa føreslår vil ikkje vere tilstrekkeleg til å auke kollektivsatsinga denne medlemen meiner det er behov for.

Denne medlemen vil forsere utbygginga av jernbanespor inn og ut av Oslo. Difor vil denne medlemen forsere utbygginga av dobbeltsporet Skøyen - Asker slik at dette vert fullført tidlegast mogeleg i planperioden.

Denne medlemen meiner dobbeltspor gjennom Ulriken bør byggjast så snart som mogeleg. Kapasiteten på strekninga Bergen - Arna er i dag sprengt, spesielt i rushtida. All togtrafikk på Bergensbanen vert skadelidande av manglande kapasitet, og det er heller ikkje mogeleg å etablere fleire ruter i lokaltrafikken, noko som kunne få fleire til å reise kollektivt. Difor vil denne medlemen auka løyvingane til Bergensbanen slik at bygginga av dobbeltspor gjennom Ulriken vert fullført før 2007.

Denne medlemen viser til handsaminga av Østfoldpakka, der Stortinget bad departementet leggje opp til at dobbeltsporutbygging Sandbukta - Moss skulle skje i fase 1 av Østfoldpakka under forutsetning av lokale bidrag. Denne medlemen er kjent med at

Moss kommune har løyvd 150 mill. kroner til dette prosjektet. Denne medlemen vil prioritere oppstart og fullføring av dette prosjektet.

Denne medlemen er samd i at Gevingåsen tunnel er viktig for vidare utvikling av lokaltrafikken i Trondheimsområdet. Denne medlemen vil difor prioritere oppstart av denne i første del av planperioden.

Ved denne medlem sin auka satsing på jernbaneutbygging, åpner det seg og for at bygging av dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger kan starte opp i 2003. Dette representerer ei nødvendig forsering i høve til Regjeringa sitt opplegg, der dette prosjektet først kan starte i planperioden 2006-2011. Ei snarleg bygging av dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger er heilt avgjerande for at auka av kollektivtransport på Nord-Jæren skal verta som planlagt.

Denne medlemen vil peike på at jernbanestrekningen gjennom Drangsdalen er blant dei mest rasutsette på Sørlandsbanen. På deler av strekningen må toget redusere farten til 30 km/t. Den planlagde tunnelen i Drangsdalen er nødvendig for å løyse rasproblematikken, den vil òg bidra til å redusere reisetida på ein prioritert strekning. Denne medlemen ber difor departementet avklare korleis dette prosjektet kan realiserast snarast.

Denne medlemen vil i perioden 2006-2011 fullføre dei prosjekta som tidlegare er omtalt for åra 2002-2005. Dette krev til saman 1 310 mill. kroner. Dei resterande 1 690 mill. kroner til jernbane og kollektivsatsing vil denne medlemen bruke til fornying av T-banen i Oslo, utvikling av bybane i Bergen, styrking av generelt vedlikehald på det norske jernbanenettet og forsert utbygging av dobbeltspor Oslo - Ski og Vestfoldbana. Til T-banen i Oslo som årleg transporterar 70 millionar passasjerar vil denne medlemen setje av 600 mill. kroner i perioden til fornying av materiell og stasjonar. Denne medlemen vil vise til sin merknad om OPS-finansiering av bybanen i Bergen.

Denne medlemen har merka seg den store utviklinga av høg fartstog i Europa. Denne medlemen ber Regjeringa kome tilbake til Stortinget med eit opplegg for korleis planar for utvikling av høg fartstog kan skje i Noreg, og korleis slike strategiar kan tilpassast norske tilhøve

14.2.4 Investeringsprogrammet for veg

14.2.4.1 Innledende merknader om strekningsvise investeringsprogram m.v.

Komiteen viser til etterfølgende tabell som gir en oversikt over Regjeringens forslag til strekningsvise investeringsprogram for stamvegutene med bakgrunn i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 og med utfyllende opplysninger i svar fra Samferdselsdepartementet v/samferdselsministeren på spørsmål nr. 56 fra komiteen.

Stamveger - Strekningsvis investeringsprogram 2002-2011

Stamvegstreknings	Totalbehov pr. 01.01. 2002	Foreslått 2002-05	Foreslått 2006-11	Foreslått 2002-11 200	Forutsatte bompenger og annen tilleggsfinan.	Fylke
Rute 1. E6 Riksgrensen/ Svinesund-Oslo						
E6 Svinesund-Svingenskogen	450	280		280	170	Østfold
E6 Årum Alvim	460		x		x	Østfold
E6 Jonsten-Halmstad	200		x		x	Østfold
E6 Halmstad-Årvold	140		x		x	Østfold
E6 Årvold-Patterød	100		x		x	Østfold
E6 Patterød-Akershus gr. (B)	200	x			x	Østfold
E6 Vinterbru-Ringnes-Stenfelt	500-800		x			Akershus
E6 Stenfelt-Assurtjern	200-300		x			Akershus
E6 Assurtjern-Klemetsrud	460	460		460		Oslo/Akerhus
Rute 2. E6 Oslo-Trondheim						
E6 Gardermoen-Kolomoen	2000		x		500	Akersh/Hedm
E6 Utbedr. av standardbr. sør for Støren		x	x			S-Trøndelag
E6 Skjerdingstad-Jaktøyen (B)		x				S-Trøndelag
E6 Sluppen-Marienborg	70		x		x	S-Trøndelag
E6 Nidelv-Grilstad	1000		x		500	S-Trøndelag
E6 Nordre avlastningsveg	500	200		200	300	S-Trøndelag
Rute 3. E6 Trondheim-Bodø m/tilknyt.						
E6 Værnes-Kvithammer	250-350		x		x	N-Trøndelag
E6 Jevika-Selli (B)	620	x	x			N-Trøndelag
E6 Osen-Korgen	420	420		420		Nordland
E6 Ildhøllia (B)	x	x				Nordland
E6 strekningsutbedringer Nord-T/Nordl.			x			N-Trøn./Norl.
Rv 80 omlegging mellom Fauske og Bodø			x			Nordland
Rute 4. E6 Bodø-Nordkjosbotn m/tilkn.						
E6 Ulvsvågskaret (Sommarset-Ulvsvåg)	200		x			Nordland
E6 Beisfjord bru-Sjømannskirka (B)	65	x				Nordland
E6 Rombaken ved Narvik			x			Nordland
E8 Langs Ramfjorden sør for Tromsø			x			Troms
E10 Lofotens fastlandsforbindelse	900		x			Nordl./Troms
E10 Djupfjord og Kåkern bru (B)		x				Nordland
Rute 5. E6 Nordkjosbotn- Kirkenes m.m.						
E6 Rassikring Bånes-Langnes	200-350		x			Troms
E6 Rassikring Skardalen-Bånes (B)	100	100				Troms
E6 Omlegging over Sørkjosfjellet			x			Troms
E6 Utbedring vest for Alta			x			Finnmark

Stamvegstrekninger	Totalbehov pr. 01.01. 2002	Foreslått 2002-05	Foreslått 2006-11	Foreslått 2002-11 200	Forutsatte bompenger og annen tilleggsfinan.	Fylke
Rute 6. E18 Riksgrensen/ Ørje-Oslo		310	150	460	250	
E18 Ørje-Eidsberg grense (B)	160	x			x	Østfold
E18 Slitu-Krosby	450	100	150	250	200	Østfold
E18 Kryss ved Nygård og Holstad		x			x	Akershus
Rute 7. E18 Oslo-Kristiansand		1420	2610	4030	3500	
E18 Bjørvikaprojektet	2000- 2500	250	250	500	500	Oslo
E18 Tiltak langs E18 i Vestkorridoren		x	x		x	Oslo/Akersh. Buskerud
E18 Ny motorvegbru Drammen	500	500		500		Buskerud
E18 Frydenhaug-Kobbervikdalen- Eik	400		x			Buskerud
E18 Gutu-Helland-Kopstad (B)	290	x			x	Vestfold
E18 Kopstad-Gulli	1200	50	450	500	700	Vestfold
E18 Langåker-Bommestad	800	50	250	300	500	Vestfold
E18 Brokelandsheia-Vinterkjær	380	150		150	230	Aust-Agder
E18 Øygardsdalen-Nørholm-Dyre- parken	1200- 1600		x		x	A/V-Agder
E18 Bjørndalsletta-Gartnerløkka (B)	500	x			x	Vest-Agder
Rute 8. E39 Kristiansand-Bergen		710	1720	2430	200	
E39 Handeland-Feda	850	200	550	750	100	Vest-Agder
E39 Tjensvollkrysset						Rogaland
E39 Smiene-Dusavik-Harestad			x			Rogaland
E39 Jektevik-Sandvikvåg	160	40	40	80	80	Hordaland
E39 på deler av strekningen Os-Bergen:						Hordaland
- Moberg-Svegatjørn		x				
- Sørås-Hop-Fjøsanger		x				
- Svegatjørn-Rådal			x			
Rute 9. E39 Bergen-Ålesund m/tilknyt.		540	430	970	100	
E39 Vågsbotn-Nordhordlandsbrua			x			Hordaland
E39 Utbedring Romarheimsdalen		x				Hordaland
E39 Torvund-Teigen			x			Sogn og Fj.
E39 Teigen-Bogen	160	80		80	80	Sogn og Fj.
Rv 5 Omlegging ved Skei		x				Sogn og Fj.
E39 Stigedalen		x				S-Fj/Møre-R
(E39) Kvivsvegen			x			S-Fj/Møre-R
E39 Blindheim-Breivika inkl. ref. (B)	140	x				Møre og Roms.
Rute 10. E39 Ålesund-Trondheim		120	480	600	600	
E39 Utbedr. fylkesgr. Møren og R./S-Trønd						M-Rom/S-Tr
E39 Øysand-Thamshamn	1000	0	400	400	600	S-Trøndelag

Stamvegstrekninger	Totalbehov pr. 01.01. 2002	Foreslått 2002-05	Foreslått 2006-11	Foreslått 2002-11 200	Forutsatte bompenger og annen tilleggsfinan.	Fylke
Rute 11. E134 Drammen-Haugesund		420	320	740	150	
E134 Hegstad-Damåsen inkl. ref. (B)	270	270		270		Buskerud
E134 Gvammen-Århus	600		x			Telemark
E134 Rullestadjuvet	260	100		100	160	Hordaland
Rute 12. E16 Sandvika-Bergen		620	720	1340	250	
E16 Vaksdal-Boge (B)	45	x				Hordaland
E16 Voldum-Seltun	260	260		260		Sogn og Fj. Sogn og Fj.
E16 Borlaug-Steinklepp			x			
E16 Fylling Steinsfjorden-Tyri fjorden			x			Buskerud
E16 Omkjøring Sollihøgda	400		x			Buskr./Akers
E16 Wøyen-Bjørnum	550	300		300	250	Akershus
E16 Hamang-Wøyen	400		x			Akershus
Rute 13. Rv 15 Otta-Hjelle		30	70	100		
Rv 15 Omlegging Vågåmo						Oppland
Rv 15 Utbedr. eksister. veg i Sogn og Fj.						Sogn og Fj.
Rute 14. E136 Dombås-Ålesund		150	420	570		
E136 Utbedringer i Romsdalen		x	x			
E136 Breivika-Lerstad	200-500		x			M. og Roms
Rute 15. Rv 2 Riksgr./Magnor-Kløfta		100	190	290	350	
Rv 2 Kløfta-Nybakk	500	100	100	200	300	Akershus
Rv 2 Fulu-Kurudsand	100		x		x	Hedmark
Rv 20 Omlegging Kirkenær			x			Hedmark
Rute 16. Rv 3 Kolomoen-Ulsberg		80	170	250		
Rv 3 Utbedr. Elverum - Sør-Trøndelag gr.		x				Hedmark
Rv 3 Innset-Ulsberg		x	x			S-Trøndelag
Rute 17. Rv 35 Hønefoss-Jessheim		370	0	370		
Rv 35 Lunner-Gardermoen		370		370		Oppl/Akersh.
Rute 18. Rv 23 Lier-Drøbak-Vassum		0	100	100	150	
Rv 23 Linnes-Dagslet	250		x		x	Buskerud

Kilde: St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 og utfyllende opplysninger i svar fra Samferdselsdepartementet v/samferdselsministeren på spørsmål nr. 56 fra samferdselskomiteen.

Merknader til tabellen: x = beløpet til prosjektet i nevnte periode foreløpig ikke klart. (B) = prosjektet anses som bundet.

Komiteen vil peke på at i tillegg til verbal omtale vil tabeller og kartmateriale gi nyttig informasjon om investeringsprogram. Komiteen vil derfor be om at det ved revisjonen av Nasjonal transportplan vurderes tatt inn en liknende tabell for stamvegnetene enten i

meldingen eller som et trykt vedlegg til meldingen, evt. som en tabell under den enkelte rute.

Komiteen finner videre at det ved revisjonen vurderes lagt ved kartskisser som illustrerer det strekningsvise investeringsprogrammet for stamvegnettet

og øvrig riksvegnett. Skissene vedlagt brev av 8. november 2000 fra Samferdselsdepartementet er egnet som utgangspunkt. Mer omfattende skisser der strekningsvise investeringsprogram og viktige tiltak under Statens vegvesen (stamveger), Jernbanelverket, Kystverket (for eksempel havner) og Luftfartsverket inngår på samme skisse, kan også vurderes som alternativ i dette tilfellet.

Nasjonale turistveger

Komiteen sitt fleirtal, medlemene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Høgre, Senterpartiet og Venstre, viser til departementet sitt opplegg for nasjonale turistveger.

Fleirtalet vil peike på verdien av å sikre naudsynte midlar og ei organisering som ivaretek lokal medverknad samt vidareutvikling av god framkomst og transportstandard.

14.2.4.2 Strekningsvise investeringer på riksvegnettet

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet går inn for å bruke 2 000 mill. kroner ut over opplegget i transportplanen i 10-årsperioden til stamveger.

Disse medlemmer ber om at prosjektet Lofstens fastlandsforbindelse (Lofast) på stamveggrute 4 startes opp så raskt som mulig i første fireårsperiode, og vil derfor at 500 mill. kroner av den foreslåtte økningen til stamveger skal disponeres til dette prosjektet i planperiodens første del.

Disse medlemmer legger videre til grunn at den øvrige foreslåtte økningen til stamvegene brukes til utbedring av flaskehals/punktutbedring på stamvegnettet.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti viser til sitt forslag om økt ramme for investeringer på stamvegnettet med omlag 1 000 mill. kroner i første del av planperioden. Disse medlemmer vil prioritere viktige prosjekt og utbedring av flaskehals. Disse medlemmer vil prioritere midler til følgende prosjekt:

E16	Steinklepp - Øye	250 mill. kr
E39	Stigedalen/Kvivsvegen	25 mill. kr
E6	E6 i Sør-Trøndelag sør for Støren	65 mill. kr
E6	Bønes - Langnes (forsert oppstart)	75 mill. kr
E10	Lofast (forsert oppstart)	500 mill. kr

Disse medlemmer viser videre til merknader under omtale av ulike strekninger. Disse medlemmer viser videre til forslag om at E39 Handeland-Feda gjennomføres som et OPS-prosjekt, og at dette kan gi grunnlag for raskere realisering av prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag til økonomisk ramme på stamvegnettet og fordeling på ruter slik det fram av etterfølgende tabell.

Rute	Strekning (mill. 2000-kroner)	Statlige midler NTP 2002-2011	FrP tillegg 2002-2011	Annen finansie- ring 2002-2011	FrP totalt 2002-2011
1	E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	2 110	1 200	700	4 010
2	E6 Oslo - Trondheim	1 970	2 600	1 300	5 870
3	E6 Trondheim - Fauske m/tilknytninger	1 680	700	150	2 530
4	E6 Fauske - Nordkjosbotn m/tilknytninger ..	1 150	1 000	0	2 150
5	E6 Nordkjosbotn - Kirkenes m/tilknytninger ..	520	350	0	870
6	E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo	460	600	250	1 310
7	E18 Oslo - Kristiansand	4 030	1 000	3 500	8 530
8	E39 Kristiansand - Bergen	2 430	540	200	3 170
9	E39 Bergen-Ålesund(Vågsbotn-Spjelkavik) ..	970	600	100	1 670
10	E39 Ålesund - Trondheim (Kjelbotn-Klett) ..	600	600	600	1 800
11	E134 Drammen - Haugesund	740	800	150	1 690
12	E16 Sandvika - Bergen	1 340	1 700	250	3 290
13	E15 Otta - Hjelle	100	200	0	300
14	E136 Dombås - Ålesund	570	700	0	1 270
15	Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta	290	600	350	1 240
16	Rv 3 Kolåmoen - Ulsberg	250	400	0	650
17	Rv 35 Hønefoss - Jessheim	370	450	0	820
18	Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum	100	20	150	270
	Sum	19 680	14 060	7 700	41 440

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise potensialet for kostnadseffektivitet som bruk av konkurranseutsetting medfører. I tillegg er det forventet at bruk av OPS vil medføre effektivitetsgevinst. Legger en til grunn en effektiviseringsgevinst på 10 pst. innebærer det en frigjøring av 1 mrd. kroner pr. år med et statlig vegbudsjett på 10 mrd. kroner pr. år. Oppnås en slik effektivitetsgevinst innebærer det realisering av langt flere vegprosjekter enn det nå er utsikter til.

Disse medlemmer går inn for å øke planrammen til riksveginvesteringer med 2,8 mrd. kroner i

perioden 2002-2005 og 7 mrd. kroner i perioden 2002-2011.

Disse medlemmer foreslår midlene fordelt slik: Bevilgningene til stamveger økes med 1,5 mrd. kroner i perioden 2002-2005. For perioden 2002-2011 blir påplussingen til stamveger 3,75 mrd. kroner.

Disse medlemmer foreslår følgende tillegg i forhold til Regjeringens forslag til økonomiske planrammer:

	2002-2005	2002-2005	2002-2011	2002-2011
	Regjeringen	Høyre	Regjeringen	Høyre
Riksveginvesteringer	16 590 mill.	+2 800 mill.	41 580 mill.	+7 000 mill.
Stamveger	7 730 mill.	+1 500 mill.	19 680 mill.	+ 3 750 mill.
Øvrige riksveger	8 860 mill.	+1 300 mill.	21 900 mill.	+3 250 mill.
			2002-2005	2002-2011
Gevinst ved 10 pst. effektivisering innen vegsektoren med et årlig vegbudsjett på 10 mrd. kroner			4 mrd.	10 mrd.
Høyres påplussing av veginvesteringer			2,8 mrd.	7 mrd.
Strykning av vegbudsjettet totalt			6,8 mrd.	17 mrd.

Prosjektene i tabellen nedenfor er aktuelle å realisere i denne perioden med disse medlemmers rammer, utover Regjeringens forslag til ramme.

St.meld. nr. 46 (1999-2000) NTP 2002-2011:

Aktuelle prosjekter ved økt stamvegramme i første fireårsperiode

Rute	Prosjekt	mill. kroner
1	E6 Halmstad - Årvold	70
	E6 Årvold - Patterød	50
	E6 Stenfelt - Assurtjern	220
2	E6 Gardermoen - Kolomoen (Hovinmoen - Dal)	+200
	E6 Kåterud vegkryss (Hedmark)	30
	E6 Øyer sør - Tretten	300
	E6 Oppdal	100
	E6 Snøan - Storlökkja (sør for Støren)	40
	E6 Sluppen - Marienborg	30
	E6 Nordre avlastningsveg	150
3	E6 Jevika - Selli (2 etappe)	210
	E6 Kulvert Røra (Nord-Trøndelag)	80
	E6 Grane kommune (Majavatn mm)	+70
	E6 Storforshei - Bolna (Nordland)	100
4	E6 Sommarset - Ulsvåg	200
	E6 Trældal - Leirvika (Rombaken ved Narvik)	140
	E8 Sørbotn - Laukslett (Ramfjorden sør for Tromsø)	80
	E10 Lofotens fastlandsforbindelse - videreføring	900
5	E6 Bånes - Langnes	200
	E6 Storsandnes - Saltviknes (vest for Alta)	+150
6	E18 Slitu - Krosby	150
7	E18 Ny motorvegbru i Drammen	300

St.meld. nr. 46 (1999-2000) NTP 2002-2011:

Aktuelle prosjekter ved økt stamvegramme i første fireårsperiode

Rute	Prosjekt	mill. kroner
	E18 Frydenhaug - Kobbervikdalen - Eik	400
	E18 Langåker - Bommestad	250
8	E39 Vigeland - Osestad (Vest-Agder)	160
	E39 Handeland - Fedal	730
	E39 Stord	40
	E39 Svevatjønn - Rådal	1 200
9	E39 Torvund - Teigen	170
	E39 Stigedalen/Kvivsvegen	40
10	E39 Vinjeøra - Møre og Romsdal grense	50
	E39 Harangen - Stokkhaugen - Høgkjølen	150
11	E134 Gvammen - Århus	600
	E134 Liaslatta - Våg (Rogaland)	90
12	E16 Fylling Steinsfjorden	50
	E16 Toplanskryss Ve (Buskerud)	40
	E16 Borlaug - Steinklepp	130
13	Rv 15 Rise bru - Stryn aust (Sogn og Fjordane)	40
14	E136 Flatmark - Monge - Marstein (Romsdalen)	190
16	Rv 3 Elverum - Sør-Trøndeleg grense	-
	Rv 3 Innset - Ulsberg	50
17	Rv 35 Jevnaker - Olimb	200
18	Rv 23 Linnes - Dagslett	250

Komiteen sin medlem frå Senterpartiet vil auke løyvingane til riksveginvesteringar med 650 mill. kroner pr. år. Dette vil gje ein auke i investeringsramme på 2 600 mill. kroner i perioden 2002-2005 og 6 500 mill. kroner i perioden 2002-2011. I tillegg går denne medlemen inn for å omfordele midlane som er avsett til Bjørvika til riksveginvesteringar i distrikta, 250 mill. kroner i perioden 2002-2005 og 500 mill. kroner i 2002-2011.

Denne medlemen vil auke løyvingane til stamvegar med 700 mill. kroner i perioden 2002-2005. Denne medlemen vil i første fireårsperiode prioritere stamvegar med dårleg standard, flaskehalsar eller trong for betra trafikktryggleik. I tillegg ser denne medlemen det som viktig å fullføre påbegynte anlegg.

Aktuelle prosjekt for oppstart/fyllføring/framskiving er:

E10 Lofast	400 mill. kroner
E16 Steinklepp-Øye	200 mill. kroner
E39 Stigedalen	25 mill. kroner
E6 Bønes-Langnes	75 mill. kroner

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vektlegger en distriktsstrategi i sin fordeling av stamvegmidler. Det innebærer en satsing på generell heving av vegstandard, løsing av flaskehalsproblemer og rassikring. På en del strekninger i sentrale strøk foretas det kutt i forhold til Regjeringas forslag. Dette er strekninger hvor det satses fra Sosialistisk Venstrepartis side på jernbane og hvor det er potensiale for økt brukerfinansiering av veg.

Dette medlem har følgende forslag til fordeling:

Rute		NTP 2002-2005	SV 2002-2005	NTP 2002-2011	SV 2002-2011
1	E6 Svinesund-Oslo	840	- 200	2 110	- 400
2	E6 Oslo-Trondheim	840	- 200	1 970	- 300
3	E6 Trondheim-Fauske	870	+ 200	1 680	+ 600
4	E6 Fauske-Nordkjosbotn	210	+ 400	1 150	+ 600
5	E6 Nordkjosbotn-Kirkenes	100	+ 200	520	+ 500
6	E18 Ørje-Oslo	310	0	460	0
7	E18 Oslo-Kristiansand	1 420	- 100	4 030	- 400
8	E39 Kristiansand-Bergen	710	- 100	2 430	- 400

Rute		NTP 2002-2005	SV 2002-2005	NTP 2002-2011	SV 2002-2011
9	E39 Bergen-Ålesund	540	+ 50	970	+ 200
10	E39 Ålesund-Trondheim	120	0	600	0
11	E134 Drammen-Haugesund	420	+ 200	740	+ 500
12	E16 Sandvika-Bergen	620	+ 100	1 340	+ 300
13	Rv 15 Otta-Hjelle	30	0	100	0
14	Dombås-Ålesund	150	0	570	0
15	Magnor-Kløfta	100	0	290	0
16	Kolomoen-Ulsberg	80	+ 50	250	+ 100
17	Hønefoss-Jessheim	370	0	370	0
18	Lier-Vassum	0	0	100	0

Komiteen sin medlem fra Venstre vil ved bruk av auka løyving og effektiviseringsgevinst bruke 1,1 mrd. kroner i perioden 2002-2005 og 2,75 mrd. kroner i perioden 2006-2011 til stamvegnettet.

E6	Grane kommune	100 mill. kr
	Sommarset-Ulvsvåg	200 mill. kr
E39	Vinjeøra	50 mill. kr
	Torvund-Teigen	170 mill. kr
	Stigedalen	40 mill. kr
	Stord	40 mill. kr
	Kvivsvegen, oppstart 2005 ..	100 mill. kr
E10	Lofast	270 mill. kr
E16	Borlaug-Steinklepp	130 mill. kr

14.2.4.3 Merknader til den enkelte stamvegrute

Rute 1 E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at stamveirute 1 er Norges hovedfartsåre for landevegsekspert ut fra Norge. Disse medlemmer viser til at hele 75 pst. av landevegseksperten går denne traseen, til tross for at vegen overhode ikke kan klassifiseres som en fullgod hovedvegforbindelse til og fra Norge. Disse medlemmer viser til at skiftende regjeringer totalt har neglisjert utbyggingen, men både Sverige og Danmark har bygd ut fullgode motorveger kl. A til Kontinentet. Disse medlemmer ønsker en full utbygging av hele rute 1 til motorveg kl. A, samt bygging av ny 4-felts bru mellom Norge og Sverige. Disse medlemmer ønsker å øke planrammen med 1,2 mrd. kroner utover Regjeringen forslag.

Disse medlemmer viser også at deler av strekningen kan bygges som OPS-prosjekt (bl.a. Mosseveitunnel) og i tillegg kan midler fra utenlandsbudsjettet benyttes for ytterligere å øke tempoet i utbyggingen.

Disse medlemmer viser også til at rute 1 har meget stor trafikk tetthet og er meget sterkt ulykkesbelastet. Disse medlemmer ønsker at rute 1 fullføres tidligst mulig i neste planperiode.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til behandlinga av Østfoldpakka og Sosialistisk Venstrepartis synspunkt om at brukerne tar en større del av finansieringa av utbygginga av E6, for å frigjøre statlige midler til videreføring av dobbeltspor på Østfoldbanen.

Dette medlem reduserer forslaget til rute 1, jf. tabell 1.

Rute 2 E6 Oslo - Trondheim

Komiteen viser til at det legges opp til utbedring av flere markerte standardbrudd på E6 sør for Støren i Sør-Trøndelag. Komiteen forutsetter at disse utbedringene startes opp og om mulig fullføres i første 4-årsperiode.

Komiteen vil i denne sammenheng særlig peke på omlegging/utbedring på strekningene Storløkka-Korporals bru, Bjørsetbruene og Oppdal sentrum.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Høyre, vil vise til Nasjonal transportplan der det er foreslått å videreføre utbygging av E6 til firefelts veg nordover fra Hovinmoen (Gardermoen) i Akershus i siste del av tiårsperioden.

Flertallet ser med bekymring på alle trafikkulykene som har skjedd på E6 langs Mjøsa og vil understreke behovet for arbeidet med utbedring av denne strekningen.

Flertallet vil i denne sammenheng be departementet bidra til å forsere det videre planarbeidet. Flertallet ser det som svært viktig at det blir lagt opp til en snarlig avklaring av traseen på denne strekningen i samarbeid med de lokale myndigheter.

Flertallet har merket seg at det arbeides med opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen av E6 i Akershus og Hedmark. Flertallet forutsetter at bompengeprojektet legges fram for Stortinget så snart som mulig når det foreligger planavklaring og lokal tilslutning til finansieringsopplegget.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre, er kjent med at det på en del strekninger på E6 i Gudbrandsdalen er for dårlig standard. Flertallet mener derfor det er nødvendig med punktvis utbedringer.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti har merket seg at det legges opp til utbedring av flere markerte standardbrudd på E6 sør for Støren i Sør-Trøndelag. Disse medlemmer viser til egne merknader om økte rammer til vegformål og vil foreslå at det settes av 65 mill. kroner ut over Regjeringens forslag. Disse medlemmer forutsetter at utbedringene startes opp og i størst mulig grad kan fullføres i første del av planperioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er meget betenkt over at rute 2 Trondheim-Oslo kun har hatt en bevilgningsoppfylling på kun 55 pst. ifølge investeringsprogrammet 1998-2001 fordeling på stamruter. Disse medlemmer viser til at E6 er Norges viktige transportåre, så er dessverre både rute 1 og rute 2 (som omfatter strekningen Trondheim-Oslo-Sverige (Svinesund)), av en standard som står langt tilbake for den standard den burde ha hatt. Disse medlemmer viser også til at E6 går gjennom sterkt trafikkerte tettsteder og byer, samt at den er hovedåren mellom Oslo og Trondheim.

Disse medlemmer viser til at E6 er sterkt ulykkesbelastet og medfører store kostnader for samfunnet og transportørene. Disse medlemmer viser også til at om lag ⁿ av alle ulykker er møteulykker og ser behovet for at E6 i mye større grad er nødt til å ha fysiske midtskiller.

Disse medlemmer ønsker en rask videreutbygging av motorvei kl. A fra Gardermoen til Minnesund, videre må E6 bygges etter Vegvesenets nye norm om smalere 4-felt motorveg fra Minnesund til Otta. Videre må E6 (rute 2) ha en standard motorveg kl. B.

Disse medlemmer viser til at man i den videre planlegging tar sikte på at E6 Oslo-Trondheim i framtiden bygges ut til en fullverdig motorveg kl. A.

Disse medlemmer viser til tidligere regjeringers lave bevilgninger til rute 2 og den dårlige oppfyllingsgraden i vedtatte bevilgninger for forrige periode. Disse medlemmer mener det derfor er nødvendig å øke planrammen i neste periode med 2,6 mrd. kroner utenom Regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser gjennomføringa av E6 gjennom Melhus etter foreslått trasé som en miljøpolitisk skandale. Det bryter med intensjonen om å ikke foreta inngrep overfor verna vassdrag, det raserer matjord, det fører til riving av hus og næringsbygg uten å medføre en tilfredsstillende helhetlig løsning av de trafikale problem. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag har en rekke

innsigelser mot prosjektet og sier også at det ikke er en framtidssretta løsning. På sikt må det nye utbedringer til av E6, bl.a. Klettbyggene, slik at den valgte løsning både blir en dårligere og dyrere løsning, enn å legge vegen utenom Melhus (Vassfjellalternativet).

Dette medlem vil også vise til at dersom jernbaneterminalen skal flyttes fra Brattøra kan et E6-alternativ etter Vassfjellalternativet kobles med godsterminal (Heimdal). Trasévalg for E6 og lokalisering av godsterminal er løsninger vi må leve med i årtier framover, og det er derfor viktig at det gjøres ut fra de beste løsningene.

Dette medlem vil prioritere raskt å løse flaskehalsproblemer som Meeggen bru og Gimse bru mens planarbeid for ny E6 etter Vassfjellalternativet gjennomføres og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen foreta en ny gjennomgang av trasévalg for E6 Melhus etter Vassfjellalternativet, og samtidig vurdere eventuell lokalisering av godsterminal på Heimdal."

Dette medlem går mot bygging av Nordre avlastningsveg og reduserer det statlige bidraget til 0.

Komiteen sin medlem frå Venstre har merka seg at fylkesmannen i Sør-Trøndelag har ein rekkje innvendingar mot den foreslåtte trasé gjennom Melhus.

Denne medlemmen er kjent med at det no er oppstått uvisse om plassering av ny godsterminal i Trondheim. Denne medlemmen er òg kjent med at det vert arbeidd med eit prosjekt for bygging av ny godsterminal på Heimdal, kor ein òg knyter utbygging av nytt jernbanespor saman med utbygging av E6 etter det såkalla Vassfjellalternativet.

Denne medlemmen vil peike på at dette prosjektet kan vere meir framtidssretta og ikkje ha dei same miljømessige konsekvenser som den valde traseen gjennom Melhus sentrum har. Denne medlemmen har merka seg at Stortinget sitt fleirtal har vedtatt å leggje E6 gjennom Melhus sentrum.

Rute 3 E6 Trondheim - Bodø med tilknytninger

Komiteen viser til at en del av prosjektet E6 Trones - Flåttådal ble fullført i 1996 ved at det ble bygd ny bru over jernbanen på Flåttådal til erstatning for den farlige kryssingen i plan.

Komiteen vil peke på at i forbindelse med omleggingen på Flåttådal ble det tatt ut masser i den planlagte veglinjen mellom Trones og Flåttådal.

Komiteen legger til grunn at fullføring av denne parsellen var planlagt som en videreføring av omleggingen ved jernbanen.

Komiteen vil også peke på at i dag framstår dette masseuttaket som et betydelig sår i terrenget.

Komiteen viser til at fullføringen av prosjektet er kostnadsregnet til ca. 18 mill. kroner (2000-kroner).

Komiteen vil be departementet vurdere muligheten for en fullføring av dette prosjektet i første del av transportplanperioden.

Komiteen ber departementet komme tilbake til dette i budsjettet for 2002.

Komiteen viser til at prosjektet E6 Korgfjellet planlegges gjennomført i perioden 2002-2005. Komiteen ser dette som en viktig del av Helgelandskrysset.

Komiteen peker på at det er viktig å fullføre planprosessen for hele prosjektet Helgelandskrysset, slik at en ved rullering av transportplanen i 2004 har et tilstrekkelig grunnlag for videreføring og en eventuell bompengefinansiering for resten av Helgelandskrysset eller deler av prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til den store årsdøgtrafikken på strekningen Trondheim og Steinkjer og ser behovet for å bygge ut denne strekningen som motorvei kl. A (smalere norm). Noe som vil gi en mer fremtidsrettet og mer helhetlig tenkning for utbygging av stamvegnettet i Nord-Trøndelag fylke. Disse medlemmer forslår en økning på 700 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Disse medlemmer vil peke på at E6, strekningen Grong - Fiskumfoss/Gartland, innehar i dag en meget dårlig vegstandard, samt at strekningen er svært ulykkesbelastet.

Disse medlemmer vil i planperioden prioritere at denne strekningen forbedres og opprustes.

Disse medlemmer viser til Dokument nr. 8:84 (1999-2000) Forslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å stoppe prosjektet E6 gjennom Steinkjer i Nord-Trøndelag og å ta folkekravet om at ny E6 blir bygget utenom Steinkjer sentrum på alvor.

Disse medlemmer viser videre til Innst. S. nr. 125 (2000-2001).

Disse medlemmer vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen stoppe prosjektet E6 gjennom Steinkjer i Nord-Trøndelag. Stortinget ber Regjeringen ta folkekravet om at nye E6 blir bygget utenom Steinkjer sentrum på alvor."

Disse medlemmer vil ha oppstart på prosjektet E6 gjennom Grane (sør for Mosjøen) med utbedring av Rv 76 Toserveien.

Disse medlemmer vil også ha en utbedring av E6 mellom Mo og Saltfjellet (Dunderlandsdalen).

Disse medlemmer vil foreslå en total planrammøkning for rute 3, Trondheim - Fauske med tilknytninger på 700 mill. kroner utover Regjeringens forslag, slik at den totale ramme blir 2 530 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti har registrert folkekravet i Steinkjer om å legge ny E6 utafor byen. Dette medlem har

forståelse for ønsket, men ser at når om lag 85 pst. av trafikken i Steinkjer sentrum har byens sentrum som mål eller delmål, vil vi fortsatt ha store trafikale problemer i sentrum om E6 ble lagt utafor. Derfor kan dette medlem ikke gi sin støtte til forslaget som er fremmet i Dokument nr. 8:84 (1999-2000).

Dette medlem viser til vegstandarden på E6 i Dunderlandsdalen hvor E6 er for smal til å ha gul midtstripe, kurvaturen er vanskelig og bæreevnen dårlig, noe som medfører mange vogntogvelt. Dette medlem viser til økningen i rute 3, jf. tabell.

Komiteen sin medlem frå Venstre har merka seg at E6 gjennom Nordland er ein av dei stamvegstrekingane som har dårlegast standard. Denne medlemmen ynskjer difor å prioritere fullføring av E6 i Grane kommune.

Rute 4 E6 Bodø - Nordkjosbotn med tilknytninger

Komiteen viser til at det mellom Narvik og Bjerkvik er aktuelt med ny bru over Rombaksfjorden mellom Ornes og Øyfjord. Brua vil redusere avstanden mellom Narvik og Harstad/Narvik lufthavn, Evenes ned til 55 km, og muliggjør nedlegging av kortbaneflyplassen i Narvik.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, legger vekt på at dette prosjektet vil avlaste den rasutsatte strekningen på E6/E10 på nordsiden av Rombaksfjorden (Trældal-Leirvik).

Flertallet ber om å bli holdt orientert om prosjektet i budsjettssammenheng.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Høyre, legger til grunn at prosjektet Lofotens fastlandsforbindelse (Lofast) startes opp så raskt som mulig i første fireårsperiode og at det legges opp til en sammenhengende og rasjonell gjennomføring av hele prosjektet.

Flertallet vil derfor avsette 500 mill. kroner til prosjektet i første del av planperioden.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til budsjettavtalen mellom Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre og til Budsjettinnst. S. nr. 13 (2000-2001), hvor dette flertallet satte av 25 mill. kroner til oppstart av Lofast i 2001 under forutsetning av at prosjektet ble flyttet fram til første del av planperioden med fortløpende finansiering. Disse medlemmer er kjent med at det foreløpig ikke foreligger et kostnadsoverslag der usikkerheten er mindre enn +/- 10 pst. på hele prosjektet. Disse medlemmer forutsetter at planprosessen forseres og at prosjektet startes opp i første del av planperioden, så snart den nødvendige kvalitetssikrede konsekvensut-

redning foreligger og kostnadsoverslaget er i tråd med kravet til +/- 10 pst. usikkerhet.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti setter av 500 mill. kroner i første del av planperioden og forutsetter at prosjektet kan fullføres i 2006.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til prosjekttale av Lofotens fastlandsforbindelse, der denne har oppstart i siste del av planperioden. Disse medlemmer vil flytte oppstart til første del av planperioden.

Disse medlemmer viser til at dette prosjektet kan vurderes som ett OPS-prosjekt.

Disse medlemmer viser til de mange ras og steinsprang som har gått på E6/E10 ved Leirvik tunnel nord for Narvik.

Disse medlemmer ser det som viktig å prioritere oppstart og at planarbeid må gjøres omgående.

Disse medlemmer vil øke planrammen med 1,0 mrd. kroner utover Regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Senterpartiet vil sette av 400 mill. kroner til Lofast i første del av planperioden.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at videreføringa av Lofast av Stortingets flertall er fastsatt etter en konfliktfylt trasé ut fra naturinngrep. Det ville vært ønskelig å velge en løsning som er mindre konfliktfylt ved å føre E10 Lofast til Sigerfjorden.

Dette medlem kan imidlertid ikke se at det er noen mulighet for dette storting til å snu på sin avgjørelse. Dette medlem tar sikte på å få tilslutning til å endre trasévalg i det neste storting, men lykkes ikke det, mener dette medlem at prosjektet må videreføres og bør startes opp i første del av planperioden.

Dette medlem viser til de mange ras og steinsprang som har gått på E6/E10 ved Leirvik mellom Narvik og Bjerkvik. Dette er en felles strekning for to stamveger som er svært rasutsatt og det er derfor viktig raskt å gjennomføre planarbeid for en oppstart.

Dette medlem viser til økning for rute 4, jf. tabell.

Komiteen sin medlem frå Venstre vil prioritere oppstart av Lofast og prosjektet Sommarset-Ulvsvåg i første del av planperioden.

Rute 5 E6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger

Komiteen viser til at E6 gjennom Troms har mange rasutsatte strekninger og at rammene bør økes for å få gjennomført flere rassikringstiltak.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Rute 5 er den lengste stamveggru-

ten. Ruten er sterkt rasutsatt og har mange partier med smal og dårlig standard.

Disse medlemmer ønsker at utbedringer av E6 vest for Alta igangsettes tidligst mulig i perioden, og at Alta, Hammerfest og Kirkenes utvikles til transportknutepunkter.

Disse medlemmer vil øke planrammen med 350 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Komiteen sin medlem frå Kristelig Folkeparti og Senterpartiet foreslår å auke ramma med 75 mill. kroner slik at rassikring av E6 Bånes - Langnes i Troms kan bli starta opp i løpet av den første fireårsperioden.

Rute 6 E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er meget betenkt over at rute 6 riksgrensen/Ørje-Oslo kun har hatt en oppfyllingsgrad på lave 55 pst. ifølge investeringsprogrammet 1998-2001 fordeling på stamruter. Bevilget beløp var for perioden 1998-2001 kun 65 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at ruten er hovedforbindelse mot Stockholm og har en lav standard med dårlig kurvatur, mye randbebyggelse og høy ulykkesfrekvens. Ruten har også mange avkjørslar og kryss.

Disse medlemmer viser til at trafikken mange steder nå ligger rundt kapasitetsgrensen, med en årsdøgntrafikk på hele 18 000 ved Askim.

Disse medlemmer viser til at vegen må bygges som motorveg kl. A (smalere type) og motorveg kl. B.

Disse medlemmer vil øke planrammen med 600 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser også til at utenlandsbudsjettet kan benyttes her.

Rute 7 E18 Oslo - Kristiansand

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til Regjeringens forslag til bruk av midler til Bjørvika-prosjektet, og til omtale av dette i transportplanen. Flertallet er kjent med Oslo kommunes planer for byutvikling i området og for utflytting av havnevirksomhet. Det vises også til vedtaket om lokalisering av opera i området. Flertallet deler Regjeringens vurdering om at frigjorte arealer som følge av prosjektet vil få en betydelig verdiøkning, og er kjent med at Oslo kommune har vedtatt å bidra med 150 mill. kroner til realisering av tunnelen.

Flertallet mener at Bjørvikaprojektet både er et samferdsels- og et byutviklingsprosjekt, og at det derfor må realiseres som et spleiselag mellom flere aktører. Flertallet ber Regjeringen bidra til å få fortgang i arbeidet med å opprette et utviklingsselskap for Bjørvika der stat, kommune og private grunneiere samarbeider.

Flertallet mener at det må foreligge en samlet finansieringsplan før det tas endelig stilling til priorite-

ringen av Bjørvikprosjektet, og legger til grunn at dette forelegges Stortinget.

På denne bakgrunn støtter flertallet Regjeringens vurderinger og forslag til statlige bidrag.

Komiteen sin medlem frå Senterpartiet viser til Regjeringa sitt forslag om bruk av midlar til Bjørvikprosjektet og til omtale av dette prosjektet i transportplanen. Denne medlemen er kjend med planane for byutvikling i Bjørvika og forstår verdien av dette byutviklingsprosjektet. Denne medlemen har merka seg at det er lagt til grunn 500 mill. kroner i statlege midlar over Samferdselsdepartementet sitt budsjett til prosjektet i perioden 2002-2011. Innanfor knappe investeringsrammer til samferdselsformål, finn denne medlemen det vanskeleg å bruke midlar frå samferdselssektoren til eit prosjekt som i så stor grad er eit byutviklingsprosjekt.

Denne medlemen vil omprioritere desse midlane til andre formål og viser til denne medlemen sin merknad under kap. 13.2.1.

Komiteens flertall, medlemmene fra Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, peker på at deler av E18 mellom Oslo og Kristiansand er en svært ulykkesbelastet strekning. Disse medlemmer vil bl.a. peke på E18 i Aust-Agder, hvor Brokelandsheia - Vinterkjær skal realiseres i første del av planperioden. I tillegg er det lagt opp til at ytterligere en parsell framskyndes som OPS-prosjekt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at store deler av strekningen Oslo-Kristiansand er sterkt trafikkbelastet og ulykkesutsatt. Ruten er også en av de sterkest trafikkerte ruter og er hovedåren mellom Østlandet og Sørlandet.

Disse medlemmer viser til den sterkt økende ulykkestendensen på strekningen og at hele ⁿ av alvorlige ulykker er møteulykker, og ønsker veien bygget med fysiske delelinjer.

Disse medlemmer har merket seg at Drammen kommune har krevet konsekvensutredning av alternative løsninger for E18, kryssing av Drammenselva.

Disse medlemmer støtter Drammen kommune i dette syn og mener at ønske om en konsekvensutredning må etterkommes.

Disse medlemmer ser behovet for at hele ruten bygges ferdig under ett som motorveg kl. A. Deler av ruten med lav årsdøgntrafikken kan vurderes å bygges ut etter Vegvesenet nye kl. A standard.

Disse medlemmer viser til at deler av E18 egner seg som OPS (Offentlig Privat Samarbeid) - eller BOT- (Building-Operate-Transfer) prosjekter for å få fortgang i utbyggingen, da spesielt Vestkorridoren som har en årsdøgntrafikk på 70-80 000.

Disse medlemmer vil også vise til at rute 7 egner seg godt til bruk av utenlandsbudsjettet.

Disse medlemmer vil over statsbudsjettet øke planrammen med 1,0 mrd. kroner utover Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser til at strekningen Oslo-Kristiansand er en av de mest trafikkerte i landet. Strekningen der sterkt ulykkesbelastet og oppfyller ikke behovene for god trafiksikkerhet og fremkomlighet.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt forslag til økede rammer for stamvegene utover Regjeringens forslag, og som muliggjør en raskere utbygging av strekningen. Deler av strekningen egner seg som OPS-prosjekt.

Rute 8 E39 Kristiansand - Bergen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, er kjent med den store samfunnsøkonomiske gevinsten ved realisering av prosjektet Handeland-Feda. Realisering av prosjektet vil føre til at trafikken ikke lenger må gjennom et tettbygd område i Kvinesdal og heller ikke over Kvinesheia med de betydelige stigningene den innebærer på dagens veg.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til forslaget i Nasjonal transportplan om en videreføring av E39 mellom Kristiansand og Bergen.

Disse medlemmer ønsker en forsering av denne strekningen og at strekningen Rådal-Os blir bygget ut.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at strekningen E39 Vigeland - Osestad (Vest-Agder) var prioritert og omtalt i St.meld. nr. 37 (1996-1997) NVVP 1998-2007, men ikke inntatt i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer viser til tidligere prioriteringer og strekningen tas inn i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer slutter seg til departementets prioritering av E 39 Moberg - Svevatjørn i første fireårsperiode, og ser det som hensiktsmessig at det legges opp til konturnerlig videre fremdrift av parsellen Svevatjørn - Rådal i planperioden for å oppnå høyest mulig kost/nytte-effekt av prosjektet.

Disse medlemmer vil øke planrammen med 540 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til de store miljøkonflikter det er ved den nye trasé for E39 ved Ulvenvatnet, parsellen Movatnet-Svevatjørn. Dette medlem vil gå mot gjennomføringen av prosjektet, og ønsker en alternativ trasé.

Komiteen sine medlemmer fra Framstegspartiet, Høyre og Venstre har merka seg behovet for utbetring av E39 mellom Jektevik og Sandvikvåg. E39 gjennom Stord er svært ulukkesbelasta.

Etter at Trekansambandet opna for trafikk og ein får auka frekvens på ferjesambandet Sandvikvåg-Halhjem vil behovet for naudsynte utbetringar for å unngå auke i tal på ulukker, forsterke seg.

Desse medlemene vil prioritere fullføring av desse utbetringane i første periode av Nasjonal transportplan.

Rute 9 E39 Bergen - Ålesund med tilknytning

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Venstre, har merket seg at Kvivsvegen blir den framtidige trasé for E39 mellom Nordfjordeid og Volda. Flertallet kjenner til at det arbeides med bompengefinansiering av det aktuelle prosjektet. Flertallet ber om å bli orientert om utviklingen i dette arbeidet.

Flertallet vil understreke at opprustningen av Stigedalen må begrenses til en nøktern standard. Flertallet ber om å få seg forelagt de konkrete planene for opprustningen før oppstart, og senest i budsjettet for 2002.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en investeringsramme på 970 mill. kroner for hele perioden 2002-2011.

Disse medlemmer har videre merket seg at det i tillegg er regnet med om lag 100 mill. kroner i bompenger.

Disse medlemmer vil peke på at Miljøverndepartementet har ved den sentrale behandlingen av fylkesdelplanen avgjort at Kvivsvegen skal være framtidig trasé for E39 mellom Nordfjordeid og Volda.

Disse medlemmer mener at en forsering av Kvivsvegen vil være av stor betydning for blant annet næringstransport, samt at denne vegen vil være en viktig og naturlig tilknytning til strekningen Stryn-Otta (xE6).

Disse medlemmer vil videre gjøre oppmerksom på at utbyggingen av Kvisvegen vil være et sterkt bidrag til rassikring av Austefjordvegen, som blir en del av Kvivsvegen.

Disse medlemmer vil blant annet på bakgrunn av det nevnte foreslå å øke planrammen med 600 mill. kroner for rute 9 i planperioden, slik at den totale statlige ramme økes fra 970 mill. kroner til 1 670 mill. kroner inkludert 100 mill. kroner i annen finansiering.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti tar på dette tidspunkt ikke standpunkt til gjennomføring av Kvivsvegen. Uansett vil det ta tid før oppstart, og ferdigstilling og dagens E39 vil måtte gjøre nytte som stamveg en rekke år.

Dette medlem støtter Regjeringa i at en moderat opprusting av E39 Stigedalen er nødvendig, men registrerer samtidig at det er lagt inn 70 mill. kroner til arbeidet, mens Regjeringa i svar til komiteen sier at behovet er 105 mill. kroner. Dette medlem vil øke rammen til 105 mill. kroner for første del av planperi-

oden for å få opprustinga gjennomført, og viser til tabell.

Komiteen sin medlem frå Venstre vil forsere utbygginga av fleire parsellar på E39 slik at dei vert ferdig utbygde i perioden 2002-2005. Denne medlemen vil peike på behovet for utbygging av transportkorridorar som kan leie trafikken utanom Osloområdet.

Denne medlemen vil òg peike på at dei 5 fylka som står samla om den såkalla Vestlandspakka har prioritert utbetringar av denne transportkorridoren høgast.

Denne medlemen ynskjer å forsere prosjektet Torvund-Teigen, samt ei nødvendig opprustning av Stigedalen til ein nøktern standard.

Kvivsvegen blir den framtidige trasé for E39 mellom Nordfjordeid og Volda. Denne medlemen vil prioritere oppstart av dette prosjektet i første periode av planen, og ynskjer oppstart av dette viktige vegsambandet i 2005.

Rute 10 E39 Ålesund - Trondheim

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er kjent med at Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en investeringsramme på 600 mill. kroner for hele perioden 2002-2011.

Disse medlemmer er videre kjent med at det i tillegg er regnet med 600 mill. kroner i bompenger.

Disse medlemmer vil peke på at strekningen, E39 Harangen - Stokkhaugen - Høggjølen, som var omtalt i St.meld nr. 37 (1996-1997) NVVP 1998-2007, ikke er prioritert i Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011.

Disse medlemmer vil prioritere å innlemme denne strekningen i Nasjonal transportplan, noe som utlyser et statlig finansieringsbehov på 150 mill. kroner fra 1. januar 2006.

Disse medlemmer er videre kjent med at strekningen, Ev39 Vinjeøra - Møre og Romsdal grense, ikke er prioritert i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer mener at det er behov for at denne strekningen blir prioritert tatt inn i denne planperioden. Dette utlyser et statlig finansieringsbehov på 50 mill. kroner fra 1. januar 2006.

Disse medlemmer mener det er et behov for økte bevilgninger, jf. rute 10 E39 Ålesund - Trondheim (Kjelboten - Klett), og vil derfor foreslå å øke den totale statlige investeringsrammen med 600 mill. kroner for hele perioden 2002-2011, fra 600 mill. kroner til 1,2 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til det konfliktfylte trasévalg for E39 gjennom Buvika. Den valgte løsningen er sannsynligvis den mest uheldige. Den er valgt for å spare økosystemet i fjæra. Det valgte indre alternativ har i tillegg til store inngrep i dyrka mark, deling av bygda ved at den krysser boligområ-

dene osv. så usikre grunnforhold med kvikkleire at det nå planlegges å legge en fylling i fjæra som motvekt mot masseutglidninger. Dersom det blir realiteten innebærer det at så vel fjæra som dyrka mark får store inngrep, samtidig som det dyreste alternativet realiseres.

Disse medlemmer viser til at denne strekning vil bli fremmet som egen bompengesak i mai og vil komme tilbake til en grundigere gjennomgang i denne sammenheng.

Komiteen sin medlem frå Venstre vil prioritere utbetring av parsellen Vinjeøra-Møre og Romsdal grense slik at denne parsellen vert ferdig utbygd i første del av perioden.

Rute 11 E134 Drammen - Haugesund

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rute 11 Drammen- Haugesund er blant de stamveggrutene som har lavest andel tilfredsstillende standard.

Disse medlemmer vil peke spesielt på behovet for en ny E134 utenom Kongsberg sentrum. Parsell Damåsen - Saggrenda med oppstart når trasévalg er foretatt. (Kostnad 800 mill. kroner.)

Disse medlemmer viser til at E134 Liasletta - Våg (Rogaland) ikke er omtalt i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer vurderer denne som aktuell i planperioden, og vil legge opp til en økning i planrammen på 800 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag.

Komiteen sine medlemmer frå Framstegspartiet, Høgre og Venstre vil i den samanheng peike på fullføring av planlagde og ferdig regulerte gang- og sykkelveggar langs E134 gjennom Ølen kommune.

Desse medlemmene går inn for at utbygginga av E134 Rullestadjuvet vert prøvd ut som eit OPS-prosjekt.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til at E134 er en viktig øst-vestforbindelse med lav standard, og viser til økingen i investeringer, jf. tabell.

Rute 12 E16 Sandvika - Bergen

Komiteen viser til at etter åpningen av Lærdalstunnelen har andelen tungtrafikk økt betraktelig på denne vegforbindelsen.

Komiteen legger til grunn at en del av denne trafikken vil gå etter Rv 52 gjennom Hemsedal.

Komiteen ber departementet om en redegjørelse for hvordan trafikkstrømmen utvikler seg etter E16 over Fillefjell og gjennom Hemsedal på Rv 52 i budsjettet for 2002.

Komiteen viser til at det i transportplanen nevnes at det er aktuelt å erstatte vegfyllingene mellom Steinsfjorden og Tyrifjorden i Buskerud med bruer.

Komiteen vil peke på betydningen av dette tiltaket for å bedre vannkvaliteten i Steinsfjorden, og ber om at dette vektlegges.

Komiteen viser til den trafikkvekst E16 i Lærdalsdalen og over Fillefjell har hatt etter at Lærdalstunnelen åpnet. Komiteen mener det av hensyn til trafikkavviklingen er viktig at den planlagte opprustningen skjer raskest mulig og kontinuerlig. Komiteen ber om at det blir utarbeidet en plan for opprustning av E16 i Oppland og Sogn og Fjordane. Dette slik at de dårligste strekningene, og spesielt fjellstrekningene Steinklepp - Øye, kan få sin opprustning.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i planperioden legges opp til omlegging av E16 på de dårligste strekningene i Lærdalsdalen og fra Sandvika. I tillegg til utbedringer på strekningen Vaksdal-Bøge i Hordaland i 2000/2002 prioriteres i første fireårsperiode prosjektene Voldum-Seltun i Lærdalsdalen og Wøyen - Bjørum i Bærum i Akershus. Flertallet er enig i en slik prioritering.

Flertallet vil vise til den dårlige trafiksikkerheten for gående og syklende på strekningen Skulestadmoen - Vinje på Voss og ber om at det iverksettes tiltak på denne strekningen for å bedre trafiksikkerheten for disse gruppene.

Flertallet vil videre peke på de betydelige problemene langs eksisterende E16 gjennom Bærum og over Sollihøgda i Buskerud, blant annet fordi vegen på flere steder også fungerer som skoleveg. Flertallet ber om at det vurderes å sette inn tiltak for å bedre trafiksikkerheten langs eksisterende veg før ny E16 kan stå ferdig gjennom Bærum og over Sollihøgda.

Flertallet viser til at etter åpningen av Lærdalstunnelen har trafikken på E16 og Rv 52 økt betraktelig. Flertallet ber departementet følge opp hvordan disse trafikkstrømmene utvikler seg etter E16 over Fillefjell og gjennom Hemsedal på Rv 52. Flertallet ber departementet redegjøre for dette i budsjettet for 2002.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rute 12 over Fillefjell er den eneste ferjefrie og helårsåpne forbindelsen mellom Bergen og Oslo og viser til åpningen av Lærdalstunnelen som vil gi økt trafikk, spesielt innen tungtransport.

Disse medlemmer viser til at samferdselskomiteen har bedt om at alle fire forbindelser øst-vest holdes åpne som en prøveordning for å se trafikk mønsteret etter åpningen av Lærdalstunnelen. Så langt viser det seg at Fillefjell, til tross for særdeles dårlig veg, har hatt en økning på 100 pst. hittil i vinter.

Disse medlemmer ønsker at strekningen Vodum - Seltun ses i forbindelse med Lærdalstunnelen og ønsker oppstart tidligst mulig i perioden.

Andre prosjekter som disse medlemmer foreslår i planperioden er Fønhus - Bagn 70 mill. kroner, Ulnes - Røn N 45 mill. kroner og Fagernes 76 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at endelig trasévalg Rørvik - Vik ikke er avklart. Disse medlemmer viser til at strekningen i dag er en flaskehals og trasévalg bør foretas slik at oppstart kan påbegynnes. (Kostnad 400 mill. kroner.)

Disse medlemmer vil foreslå å øke planrammen med 1,7 mrd. kroner i forhold til Regjeringens forslag.

Rute 13 Rv 15 Otta - Hjelle

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rute 13 er en viktig transportåre mellom E6 i Otta og Vestlandet.

Disse medlemmer viser til at vegen skal ha en vegbredde på 8,5 m i henhold til vegplanen.

Disse medlemmer viser til at den resterende strekningen med veibredde mindre enn 8,5 m må fullføres i planperioden. Det må i den forbindelse pekes på at vegen vil få økt betydning når E39 er ferdig utbygd mot Møre og Romsdal (Kvivsvegen).

Disse medlemmer viser også til Vegvesenets undersøkelse hvor nedgangen i ulykker er på hele 20 pst. ved omlegging av viktige veger når de legges utenom tettsteder (omkjøringsveg).

Disse medlemmer ønsker derfor en tidlig oppstart på omkjøringsveger forbi tettstedet Vågåmo.

Disse medlemmer vil ha ny Rise bru - Stryn aust i første del av planperioden.

Disse medlemmer vil derfor foreslå 200 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Rute 14 E136 Dombås - Ålesund

Komiteen er kjent med de lite tilfredsstillende trafikkforholdene i Lesja, der stamvegen er eneste veg som binder sammen lokalsamfunnet. Komiteen vil understreke betydningen av at det finnes løsninger som kan gi lokalsamfunnet en bedre og sikrere vegløsning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rute 14 Ålesund - Dombås er den viktigste stamveggrute for eksportnæringen i Møre og Romsdal.

Disse medlemmer ønsker en utbedring av Øst-Vest-sambandet tidligst mulig i planperioden og viser til at store deler av vegen ikke innehar den standard som en stamveg skal ha.

Disse medlemmer viser til at rute 14 har mange smale partier, mange underganger og er rasutsatt flere steder. Disse medlemmer viser også til sitt forslag om at Ålesund havn bør inneha nasjonalhavnstatus.

Disse medlemmer ønsker å få oppstart på E136 Breivika - Lerstad i første del av planperioden.

Disse medlemmer ønsker forsert oppstart E136 Flatmark - Monge - Marstein (Romsdal).

Disse medlemmer ønsker derfor en økning i planrammen for planperioden på 700 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Rute 15 Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, viser til at det er lagt til grunn en investeringsramme på 100 mill. kroner for perioden 2002-2005. For perioden 2002-2011 er det lagt til grunn en investeringsramme på 290 mill. kroner. I tillegg er det regnet med om lag 350 mill. kroner i bompenger.

Flertallet vil understreke nødvendigheten av at arbeidet med Rv 2 kommer i gang så fort som mulig. Rv 2 er en viktig øst-vest-forbindelse med mye trafikk mellom E6 og Sverige. Rv 2 har mye tungtrafikk, er en hovedfartsåre mellom Norge og Sverige og er viktig for både næringsliv og persontrafikk.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Høyre, er kjent med at bompengeselskap nå er opprettet. Videre er flertallet kjent med at planarbeidet har kommet lengst på Hedmarksiden (Kongsvinger). I Nasjonal transportframlegget er det lagt opp til å starte utbyggingen av Rv 2 på strekningen Kløfta - Nybakk i Akershus.

Flertallet er åpne for at byggingen av Rv 2 kan starte der planarbeidet har kommet lengst. Flertallet forutsetter derfor at departementet foretar en ny vurdering av hvilken parsell som bør startes først, og at departementet kommer tilbake til dette i budsjettssammenheng.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at årsgogntrafikken på deler av strekningen Kløfta - Magnor nærmer seg 10 000 og at vegen er en viktig forbindelse mellom Norge og Sverige.

Disse medlemmer viser til at Regjeringens ønske om en 8,5 m bredde på deler av strekningen ikke er å bygge for fremtiden.

Disse medlemmer ber om at strekningen Kløfta - Riksgrensen Magnor bygges som motorvegstandard B som et minimum.

Disse medlemmer viser også til den dårlige satsingen som er gjort på denne strekning i inneværende planperiode med en oppfyllingsgrad på kun 4,7 pst. av en allerede foreslått minimumsbevilgning.

Disse medlemmer ønsker en omgående oppstart på denne strekningen og viser til at her kan deler av utenlandsbudsjettet benyttes, i tillegg til økning i planrammen med 600 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser også til at del av rute 15 Rv 2 Kongsvinger - Elverum har en større strekning med utilfredsstillende standard og mye randbebyggelse.

Rute 16 Rv 3 Kolomoen - Ulsberg

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti,

Høyre og Sosialistisk Venstreparti, viser til Samferdselsdepartementets forslag til investeringsramme på 80 mill. kroner for perioden 2002-2005. For hele perioden 2002-2011 er det lagt til grunn en investeringsramme på 250 mill. kroner.

Flertallet finner det svært interessant at departementet vil se utbedringstiltakene gjennom Østerdalen som et prøveprosjekt i forbindelse med Statens vegvesens arbeid med strategier for utbedring av eksisterende vegnett.

Flertallet slutter seg ellers til prioriteringen av utbedring på strekningen Innset-Ulsberg. Denne strekningen utgjør et markert standardbrudd på ruta.

Flertallet finner det naturlig å se Rv 3 i sammenheng med den økende trafikken fra Kolomoen gjennom Løten kommune og fram til Elverum, og mener det er viktig å videreføre utbygging av Rv 3 fra Omangvollan, Løten - Elverum, og videre opp over Østerdalen.

Flertallet er kjent med den store trafikkøkningen både nordover, mot Rena og turismen til Trysil og forsvarsetablering knyttet til øvings- og skytefeltet i Åmot, der det er ulik trafikk med mye tungtrafikk og turister i personbiler.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Venstre har merket seg Regjeringens forslag om at Rv 3 gjennom Østerdalen blir et prøveprosjekt i forbindelse med Statens vegvesens arbeid med strategier for utbedringer av eksisterende vegnett.

Disse medlemmer ser positivt på at et slikt forsøk kommer i gang.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Rv 3 Kolomoen - Ulsberg er en viktig transportåre nord-sør og en avlastning for godstrafikken langs E6.

Disse medlemmer viser til at rute 16 mangler mye for at ønsker om planlagt standard på 8,5 m er nådd.

Disse medlemmer er betenkt over den dårlige satsingen som er gjort i denne planperioden.

Disse medlemmer viser til ekstra bevilgning for Rv 3 på 2001-budsjettet og ønsker en videroppfølging av denne utbyggingen for Rv 3 videre i planperioden.

Disse medlemmer foreslår å øke planrammen med 400 mill. kroner utover Regjeringens forslag på 250 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti påpeker den lave standarden på Rv 3 og den høge andelen tungtrafikk. Dette medlem går inn for strekningsvis opprusting ut over Regjerings forslag og viser til tabell.

Rute 17 Rv 35 Hønefoss - Jessheim

Komiteen viser til at prosjektet Lunner - Gardermoen er vedtatt delvis bompengefinansiert og ventes stå ferdig høsten 2003.

Komiteen mener det er viktig at gjenstående strekninger på denne ruta Hønefoss - Jessheim, får den nødvendige opprustning/utbedring.

Komiteen ber om at dette legges til grunn i det videre planarbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at strekningen Jevnaker - Olimb er siste etappe i forbindelsen Jevnaker - Gardermoen.

Disse medlemmer viser også til at strekningen var inne i nåværende planperiode, men er ikke med i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer viser til at veien er en viktig forbindelse til Gardermoen og at den er en viktig del av ringveg 4 rundt Oslo.

Disse medlemmer ønsker strekningen tatt inn igjen med oppstart tidlig i perioden.

Disse medlemmer viser til Vegvesenets undersøkelse som viser en nedgang på 20 pst. i ulykker der viktige veger er lagt utenom tettsteder (omkjøringsveger).

Disse medlemmer ønsker en vurdering av om strekningen Jevnaker - Olimb kan bygges raskere og hurtigere etter alternativt Åslinjen med gode avkjøringsmuligheter til Jevnaker sentrum.

Disse medlemmer ønsker også at siste del av rute 17 omkjøringsveg Hønefoss startes opp tidligst mulig i planperioden. (Kostnad 400 mill. kroner.)

Disse medlemmer ønsker en økt planramme på 450 mill. kroner til strekningen utover Regjeringens forslag.

Rute 18 Rv 23 Lier - Drøbak

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at etter åpningen av Oslofjordforbindelsen sommeren 2000 har trafikken på tilstøtende vegnett på begge sider av Oslofjorden økt betraktelig.

Flertallet viser videre til behandlingen av statsbudsjettet for 2000, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000) der det heter:

"Komiteen viser til at tilknytningsveger til fjordkryssingen (Rv 23 Oslofjordforbindelsen) ikke vil være dimensjonert for den trafikkøkningen som vil komme når prosjektet åpnes for trafikk. Komiteen vil spesielt peke på de strekningene som samtidig er skoleveg. Komiteen ber departementet følge utviklingen og eventuelt sette inn midlertidige tiltak om nødvendig.

() Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at prosjektet Rv 23 Oslofjordforbindelsen åpner for trafikk i juli 2000. Flertallet viser videre til det lokale engasjementet for opprusting av vegsystemene på begge sider av fjordkryssingen. Flertallet forutsetter at dette kan løses ved at disse inngår i bompengeprojektet og finansieres med bompenger uten statlig bidrag."

Flertallet legger fortsatt dette til grunn og ser det som positivt at eventuell økning i bompenginntektene som en følge av trafikkøkning kan brukes til å finansiere de mangelfulle vegsystemene på begge sider av fjorden. Flertallet legger til grunn at prosjektene Rv

23 Linnes - Dagslet og Rv 153 Måna - Gislerud bør prioriteres ved en slik finansiering og at dette kan vurderes også i første del av tiårsperioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til St.prp. nr. 44 (1995-1996) der det ble vedtatt at ny Rv 35 strekningen Lier - Drøbak - Vassen klassifiseres som stamvei.

Disse medlemmer viser til at vegen etter åpningen i 2000 ikke innehar den nødvendige standard som en stamveg skal ha på Buskerudsiden.

Disse medlemmer viser til at vegen er en viktig forbindelse for nyttetraffikken og i tillegg en avlastning for E18 gjennom Oslo.

Disse medlemmer ønsker prosjektet Rv 23 Linnes - Dagslet flyttet til første del av planperioden og helst forbindes med E18 ved Kjelstadbommen. Denne påkoblingen gir den korteste veg til E18 og samtidig vil en del av havneområdene få en kort og effektiv tilknytning til E18.

Disse medlemmer vil komme tilbake med de nødvendige tilleggsbevilgninger for sammenkoblingen E18 og Rv 23 når planarbeid og kostnader foreligger. Dette bør avklares hurtigst mulig da veien ikke innehar den nødvendige standard som skal til for å få tungtransporten til å benytte vegen (lav undergang).

14.2.4.4 Investeringer innenfor fylkesfordelt ramme - Øvrig riksvegnett

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til den foreslåtte økningen til øvrige riksve-

ger i planrammen på 1 000 mill. kroner i planperioden, og ønsker disse disponert til trafikksikkerhetstiltak, gang/sykkelveger og rassikring. Disse medlemmer ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med fordelingen av disse midlene, og legger til grunn at alle fylker skal få en økning av fylkesfordelt ramme i forhold til de planrammene som ligger i transportplanen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil foreslå å øke den statlige planrammen til fylkene med til sammen 8 380 mill. kroner totalt i planperioden 2002-2011, i forhold til Regjeringens forslag.

Disse medlemmer vil videre gå inn for å redusere på annen finansiering (bompenger) med 2 150 mill. kroner totalt i planperioden 2002-2011, i forhold til Regjeringens forslag.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn gå inn for å tilføre fylkene økte statlige nettobevilgninger med til sammen 6 230 mill. kroner totalt i perioden, noe som vil medføre at man kan få forsert en del prosjekter, samt at bilistene vil komme styrket ut av det ved at bompengefinansieringen blir redusert.

Disse medlemmer vil vise til tabellen nedenfor, hvor dette fremkommer, samt at tabellen vil vise fordelingen på det enkelte fylke.

Disse medlemmer viser for øvrig til at 1 mrd. kroner ikke er fordelt og disse medlemmer ønsker disse disponert til rassikring, trafikksikkerhet m.m.

Mill. 2000-kroner

	Statlige midler NTP 2002-2011	FrP-tillegg 2002-2011	Annen finansiering NTP 2002-2011	Sum totalt FrP
Østfold	870	+300	0	1 170
Akershus	2 350	+1 000	1 100 (900)	3 450 (4 250)
Oslo	2 150	+900	1 650 (1 350)	3 800 (4 400)
Hedmark	760	+400	0	1 160
Oppland	760	+450	250 (200)	1 010 (1 410)
Buskerud	1 420	+400	100 (50)	1 520 (1 870)
Vestfold	620	+950	2 000 (1 300)	2 620 (2 870)
Telemark	1 300	+450	0	1 750
Aust-Agder	460	+300	100 (50)	560 (810)
Vest-Agder	610	+300	300 (250)	910 (1 160)
Rogaland	1 120	+400	1 250 (1 050)	2 370 (2 570)
Hordaland	2 520	+630	2 000 (1 550)	4 520 (4 700)
Sogn og Fjordane	1 230	+250	0	1 480

	Statlige midler NTP 2002-2011	FrP-tillegg 2002-2011	Annen finansiering NTP 2002-2011	Sum totalt FrP
Møre og Romsdal	1 510	+300	200 (150)	1 710 (1 960)
Sør-Trøndelag	810	+300	0	1 110
Nord-Trøndelag	600	+400	150 (100)	750 (1 100)
Nordland	1 280	+200	0	1 480
Troms	780	+250	0	1 030
Finnmark	750	+200	0	950
Sum	21 900	8 380	9 100 (6 950)	37 230

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise potensialet for kostnadseffektivitet som bruk av konkurranseutsetting medfører. I tillegg er det forventet at bruk av OPS vil medføre effektivtetsgevinst. Legger en til grunn en effektiviseringsgevinst på 10 pst. innebærer det en frigjøring av 1 mrd. kroner pr. år med et statlig vegbudsjett på 10 mrd. kroner pr. år. Oppnås en slik

effektivtetsgevinst innebærer det realisering av langt flere vegprosjekter enn det nå er utsikter til.

Disse medlemmer viser til at Høyre vurderer å øke bevilgningen til øvrige riksveginvesteringer med 1,3 mrd. kroner i perioden 2002-2005, og 3,25 mrd. kroner i perioden 2002-2011.

Disse medlemmer tenker seg påplussingen som følger:

Fordeling fylkesfordelte investeringsrammer	Regjeringens forslag	Høyres påplussning	Regjeringens forslag	Høyres påplussning
Fylke	2002-2005	2002-2005	2002-2011	2002-2011
Østfold	320	30	870	75
Akershus	930	60	2 350	150
Oslo	800	80	2 150	200
Hedmark	270	40	760	100
Oppland	270	40	760	100
Buskerud	710	50	1 420	125
Vestfold	280	50	620	125
Telemark	520	40	1 300	100
Aust-Agder	210	30	460	75
Vest-Agder	260	40	610	100
Rogaland	440	100	1 120	250
Hordaland	980	140	2 520	350
Sogn og Fjordane	440	80	1 230	200
Møre og Romsdal	620	140	1 510	350
Sør-Trøndelag	400	65	810	167,5
Nord-Trøndelag	230	45	600	112,5
Nordland	550	140	1 280	350
Troms	330	80	780	200
Finnmark	300	50	750	125
Sum	8 860	1 300	21 900	3 250

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti mener rammen for investering må økes, og vil sette av 920 mill. kroner i første del av perioden.

Disse medlemmer er kjent med at det er en rekke ulike kriterier som ligger til grunn for fordelingen av midlene til øvrige riksvegformål til de ulike fylkene. Disse medlemmer mener fordelingen bærer

preg av at fylker som tradisjonelt har hatt en høy ramme, beholder en høy ramme, mens de som tradisjonelt har hatt en lav bevilgning ikke får noen økning.

Disse medlemmer mener det er behov for å justere fordelingen av midlene med tanke på økt satsing i distriktene. Det kan innebære at det må legges økt vekt på avstand på bekostning av trafikkmengde. Disse

medlemmer er også opptatt av at fylker med mye dårlige veger bør tilgodeses. Derfor bør også lav standard på vegene tillegges økt vekt. Disse medlemmer vil peke på at det i en del fylker med større byer vil være aktuelt å innføre vegprising, og at dette eller innføring av bompengepakker, kan gjøre det mulig å opprettholde investeringsnivået samtidig som en større del av de statlige midlene rettes inn mot distriktene.

Disse medlemmer mener videre det er ønskelig å stimulere til økt satsing på tilrettelegging for kollektivtransport og for bruk av sykkel i byområdene, og mener fylker hvor dette prioriteres bør premieres.

Disse medlemmer vil derfor be Regjeringen legge fram en gjennomgang og endring av kriteriene for fordeling av den fylkesfordelte rammen for øvrige riksveger i forbindelse med budsjettet for 2002.

Komiteen sin medlem frå Senterpartiet vil bruke 2 150 mill. kroner til øvrige riksveginvesteringar i perioden 2002-2005.

Denne medlemmen vil ved fordeling av auka riksveginvesteringar blant anna legge vekt på fylke som har dårleg vegstandard, behov for utbetring av flaskehalsar og mange vegar som er rasutsette. Denne medlemmen vil foreslå ein slik auke i rammene til fylka:

Finnmark	100 mill. kroner
Troms	150 mill. kroner
Nordland	150 mill. kroner
Nord-Trøndelag	150 mill. kroner
Sør-Trøndelag	100 mill. kroner
Møre og Romsdal	200 mill. kroner
Sogn og Fjordane	200 mill. kroner
Hordaland	200 mill. kroner
Rogaland	150 mill. kroner
Vest-Agder	100 mill. kroner
Aust-Agder	100 mill. kroner
Telemark	150 mill. kroner
Oppland	100 mill. kroner
Hedmark	100 mill. kroner
Østfold	100 mill. kroner
Buskerud	100 mill. kroner

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil i fordelingen av midler til øvrige riksveger vektlegg en distriktsprofil, og prioritere fylker med lav standard på vegnettet, flaskehalsar samt store uløste rassikringsproblem. Dette medlem vil ikke gå inn konkret på fordelingen på prosjekter, da dette er et ansvar på fylkesnivå. Men dette medlem legger til grunn at pottens øvrige riksvegmidler i byområder prioriteres til kollektivformål.

Dette medlems endringer i forhold til Regjeringens forslag går fram av tabellen nedenfor:

Fylkesvis fordeling	NTP	SV	NTP	SV
	2002-2005	2002-2005 (Endring)	2002-2011	2002-2011 (Endring)
Østfold	320	0	870	0
Akershus	930	- 300	2 350	- 600
Oslo	800	0	2 150	0
Hedmark	270	+ 100	760	+ 200
Oppland	270	0	760	0
Buskerud	710	0	1 420	0
Vestfold	280	0	620	+ 100
Telemark	520	0	1 300	0
Aust-Agder	210	0	460	0
Vest-Agder	260	0	610	0
Rogaland	440	0	1 120	0
Hordaland	980	- 100	2 520	- 300
Sogn og Fjordane	440	+ 200	1 230	+ 400
Møre og Romsdal	620	+ 100	1 510	+ 200
Sør-Trøndelag	400	0	810	+ 100
Nord-Trøndelag	230	+ 100	600	+ 200
Nordland	550	+ 100	1 280	+ 300
Troms	330	+ 100	780	+ 300
Finnmark	300	+ 100	750	+ 300

Komiteen sin medlem frå Venstre vil bruke auka løyving og effektiviseringsgevinst og bruke 1,5 mrd. kroner til øvrige riksveginvesteringar i perioden 2002 til 2005 og 3,75 mrd. kroner totalt i perioden.

Denne medlemmen vil prioritere riksveginvesteringar fordelt på fylke som har dårleg standard, behov for utbetring av flaskehalsar og mange vegar som er rasutsette og dermed treng utbetring for å auka tryggleiken. Denne medlemmen foreslår ein slik auke i rammene til fylka:

Finnmark	200 mill. kroner
Troms	230 mill. kroner
Nordland	300 mill. kroner
Nord-Trøndelag	230 mill. kroner
Sør-Trøndelag	100 mill. kroner
Møre og Romsdal	330 mill. kroner
Sogn og Fjordane	330 mill. kroner
Hordaland	330 mill. kroner
Rogaland	250 mill. kroner
Vest-Agder	200 mill. kroner
Aust-Agder	200 mill. kroner
Telemark	300 mill. kroner
Oppland	250 mill. kroner
Hedmark	250 mill. kroner

Denne medlemmen viser til sin merknad når det gjeld å oppretthalde ein eige post for rassikring, og vil prioritere 400 mill. kroner til denne posten i første del av perioden.

14.2.4.5 Merknader til ramme til de enkelte fylker - Øvrig riksvegnett

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at fylkeskommunene foretar fordelingen av rammen på det øvrige riksvegnett.

Flertallet vil således vise til at de enkelte fylker vil utarbeide handlingsplaner for det øvrige riksvegnett med bakgrunn i St.meld. nr. 46 (1999-2000) og denne innstilling.

Flertallet legger i samsvar med denne behandlingsmåten ikke opp til å kommentere enkeltprosjekter i denne innstillingen.

Flertallet viser imidlertid til merknader under kap. 9.2.5 Alternativ bruk av ferjetilskudd og kap. 14.2.2.1 Storbyområder og områdepakker.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har følgende merknader til enkelte fylker:

Oslo

Disse medlemmer ser behovet for å øke de statlige bevilgninger til Oslo kommune, og vil derfor foreslå å øke de statlige planrammene til dette formål med 900 mill. kroner i planperioden, samt at man går inn for

å redusere bompengefinansieringen med 300 mill. kroner, slik at den totale bevilgning for planperioden blir 4 400 mill. kroner.

Disse medlemmer mener at de totale bevilgningene til Oslo fylke bør prioriteres slik:

- Forbindelse mellom Rv 4 og Rv 163, Fossumdiagonalen. Dette vil være et viktig vegprosjekt for hele miljøet i Grorudalen.
- Bredtvedtdiagonalen i Groruddalen.
- Ring 3 fra Tåsentunnelen, forbi Sogn videregående skole og fram til avkjøringen ved det nye Rikshospitalet, legges i kulvert.
- Seks felter på E6 fra Ryen og sydover til bygrensen.
- Ny Blindernvei fra krysset Kirkeveien/Sognsveien (Ring 2) til Universitetskrysset (Ring 3).
- Røatunnel.
- Senketunnel under Bjørvika.
- Oppgradering av Trondheimsveien fra Sinsen til Gjelleråsen, herunder planlegging av en på sikt fullstendig lokk/tunnelløsning.
- Ljabrudiagonalens 2. del, fra Hauketo til Skullerud.
- Ny Ring 4.
- Ny riksvei 4-tunnel fra Bjørvika til Sinsen på sikt.
- Tunnel fra Sinsen til Økern.
- Tunnelløsning Østre Aker vei - Store Ringvei (Økern-krysset).

Disse medlemmer er også oppmerksomme på at Oslo bystyre og Oslo Havnestyres synspunkter på havneutviklingen og transportløsningene i området henger sammen med den planlagte operabyggingen og ønske om en fornuftig byutvikling i tilknytting til denne.

Disse medlemmer ser at senketunnel/bru i Bjørvika er en forutsetning i denne prosessen. Oslo havn er et attraktivt utviklingsområde med mange ulike interesser. For å få en samordnet by- og havneutvikling her er det viktig å få fortgang i arbeidet med å opprette et utviklingsselskap for Bjørvika, der stat, kommune og private grunneiere samarbeider.

Oppland

Disse medlemmer viser til at investeringsrammen for 2002-2011 er lagt til 760 mill. kroner. Disse medlemmer mener at investeringsrammen for Oppland er langt under det som er sammenlignbart med andre fylker, med hensyn til trafikk, gjennomfart og investeringsbehov.

Disse medlemmer vil øke rammen til Oppland med 450 mill. kroner for perioden.

Disse medlemmer viser til budsjett for 2001 om oppstart på opprusting av Rv 33 over Tonsåsen. Denne opprusting må videreføres fortløpende slik at vegen får en akseptabel standard for tungtrafikken. Disse medlemmer viser også til at Rv 33 har fått økt betydning etter åpningen av Lærdalstunnelen (Indre Østlandet - Vestlandet).

Disse medlemmer ønsker en videreføring av igangsatt opprustning over Værdalsåsen Rv 33, samt

en utbedring av Rv 33 mot E6/Minnesund. Disse medlemmer vil spesielt peke på rasutsatte områder i Skreiaberget.

Disse medlemmer viser til bompengeprojektet Rv 4 som har forhåndsinnkreving. Disse medlemmer støtter projektet, men ønsker en etterskuddsinnkreving av bomavgiften på ny trasé Rv 4.

Vestfold

Disse medlemmer viser til de store miljøproblemer Rv 303 skaper i Larvik, med en blanding av skoleveg, stor personbiltrafikk og tungtransport fra bl.a. en betydelig steinindustri gjennom trange gater, anlagt for hest og kjerre i Larviks eldste bydeler.

Disse medlemmer viser også til Larvik havns status som regional havn med stadig økende trafikk, noe som fører til en stadig forverring av problemene.

Disse medlemmer mener bygging av Torstrandtunnelen må forseres for å lede Rv 303 utenom de travleste bydelene i Larvik.

Disse medlemmer vil vise til at Vestfold fylke får et relativt beskjedent beløp når det gjelder statlige bevilgninger til riksveginvesteringer.

Disse medlemmer vil øke de statlige planrammene på dette området til Vestfold fylke med 950 mill. kroner, samt redusere bompengefinansieringen med 700 mill. kroner, totalt i planperioden.

Disse medlemmer vil gå inn for en forsering av Tønsberg-pakken, da dette vil være av meget stor betydning for å kunne løse de trafikale problemene i Tønsberg og omegn.

Vest-Agder

Disse medlemmer mener at det er viktig å opprette fastlandsforbindelse til Hidra i Flekkefjord kommune.

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

Disse medlemmer har merket seg at det er bestilt en ny ferje til Hydrasambandet. Ferjen er antatt å koste 50 mill. kroner, og disse medlemmer har merket seg at folket på Hidra ikke ønsker en slik stor investering. Disse medlemmer mener at det derfor er viktig å få en nytte-/kostanalyse av fastlandsforbindelse kontra ferjeforbindelse, da disse medlemmer er kjent med at det foreligger et pristilbud fra Selmer ASA på undersjøisk tunnel på 86,752 mill. kroner. Disse medlemmer mener på denne bakgrunn at det må utføres kjerneboring for å avklare nøyaktig tunnelpris, dette for å være sikker på at en ikke får kostnadssprekk.

Møre og Romsdal

Disse medlemmer viser til at i Vegvesenets forslag til Nasjonal transportplan blir oppgaven med å utvikle en robust bo- og arbeidsmarkedsregion på Indre Nordmøre nevnt.

Disse medlemmer viser til at Todalsfjordprosjektet er en direkte fortsettelse av arbeidet med opprusting og omlegging av Rv 671 til Todalen, som har vært omtalt en rekke ganger, sist i St.prp. nr. 1 (2000-2001).

Disse medlemmer viser til at det lokalt har vært arbeidd svært lenge med dette sambandet, og dette var grunnlaget for at Stortinget vedtok å omgjøre Todalsvegen til riksveg.

Disse medlemmer viser til at prosjektet er ytterligere aktualisert etter vedtaket fra Hydro Aluminium A/S om utbygging av ny fabrikk på Sunndalsøra, som ventes ferdigstilt i 2004.

Disse medlemmer viser til at Todalsfjordprosjektet omfatter bygging av en ca. 8 km lang vegtunnel fra Rv 671 i Todalen i Surnadal kommune til Rv 70 ved Ålvundfoss i Sunndal kommune. Kostnadsoverslaget er på 350 mill. kroner. Av dette kan 120 mill. kroner bompengefinansieres.

Disse medlemmer viser til behandling av St.meld. nr. 21 (1994-1995) der en enstemmig komité uttalte:

"Komiteen vil ellers peke på viktigheten av Rv 680 for å sikre Tjeldbergodden en god forbindelse til korridoren."

Disse medlemmer mener at nå må det føre til handling og ikke bare ord, sett på bakgrunn av den tiden det har gått siden uttalelsen.

Disse medlemmer viser til Imarsundprosjektet som er et veg- og broprosjekt på Rv 680, som vil gjøre Tustna kommune landfast mot Aure, og redusere Smøla kommunes tilknytning til fastlandet med en ferje.

Disse medlemmer viser til at ferjestrekningen Aukan - Vinsternes over Imarsundet må årlig subsidieres med tilskudd i størrelsesorden 4,5-5,5 mill. kroner.

Disse medlemmer mener at Imarsundprosjektet i kommunene Tustna og Aure er et eksempel på ferjeavslønningsprosjekt der det ligger godt til rette for å kapitalisere ferjesubsidier som en del av finansieringen av prosjektet.

Disse medlemmer viser også til at kommunene Aure, Tustna og Smøla mener at Imarsundprosjektet er et vegprosjekt der den økonomiske gevinsten ved kommunesammenslåing bør kunne inngå som en del av finansieringen.

Disse medlemmer vil peke på at denne strekningen fra Tjeldbergodden til Kristiansund er svært viktig for industriveksten på og rundt Tjeldbergodden, og at vegstrekningen gjennom Kjorsvikbugen over Skardsøya til Veian på fastlandet (den såkalte ordførerbuen) er svært smal med flere strekninger med ett kjørefelt.

Disse medlemmer mener også at den smale Torsetsund bro med ett kjørefelt bør utvides til to felt ved at fortau legges på stålkonstruksjon utvendig på broen.

Disse medlemmer mener denne vegen må oppgraderes til to felt med asfaltdekke, og prioriteres først i perioden for Nasjonal transportplan (2002-2011).

Disse medlemmer viser til at det i lang tid har vært arbeidet for å få etablert en ny riksvegferjeforbindelse mellom Kjørsvikbugen i Aure og Laksåvika på Hitra.

Disse medlemmer viser til at når Imarsund-forbindelsen er etablert, vil to ferjestrekninger legges ned, Aukan - Forsnes og Aukan - Vinsternes. En ferje mellom Hitra og Kjørsvikbugen vil derfor bli svært nyttig for å knytte Frøya - Hitra-regionen til Kristiansund og flyplassen på Kværnerget.

Disse medlemmer mener også at en slik ferje vil være svært godt egnet til å bruke gass som drivstoff fra Tjeldbergodden, og må prioriteres innen perioden.

Disse medlemmer viser til planene for et ferjefritt riksvegsamband (Rv 64) mellom Molde og Kristiansund over Averøy "Atlantehavstunnelen", og disse medlemmer støtter planene og prosjektet.

Disse medlemmer viser i denne forbindelse til at Atlantehavsvegen ble realisert og åpnet for drift 7. juli 1989 og at prosjektet er nedbetalt og bompengedokumentasjonen opphørte 26. juni 1999, 5 år før forventet.

Sør-Trøndelag

Disse medlemmer mener at forslag om bygging av Nordre avlastningsveg i Trondheim ved bruk av bompenger ikke er akseptabelt, og viser til at Trondheim allerede har et omfattende bomsystem i hele byen, og på E6 sør og nord for byen.

Disse medlemmer mener også at ved å flytte godsterminalen til Leangen vil en slik veg ha mindre betydning. Dersom Nordre avlastningsveg bygges, må den legges i kulvert og fullfinansieres ved statsmidler.

Disse medlemmer mener at det er viktig å starte bygging av ny bro over Dolmsundet på Hitra, med ny vegtrasé for Rv 714 på begge sider av broen etter den nye vedtatte trasé først i perioden og viser til at Stortinget har bevilget 65,4 mill. kroner til videreføring av fastlandsforbindelsen Hitra - Frøya.

Disse medlemmer mener også at utbedringer i Perviksberga på Rv 714 i Snillfjord kommune og strekningen Kvithyll - Rørvik på Rv 717 blir igangsatt snart.

Disse medlemmer viser til at steinfyllingene etter Nea-utbyggingen i Selbu kommune nå må settes i stand til ny Rv 705 etter intensjonene, og viser til at Hovedutvalg for Næring, samferdsel og kultur har bevilget 20 mill. kroner til formålet.

Disse medlemmer mener at ny bro over Vettastraumen med tilhørende vegnett må få byggestart i 2002-2003.

Nord-Trøndelag

Disse medlemmer vil peke på at Nord-Trøndelag har behov for store utbedringer på riksvegnettet, spesielt med tanke på at dette fylket har store riksvegstrækninger med grusdekke.

Disse medlemmer vil foreslå en øking i planramme på riksveginvesteringer med 400 mill. kroner totalt i planperioden utover Regjeringens forslag.

Disse medlemmer vil videre gå inn for å redusere bompengefinansieringen med 50 mill. kroner, slik at den totale bevilgning med disse medlemmers forslag for Nord-Trøndelag blir 1 100 mill. kroner, totalt i planperioden.

Disse medlemmer er kjent med at Rv 2 ved Garnes i Verdal kommune i Nord-Trøndelag går rett gjennom et gårdstun.

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

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

Disse medlemmer vil prioritere at gjennomføring av ny trasé, i henhold til vedtatt reguleringsplan, skjer i løpet av første periode i Norsk transportplan (2002-2005).

Nordland

Disse medlemmer ser behovet for å øke de statlige bevilgninger til øvrige riksveger i Nordland fylke, og vil derfor foreslå å øke de statlige planrammer til dette formål med 200 mill. kroner i planperioden, slik at den totale bevilgning for planperioden blir 1 480 mill. kroner.

Disse medlemmer vil ikke gå inn for bygging av bru til Sundøya, og mener at den kapital som er rettet mot dette prosjektet bør frigjøres og benyttes til å øke vegstandarden på mer trafikkbelastede strekninger.

Troms

Disse medlemmer viser til uttalelse fra Midt-Troms Regionråd vedrørende Nasjonal transportplan og Samferdselsdepartementets budsjettforslag for 2001.

Disse medlemmer viser videre til St.meld. nr. 37 (1996-1997) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 (NVVP) og der Samferdselsdepartementet sier:

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

Disse medlemmer viser til omtale i transportplanen, hvor internvegen i Berg forutsettes gjennomført i perioden 2002-2005. Disse medlemmer forutsetter at dette prosjektet startes opp i 2002.

Disse medlemmer legger videre til grunn at internvegen i Berg kommune og i Torsken kommune på Senja må ses på som ett nytt prosjekt.

Disse medlemmer vil vise til ovennevnte sitat fra NVVP 1998-2007 samt omtale i Nasjonal transportplan og mener at internvegen i Torsken kommune må realiseres umiddelbart etter internvegen i Berg.

Disse medlemmer vil peke på at oppstart av internveg i Berg skal foregå i første del av planperioden.

14.2.5 Investeringsprogrammet for luftfart

Komiteen er kjent med at det er avklart at både SAS og Braathens vil videreføre tilbudet ved Bardufoss lufthavn. Komiteen forutsetter at eventuell usikkerhet om samarbeid mellom Forsvaret og Luftfartsverket om felles terminalløsning avklares snarest, og at saken om terminalbygg blir lagt fram for Stortinget i budsjettproposisjonen for 2002.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet legger til grunn en økt planramme for perioden på 500 mill. kroner til tilskudd til regionale lufthavner utover Regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet har notert at Oslo Lufthavn AS er pålagt strenge miljøkrav for sin virksomhet og at det er gjort et betydelig arbeid for å etterleve disse kravene. Disse medlemmer har også notert at de klimatiske forholdene gjør at vinterdriften til tider kan være svært utsatt og at miljøkravene medfører risiko for at flyplassen må stenges i perioder i løpet av vinteren.

Disse medlemmer vil understreke at Oslo Lufthavn AS er et viktig knutepunkt for lufttrafikken i Norge og for flytrafikktilbudet til utlandet og at det er påkrevet at lufthavnen får rammebetingelser for vinterdrift for å møte krav til både sikkerhet, miljø og regularitet.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre vil videre vise til sin merknad under 6.4.2 Transportpolitiske hovedutfordringer. Disse medlemmer peker der på at det med dagens miljøproblemer knyttet til flytrafikken ikke er ønskelig med den sterke veksten i flytrafikken som er nødvendig for at pir B på Gardermoen skal bli lønnsom. Disse medlemmer vil peke på at direkteruter til utlandet fra flere av de andre stamflyplassene er et godt alternativ til utvidelse på Gardermoen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at Regjeringen legger opp til planramme for Luftfartsverkets investeringer på 2 925 mill. kroner i perioden 2002-2005, og 8 180 mill. kroner i perioden 2002-2011.

Disse medlemmer har merket seg at Luftfartsverkets har lagt til grunn en trafikkvekst på 3,1 pst. pr. år.

Disse medlemmer har merket seg at det har vært en nedgang i lufttrafikken i 2000.

Disse medlemmer har merket seg uttalelser fra administrerende direktør og styreformannen i Luftfartsverket om at de økonomiske rammebetingelsene for Luftfartsverket og luftfarten ikke er tilfredsstillende, og at de dårlige rammebetingelsene fører til reduserte muligheter for nødvendige utbygginger og oppgraderinger i luftfartens infrastruktur. Det har sågar vært antydning at 5-10 av Luftfartsverkets flyplasser kan bli nedlagt dersom ikke rammebetingelsene blir bedret. Dette er meget bekymringsfullt sett på bakgrunn av hvor viktig flyplassene er for næringslivet og bosettingen rundt om i landet.

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

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

Disse medlemmer vil påpeke at om rammebetingelsene for lufttrafikken og Luftfartsverket ikke bedres, i form av reduksjon/fjerning av passasjeravgiften og redusert avkastningskrav for Luftfartsverket, så er det tvilsomt om Luftfartsverket kan klare å oppfylle de investeringsmålene som Regjeringen legger opp til i Norsk transportplan.

Disse medlemmer mener derfor at passasjeravgiften må fjernes og avkastningskravet til Luftfartsverket må reduseres.

14.2.6 Investeringer innen kystforvaltning

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet legger til grunn en økning av planrammen på 200 mill. kroner for planperioden, og ber Regjeringen komme tilbake med et opplegg for fordeling av disse midlene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til at Regjeringen foreslår å bevilge 2 145 mill. kroner til Kystverket og sjøtransporten i perioden 2002-2005, og 5 360 mill. kroner i perioden 2002-2011. I tillegg kommer brukerfinansiering på 1 830 mill. kroner i perioden 2002-2005, og 4 575 mill. kroner i perioden 2002-2011.

Disse medlemmer vil vise til at gebyrene for sjøtransporten har økt langt mer enn den generelle prisstigningen de siste årene. Denne sterke økningen i gebyrene har undergravet sjøtransportens konkurransevne.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av at gebyrene for sjøtransporten i årene fremover ikke vil øke mer en den generelle prisstigningen.

Disse medlemmer vil understreke viktigheten av at Kystverket bedrer sin kostnadseffektivitet og at det i størst mulig grad tas i bruk anbud ved kjøp av vedlikeholds- og utbyggingsoppdrag.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre viser til sine respektive merknader om fordeling av ramme og generelle merknader i kap. 1. Disse medlemmer foreslår at bevilgningen til investeringer innen kystforvaltning økes med 50 mill. kroner årlig ut over Regjeringens forslag. Disse medlemmer mener investeringene må innrettes med tanke på å øke sikkerheten langs kysten.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil på bakgrunn av de store utfordringene innen infrastrukturen til sjøs foreslå å øke bevilgningene til Kystverket med 300 mill. kroner i perioden 2002-2005, og med 750 mill. kroner i perioden 2002-2011.

Merknader til investeringstiltak i farleder

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre viser til at det foregår utredninger om bygging av en skipstunnel gjennom Stadlandet og de samfunnsøkonomiske virkningene av en slik tunnel.

Disse medlemmer vil vise til at det i lang tid har vært planer om å bygge skipstunnel gjennom Stadlandet. Havområdet utenfor Stadlandet er meget værhardt og det innebærer stor risiko for mindre fartøy å trafikere dette farvannet i dårlig vær.

En skipstunnel vil gjøre det mulig å etablere en hurtigbåtforbindelse forbi Stad og bedre kommunikasjonen mellom nord og sør på Vestlandet, med de positive virkningene det vil ha for næringslivet i regionen.

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

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

Disse medlemmer viser til at farvannet utenfor Stad er noen av de mest utsatte kystområder i Norge, både som følge av at det er særlig værutsatt og at bunnforholdene skaper særlige bølgeproblemer.

Disse medlemmer viser til flere utredninger om skipstunnel gjennom det smaleste partiet av Stadlan-

det, mellom Moldefjorden og Kjødepollen i Sogn og Fjordane, ved grensen til Møre og Romsdal.

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

Disse medlemmer ser også en skipstunnel som et viktig bidrag for å styrke næringslivet, og en nødvendig forutsetning for å få til et tilfredsstillende samband mellom sør og nord på Vestlandet.

Disse medlemmer viser til Innst. S. nr. 214 (1997-1998), jf. St.meld. nr. 34 (1997-1998), der det ble bedt om utrede forprosjektet ferdig, og komme tilbake til Stortinget med saken.

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

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

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

Disse medlemmer mener at oppstart av tunnelprosjektet gjennom Stadlandet nå må settes i gang først i planperioden, på bakgrunn at saken nå synes utredet og den lange tid som har gått.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil ta standpunkt til bygging av skipstunnel gjennom Stadlandet når utredningene er gjennomførte, men vil vise til at Høyre foreslår å øke planrammen for sjøtransport med 300 mill. kroner i perioden 2002-2005, og 750 mill. kroner i perioden 2002-2011. En slik økning av rammen gir rom for å bygge Stadunnelen hvis helhetsvurderinger tilsier bygging av en slik tunnel.

Investeringstiltak i fiskerihavner

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

Komiteen vil peke på at sjømatproduksjonen er inne i en sterk vekstperiode, og at næringen også trenger gode havneforhold.

Komiteen vil vise til at en lønnsom fiskerinæring er et viktig grunnlag for verdiskaping og sysselsetting langs kysten. Fiskeindustrien er avhengig av stabil tilgang på råvarer og gode transportløsninger for å tilfredsstillende eksportmarkedenes stadig strengere krav til forsyningssikkerhet og høyt bearbejdede produkter. Havbruksnæringen er i kraftig vekst. Utviklingen innen bioteknologi, havbeite og oppdrett av marine arter gir næringen store framtidsmuligheter.

Komiteen vil derfor understreke at det er viktig at ved prioriteringen av investeringsmidlene til fiskerihavner å ta hensyn til både den tradisjonelle fiskerinæringen og den nye sjømatproduksjonen.

Komiteen mener at investeringene i fiskerihavner må benyttes til de prosjekter som har største verdiskapingspotensial.

Andre merknader til havner

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til at utbygging av Verdal og Levanger havn til dypvanskai/offshorekai er et meget viktig prosjekt som vil ha stor betydning for videre næringsutvikling, samt ivaretagelse av det næringslivet som allerede er etablert.

Disse medlemmer viser til at prosjektet er kostnadsberegnet til 80 mill. kroner, og at det er lagt frem kostnadsdeling mellom stat, Nord-Trøndelag fylkeskommune og Verdal kommune.

Disse medlemmer vil vise til at både Nord-Trøndelag fylkeskommune og Verdal kommune har vedtatt finansieringsplan, og at det nå bare gjenstår finansieringsplan fra statens side.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremsette følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med finansieringsplan for bygging av dypvanskai/offshorekai ved Verdal og Levanger havn, i forbindelse med Regjeringens framlegg av statsbudsjettet for 2002."

15. NÆRMERE OM STATLIG KJØP AV PERSONTRANSPORTTJENESTER

15.1 Sammendrag

Staten kjøper årlig persontransporttjenester fra transportoperatører for om lag 1 500 mill. kroner. Dette omfatter statlig kjøp av regionale flyrutetjenester fra flyselskapene, tilskudd til Hurtigruten og statens kjøp av persontransporttjenester med jernbane. Kjøp av jernbanetransport utgjør den største posten med i underkant av 990 mill. kroner i inneværende år. Ordningene med statlig kjøp er begrunnet med velferds- og distriktpolitiske hensyn i områder med svakt trafikkgrunnlag, og effektivitets- og miljøhensyn i trafikk-tunge områder.

Samferdselsdepartementet vil videreføre disse ordningene i kommende planperiode.

Kjøp av persontransporttjenester med jernbane

Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en foreløpig samlet øvre ramme for kjøp av persontransporttjenester med jernbane i planperioden på 9 800 mill. kroner. Rammen tar utgangspunkt i at bevilgningsnivået i planperioden vil ligge på nivå med bevilgningene i 1999 og 2000.

En ny rammeavtale mellom staten og NSB BA om kjøp av persontransporttjenester må ta hensyn til den konkrete utformingen av Oslopakke 2. Dette gjelder primært forholdet til statens dekning av kapitalkostnader for materiell og takstfastsettingen for togtrafikken som inngår i ordningen med kjøp av persontransporttjenester.

Departementet legger i kommende rammeavtale opp til å foreta en nærmere vurdering av statens kjøp av persontransporttjenester for toggruppen region- og lokaltog, bl.a. med utgangspunkt i den samfunnsøkonomiske nytten av disse togproduktene.

Kjøp av transporttjenester i luftfarten

Basert på gjeldende anbudskontrakter vil statlig kjøp av flyrutetjenester for perioden fra og med 1. april 2000 til og med 31. mars 2003, bli i størrelsesordenen 350-370 mill. kroner pr. år. Det settes i denne meldingen ikke av en økonomisk ramme til formålet etter inneværende kontraktperiode.

Hurtigruten

For å sikre fortsatt daglige og helårige seilinger også etter 2001, har Regjeringen fått fullmakt fra Stortinget til å inngå en avtale med hurtigruterederiene om fortsatt å kjøpe transporttjenester innenfor en ramme på 170 mill. kroner pr. år f.o.m. 2002 t.o.m. 2006. Hurtigruteselskapene og Samferdselsdepartementet har på dette grunnlag forhandlet fram en ny hurtigruteavtale for perioden 2002-2006. Avtalen må notifiseres til og godkjennes av ESA før ikrafttredelse.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det må arbeides videre med spørsmålet om framtidig hurtigrutedrift, bl.a. for å få til en tilfredsstillende vurdering fra de berørte fylkeskommunene. Departementet vil derfor komme tilbake til spørsmålet om hurtigrutedrift etter 2006 i god tid før en ny avtale utløper.

15.2 Komiteens merknader

15.2.1 Generelt

Komiteens flertall, medlemmene fra Kristelig Folkeparti, Fremskrittspartiet, Høyre, Senterpartiet og Venstre, forutsetter at kontraktene om statlig kjøp av transporttjenester utformes slik at dersom kvaliteten på de tjenester transportselskapene skal utføre ikke er i samsvar med avtalen, og det skyldes forhold som kan tilskrives transportselskapene, så skal dette føre til avkorting av transportselskapenes godtgjørelse.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at staten årlig kjøper transporttjenester fra transportoperatører innenfor jernbane, luftfart og Hurtigruta for om lag 1 500 mill. kroner. Disse medlemmer er opptatt av at disse kjøpene bidrar til å gi effektive, gode og rimelige transporttilbud der dette ellers ikke er kommersielt lønnsomt, og mener at staten må stille strenge krav til transportoperatørene om kvaliteten på disse tilbudene. Disse medlemmer viser

til at de sektorer hvor staten benytter seg av offentlig kjøp er av svært forskjellig karakter, og at prinsippene rundt organisering av jernbanevirksomheten, luftfartstilbudet og Hurtigruta er omtalt andre steder i denne innstillingen.

Disse medlemmer viser til sine merknader om konkurranse på det norske jernbanenettet under kapittel 6.2.4, og vil bl.a. på denne bakgrunn ikke gå inn for å konsekvent ta i bruk anbud i det statlige kjøp av transporttjenester.

Komiteens medlemmer Fremskrittspartiet og Høyre vil videreføre ordningene med statlig kjøp av transporttjenester ut fra hensyn til miljøet, velferden og distriktene. For å få mest mulig igjen for de midlene som benyttes til statlig kjøp av transporttjenester, er det viktig å konsekvent ta i bruk anbud. Erfaringene viser at det er store effektiviseringsgevinster ved konsekvent å ta i bruk anbud, samtidig som kvaliteten på tjenesten opprettholdes eller styrkes.

Disse medlemmer forutsetter at alle avtaler om statlig kjøp av transporttjenester heretter konsekvent blir satt ut på anbud. Effektiviseringsgevinstene som oppnås behøver ikke nødvendigvis tas ut som redusert behov for statlige overføringer, men kan benyttes til å bedre kvaliteten på transportbehovet ytterligere.

Når staten inngår kjøp av transporttjenester, er det viktig at kontraktene har den nødvendige fleksibilitet slik at kapasitet og frekvens kan tilpasses endringer i etterspørselen.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til kap. 13.2.3.5 Kollektivtransport, og foreslår at det legges til grunn en planramme på 480 mill. kroner til kollektivtransporttiltak i perioden 2002-2005 og 1,2 mrd. kroner i perioden 2002-2011, jf. tabell nedenfor.

	2002-2005	2002-2011
	Høyre	Høyre
Kjøp av kollektivtjenester	480 mill. kroner	1 200 mill. kroner

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til debatten omkring bruk av anbud i kjøp av transporttjenester. Dette medlem viser til erfaringene fra bruk av anbud på det regionale rutenett, hvor det er vanskelig å synliggjøre at dette er blitt billigere for staten. For å initiere mer konkurranse ble anbudsområdene delt opp til dels i enkeltruter ved forrige anbudsrunde. Det førte til at mindre selskaper vant enkeltruter og konsekvensene er blitt sterke prisøkninger for brukerne, særlig når fly brukes i regional transportsammenheng. For å reise for eksempel internt i Finnmark kan det medføre bruk av tre selskaper og en dramatisk prisøkning i forhold til tidligere. På områder som persontrafikk på jernbane, hurtigrutedrift vil vi lett komme i tilnærma monopolsituasjoner hvor bruk av anbud kan bli sterkt fordyrende. Ønsket om bruk av

anbud over heile fjøla er mer et uttrykk for ideologisk kamp enn for ønsket om å gi brukerne et godt tilbud og nytte samfunnets ressurser på en rasjonell måte.

15.2.2 Jernbane

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til sine merknader under 7.2.4.4 og vil komme tilbake til eventuelle endringer i nivået på rammen til offentlig kjøp ved en senere anledning.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet mener det er riktig å åpne for en gradvis innføring av konkurranse på det norske jernbanenettet. Til tross for dette, anser disse medlemmer at det ikke i særlig grad vil være andre aktører de nærmeste årene enn NSB BA innen persontransport. Det er derfor viktig at NSB BA gis langsiktige og forutsigbare rammebetingelser.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil vise til at NSB BA i dag er tildelt monopol på persontransport med tog. Selskapet får i 2000 987 mill. kroner i godtgjørelse av staten for å utføre persontransporttjenester. Dette er en godtgjørelse som blir fastlagt i lukkede møter mellom Samferdselsdepartementet og NSB BA. Den ruteproduksjonen staten kjøper av NSB blir ikke satt ut på anbud. Ved å sette statens kjøp av persontransporttjenester ut på anbud vil det selskapet som kunne tilby de beste tjenestene til lavest mulig pris, få kontrakten.

I Stockholm satte de lokaltogtrafikken ut på anbud og tilskuddsbehovet sank med 250 mill. kroner samtidig som kvaliteten ble styrket. Det illustrerer det store effektiviseringspotensialet som finnes innen jernbanetrafikken.

Jernbanesektoren står foran en gjennomgående liberalisering der jernbanesporene blir åpnet slik at flere selskaper kan tilby sine tjenester. EU er en pådriver i denne sammenheng. Som en del av EØS-området hersker det derfor liten tvil om at norske jernbanespor også vil bli åpnet for konkurranse for persontransport. Spørsmålet er ikke om det blir konkurranse, men når. I denne situasjonen velger Regjeringen en defensiv strategi og legger opp til at konkurranse på persontransport først skal innføres når det kommer pålegg fra EU om slik konkurranse.

Disse medlemmer ønsker i stedet en offensiv tilnærming i forhold til konkurranse på persontransport innen jernbanesektoren. Ved å være i forkant av liberaliseringen vil aktørene i det norske jernbanemarkedet tidlig måtte tilpasse seg en konkurransesituasjon og slik ha konkurransefortrinn når andre land åpner opp sitt jernbanemarked.

Disse medlemmer vil derfor at norske jernbanespor åpnes for konkurranse, også for persontransport, og at det statlige kjøpet av persontransporttjenester blir satt ut på anbud.

Disse medlemmer forutsetter at disse omleggingene finner sted fra 1. januar 2002.

Disse medlemmer viser til Dokument nr. 8:9 (2000-2001) Forslag fra stortingsrepresentantene Robert Eriksson, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker om å omdanne Norges Statsbaner BA (NSB BA) til et ordinært aksjeselskap, samt åpne for konkurranse på Jernbaneverkets anlegg.

Disse medlemmer viser videre til Innst. S. nr. 126 (2000-2001), og vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen gjøre de nødvendige tiltak for at Jernbaneverkets anlegg gjøres tilgjengelig også for andre togoperatører på samme vilkår som de som gjelder for NSB."

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre mener det er viktig å utvikle et godt togtilbud. Det er nødvendig å gjenreise tilliten til NSB, selskapet må settes i stand til å produsere det tilbudet som er nødvendig. Disse medlemmer mener det er viktig at betalingen for kjøp av tjenester fra NSB knyttes til det tilbudet selskapet produserer og det antall passasjerer de frakter, og at økt passasjertall bør gi selskapet mulighet for en netto inntektsvekst. Disse medlemmer vil komme tilbake til konkret nivå på rammen til offentlig kjøp når Regjeringen har lagt fram en sak om dette.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ser det som sannsynlig at offentlig kjøp av jernbanetjenester vil øke ut fra forutsetningene om å opprettholde tilbudet og ikke øke takstene mer enn generell prisstigning. Dette bl.a. pga. den nødvendige materiellfornyelse som foregår i NSB BA og som øker gjeldsbelastninga. Det er derfor viktig raskt å fjerne investeringsavgift på materiell.

Dette medlem ser at andre land velger forskjellig strategi for persontransport på jernbane. Land som ønsker å styrke den har betydelig større offentlig kjøp enn Norge. Tyskland har offentlig kjøp på om lag 40 mrd. kroner pr. år, noe som innebærer at det offentlige betaler om lag 1/3 av togbillettens kostnad. Dette for å styrke togets konkurransevne med bil og fly.

I Norge ligger offentlig kjøp på om lag 30 pst. av de samlede billettinntekter for NSB BA.

I Storbritannia ligger offentlig kjøp under norsk nivå og billettpriser betydelig over norsk nivå.

Dette medlem ser det som viktig å få en vurdering av hvordan økt offentlig kjøp kan redusere takstene og dermed øke trafikkoverføring fra veg til bane.

Dette medlem vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram en vurdering av hvordan økt offentlig kjøp av persontransporttjenester på jernbane kan medføre økt trafikkoverføring fra veg til jernbane."

Inntil en slik gjennomgang foreligger vil dette medlem øke offentlig kjøp av jernbanetjenester til 1,5 mrd. kroner årlig for å øke tilbudet og redusere takstene.

15.2.3 Luftfart

Komiteen vil peke på at lufttransporten utgjøres av lange reiser i forhold til andre transportgrener. Det gjelder også det regionale rutenettet. En stor del av rutetrafikken på kortbanenettet krysser fylkesgrensene og bidrar til å knytte så vel landsdeler som de ulike landsdelene sammen. Det er derfor lite hensiktsmessig å overføre ansvaret for kjøp av persontransport på det regionale rutenettet til fylkeskommunene. En overføring av denne type ansvar til fylkeskommunene vil skape store utfordringer i forhold til overføringssystemet for fylkeskommunene. Videre vil det å overføre ansvaret for det regionale rutenettet kunne skape usikkerhet knyttet til de fylkesoverskridende rutene da disse da vil være avhengig av prioritet fra fylkeskommuner.

Komiteen går derfor imot at fylkeskommunene skal overta ansvaret for kjøp av persontransporttjenester med fly.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti, er kjent med at det kan være et høyt prisnivå på flybilletter for folk som benytter fly internt i fylkene Nordland, Troms og Finnmark.

Flertallet viser til at det er krav i anbudsutlysningene om at flyselskapene må forholde seg til definerte maksimalpriser på lokalstrekninger, samt delta i flyselskapenes gjennomgangsprisordninger som sikrer rabatter for reisende på strekninger med behov for overgang av trafikk.

Flertallet ber departementet ved neste rullering av anbudsutlysninger å se på maksimalprisnivået og ruteopplegget med sikte på å harmonisere prisnivået mot regionale stamrutestrekninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at usikkerhet knyttet til fylkeskommunenes videre eksistens, er et ytterligere argument for at staten beholder ansvaret for det regionale rutenettet.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre er kjent med at flybillettene på en del strekninger på regionalnettet er svært høye. Dette fører blant annet til at det kan koste svært mye å benytte fly internt i fylker, ikke minst i Nordland og i Finnmark. Billettprisen er også betydelig høyere for dem som må kombinere strekninger på stamnettet med strekninger på regionalnettet. Ved siste anbudsrunde for strekninger på regionalnettet ble tilbudet delt opp. Dette har blant annet ført til at det er flere ulike selskap som trafikkerer regionalnettet, også innen et og samme fylke.

Disse medlemmer mener det er viktig at oppdelingen av anbudet ikke fører til et dyrere flytilbud. Disse medlemmer mener også det er viktig å redusere flyprisene på stamrutenettet internt i Nord-Norge og mellom Nord-Norge og Sør-Norge, samt for de som må kombinere reiser på regionalnettet og stamrutenettet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede muligheten for å legge ut stamrutenettet i Nord-Norge og mellom Nord-Norge og Sør-Norge til offentlig kjøp."

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti konstaterer at de som har de største reiseutgiftene er reisende som må kombinere det regionale rutenettet og stamrutenettet. Kostnadene for de reisende på det regionale rutenettet er svært høge, og i flere fylker, spesielt Finnmark og Nordland, er det nødvendig å bruke fly i intern kommunikasjon. For næringsliv, det offentlige og privatreisende er det en stor økonomisk kostnad.

Det er også forholdsvis høge billettpriser på stamrutenettet mellom Nord-Norge og Sør-Norge.

For å redusere denne avstandsulempen vil dette medlem fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med neste anbudsperiode for kjøp av flyrutetjenester på det regionale rutenettet legge til grunn for anbyder en prisreduksjon på 30 pst."

Dette medlem ser det som ønskelig å holde en god standard og et høgt sikkerhetsnivå på anbudsopplegget. Det innebærer at flyparken skal ha et høgt teknologisk nivå som avansert terrengvarslingssystem, utstyr for å se andre fly i luften og ha, eller kunne installere utstyr for differensiell GPS-innflyging. Det har liten hensikt å innføre satellittbasert navigasjon på flyplassene dersom flyene ikke kan nytte det. Ved overgangen fra Twin Otter til Dash 8 representerte det både en standardheving for brukerne og et teknologisk framskritt i forhold til sikkerhet.

Dette medlem vil se det som et sikkerhetsmessig tilbakeskritt dersom nivået reduseres, og det er sterkt ønskelig å ta i bruk ny teknologi som kan tilføre økt sikkerhet som DGPS.

Dette medlem vil videre se det som ønskelig at det legges opp til større ruteområder ved neste anbudsutlysning. Dette for å få en større fleksibilitet ved bruk av flyene og for å få bedre sammenheng i rutenettet, noe brukerne har fordel av. Det kan også redusere statens kostnader.

15.2.4 Hurtigruten

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti,

Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, viser til komitéflertallets merknad i Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000), der medlemmene fra Arbeiderpartiet, Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre bl.a. uttalte:

"Fleirtallet meiner imidlertid at avtalen gir eit for kort tidsperspektiv. Dette skaper utryggheit for hurtigrutedrift i kystsamfunna i framtida og det gir manglande langsiktigheit for utvikling av tilbodet.

Fleirtallet vil peike på at Hurtigruta er ein viktig del av transporttenestene våre.

Fleirtallet ber difor Regjeringa i Nasjonal transportplan å komme tilbake til Stortinget med eit opplegg for ei mer langsiktig utvikling av Hurtigruta."

Flertallet har merket seg at departementet vil komme tilbake til spørsmålet om hurtigrutedriften etter 2006 i god tid før en ny avtale utløper.

Flertallet legger derfor til grunn en sikring av dagens produksjon i Hurtigruten i hele transportplanperioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at Hurtigruten kan drives etter kommersiell modell, som innebærer at Hurtigruten selv avgjør hvordan en fremtidig Hurtigrute skal fungere.

Disse medlemmer viser til St.prp. nr. 1. Tillegg nr. 7 (1999-2000) der det ble gjort fremlegg om at Samferdselsdepartementet kan inngå en rammeavtale med hurtigruteselskapene om kjøp av transporttjenester tilsvarende dagens produksjon fra og med 2002 i 5 år basert på en tilskuddssum på 170 mill. kroner pr. år. Dette forslaget fikk flertall.

Disse medlemmer var ikke enig i dette, og mener at Hurtigruten skal drives etter "Alternativ 1 - kommersiell modell" etter 2006, når avtalen utløper.

Disse medlemmer har merket seg at departementet vil komme tilbake til spørsmålet om hurtigrutedriften i god tid før 2006.

Disse medlemmer legger derfor til grunn en sikring av dagens produksjon i henhold til avtalen, inntil avtalen utløper.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti, Høyre, Senterpartiet og Venstre slutter seg til at en eventuell videreføring av ordningen for Hurtigruta må tas opp ved neste rullering av Nasjonal transportplan. Disse medlemmer vil understreke at denne gjennomgangen bør gjøres i god tid før nåværende avtale utgår, slik at selskapene får nødvendig forutsigbarhet for sin virksomhet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti ville se det som en fordel at det inngås mer langsiktige avtaler da det ville gi større forutsigbarhet for kyst-Norge og for aktørene.

16. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen om å overføre Luftfarts-tilsynet og Jernbanetilsynet fra Samferdselsdepartementet til et annet departement.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen om å opprette en felles ulykkeskommisjon for alle større ulykker innen transportsektoren, og at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med alternative løsninger når det gjelder organisering og arbeidsområder.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen omdanne Statens vegvesens produksjonsavdeling til aksjeselskap.

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen omdanne Jernbaneverkets produksjonsavdeling til aksjeselskap.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen omdanne NSB Gods til aksjeselskap.

Forslag 6

Stortinget ber Regjeringen omdanne NSB BA til aksjeselskap.

Forslag fra Kristelig Folkeparti, Høyre og Venstre:

Forslag 7

Stortinget ber Regjeringen vurdere å flytte bevilgningen til kollektivtransport ut av rammeoverføringene til fylkeskommunene og Kommunal- og regionaldepartementets budsjett og over til Samferdselsdepartementets budsjett.

Forslag fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Forslag 8

Stortinget ber Regjeringen utrede muligheten for å legge ut stamrutenettet i Nord-Norge og mellom Nord-Norge og Sør-Norge til offentlig kjøp.

Forslag fra Kristelig Folkeparti og Fremskrittspartiet:

Forslag 9

Stortinget ber Regjeringen om at Ålesund havn gis status som nasjonalhavn.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 10

Alt statlig kjøp av vedlikeholds- og utbyggingstjenester i samferdselssektoren skal som hovedregel konkurransesettes.

Forslag 11

Stortinget ber Regjeringen utarbeide forslag for konkurranseutsetting av riksvegferjesambandene.

Forslag 12

Stortinget ber Regjeringen åpne for fri etablering av ekspressbusser.

Forslag 13

Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige forslag slik at fartsgrensen på motorveger klasse A kan økes fra 90 km/t til 110 km/t.

Forslag 14

Stortinget ber Regjeringen gjøre de nødvendige tiltak for at Jernbaneverkets anlegg gjøres tilgjengelig også for andre togoperatører på samme vilkår som de som gjelder for NSB.

Forslag fra Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre:

Forslag 15

Stortinget ber Regjeringen utarbeide en nasjonal sykkelstrategi med det mål at det blir tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel.

Forslag 16

Stortinget ber Regjeringen vurdere endringer i trafikkreglene med sikte på å gjøre reglene mer lettfattelige og å bidra til økt sikkerhet og færre sykkelulykker.

Forslag fra Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 17

Stortinget ber Regjeringen legge fram en stortingsmelding om kollektivtransport. Målsettingen må være å legge til rette for en kraftig vekst i kollektivtilbudet.

Forslag fra Høyre og Venstre:

Forslag 18

Stortinget ber Regjeringen om å omgjøre Luftfartsverket til aksjeselskap.

Forslag 19

Stortinget ber Regjeringa om at Karmsund hamn og Ålesund hamn vert gitt status som nasjonalhamn.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 20

1. Stortinget ber Regjeringen skille all produksjon av transporttjenester og samferdselsrelatert vare- og tjenesteproduksjon fra offentlig myndighetsutøvelse.
2. Stortinget ber Regjeringen foreta en modernisering- og fornyelse av dagens regelverk slik at man kan etablere et fullstendig markedsstyrt transportmarked.
3. Stortinget ber Regjeringen om å omorganisere det nåværende Samferdselsdepartementet til et Trans-

portdepartement med ansvar for alt innenfor transport til lands, vanns og i luften, samt all virksomhet som er en naturlig del av transportvirksomheten, herunder havnevirksomhet.

4. Stortinget ber Regjeringen om at det forvaltningsmessig opprettes et felles Statens transportdirektorat basert på sammenslåing av Vegdirektoratet, Luftfartsverket og Jernbaneverket.
5. Stortinget ber Regjeringen om å omorganisere Statens vegvesens entreprenør- og driftsavdelinger til aksjeselskaper.
6. Stortinget ber Regjeringen etablere et Statens transporttilsyn som får til oppgave å drive kontroll av all transport til lands (veg og jernbane), vanns og luft og havnevirksomhet for å påse at alle regler, særlig sikkerhetsbestemmelser følges.
7. Stortinget ber Regjeringen om å omorganisere dagens havner til aksjeselskaper.

Forslag 21

Stortinget ber Regjeringen stoppe prosjektet E6 gjennom Steinkjer i Nord-Trøndelag. Stortinget ber Regjeringen ta folkekravet om at nye E6 blir bygget utenom Steinkjer sentrum på alvor.

Forslag 22

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med finansieringsplan for bygging av dypvannskai/offshorekai ved Verdal og Levanger havn, i forbindelse med Regjeringens framlegg av statsbudsjettet for 2002.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Forslag 23

Stortinget ber Regjeringen endre den aktuelle forskrift til vegtrafikkloven slik at minibusser må ha en kollektiv funksjon for å kunne benytte kollektivfeltene. Dette kan bety at minibusser for institusjoner m.v. må kunne benytte feltene uansett antall personer i bussen, mens enkeltpersoner med minibuss som privatbil bare kan benytte feltene dersom det er minimum fire personer i kjøretøyet.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 24

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake i Revidert nasjonalbudsjett våren 2001 med et forslag om krav om bruk av partikkelfelle for nye dieselskjøretøyer fra 1. januar 2002.

Forslag 25

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med et forslag om hvordan dagens avgiftsregime kan legges om slik at nye og mer miljøvennlige former for drivstoff for transportsektoren, som metanol, kan gjøres kommersielt tilgjengelig både for brukere av dagens og framtidens teknologi.

Forslag 26

Alle byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere skal lage planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett. Vegdirektoratet må pålegges å drive fram arbeidet raskt i samarbeid med kommunene.

Forslag 27

Stortinget ber Regjeringen legge fram et forslag om hvordan avgiftssystemet kan legges om slik at det blir dyrere å bruke bil, men billigere å eie den, og der deler av dagens bensinavgift erstattes av et system med vegprising i sentrale strøk.

Forslag 28

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med forslag om en øvre takst på 80 kroner for personbiler og 250 kroner for større kjøretøy, hvor det foretas en delvis gjeldssanering av bompengeselskapenes gjeld slik at innkrevningstida ikke endres.

Forslag 29

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om avskaffelse eller reduksjon av kjørevegsavgiften i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett våren 2001.

Forslag 30

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om avvikling av investeringsavgift på jernbanemateriell i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett våren 2001.

Forslag 31

Stortinget vil be Regjeringen fremme nødvendige lovendringer som tillater bruk av inntekter fra drivstoffavgift til kollektivformål.

Forslag 32

Stortinget ber Regjeringen foreta en ny gjennomgang av trasévalg for E6 Melhus etter Vassfjellalternativet, og samtidig vurdere eventuell lokalisering av godsterminal på Heimdal.

Forslag 33

Stortinget ber Regjeringen legge fram en vurdering av hvordan økt offentlig kjøp av persontransporttjenester på jernbane kan medføre økt trafikkoverføring fra veg til jernbane.

Forslag 34

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med neste anbudsperiode for kjøp av flyrutetjenester på det regionale rutenettet legge til grunn for anbyder en prisreduksjon på 30 pst.

Forslag fra Venstre:

Forslag 35

Stortinget ber Regjeringen opprette et Statens samarbeidsråd for kollektivtransport i Osloregionen, der Staten, Oslo kommune og fylkene Akershus, Buskerud og Østfold inngår.

17. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til meldingen og forslagene og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

I

Stortinget ber Regjeringen i forbindelse med statsbudsjettet for 2002 redegjøre for hvordan kollektivtransportens andel av den totale transporten skal økes.

II

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag om resultatstyrt finansiering av kollektivtransporten.

III

St.meld. nr. 46 (1999-2000) - Nasjonal transportplan 2002-2011 - vedlegges protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 9. februar 2001

Oddvard Nilsen
leder og ordfører

May Britt Vihovde
sekretær

Vedlegg

Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden og fra Fiskeridepartementet v/statsråden (spørsmål nr. 5, 6, 62 og 63) med svar på spørsmål i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan

Spørsmål 1

Grunnlag for økonomiske rammer

I meldingen vises til Stortingets vedtak vedr. økt krengetogsatsing ved behandlingen av Norsk jernbaneplan 1998-2007, og at det i den forbindelse ikke var flertall for å øke den samlede planramme. Jf. at det var ingen votering som viste om det var flertall eller ikke. På vegsida brukes Regjeringens framlegg til vegplanrammer i Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 når det vises til oppfyllingsgrad, selv om det var et flertall i innstillingen fra komiteen som ville øke rammene.

- Hvilke kriterier legger departementet til grunn for å fastslå hva som er rammene.

Svar:

Samferdselsdepartementet tok utgangspunkt i Stortingets behandling av planmeldingene for å fastslå størrelsen på de økonomiske rammene ved oppfølgingen av NJP og NVVP. Som vist til ble det ved Stortingets behandling av NJP 1998-2007 vedtatt å øke planrammene til krengetogtilpasninger med 600 mill. 1997-kroner til 1 600 mill. kr. Det var imidlertid ikke flertall for å øke den samlede planrammen. Som følge av Stortingets vedtak er bl.a investeringsprosjekter og vedlikeholdstiltak skjøvet noe ut i tid sammenliknet med planene i St.meld. nr. 39 (1996-97).

Det var ved samferdselskomiteens behandling av NVVP 1998-2007 flertall for å øke rammene, jf. Innst. S. nr. 273 (1996-97). Ved Stortingets behandling av NVVP ble det imidlertid ikke gjort vedtak om økte rammer til vegformål. For den videre oppfølgingen av NVVP fant Samferdselsdepartementet det derfor riktig å ta utgangspunkt i Regjeringens framlegg til rammer. Samferdselsdepartementet vil for øvrig vise til at det også i de årlige budsjettproposisjoner er lagt til grunn Regjeringens vegplanrammer når det vises til oppfyllingsgrad.

Spørsmål 2

Vegplanperioder - Fordeling av investeringer på riks- og stamveger

Det ønskes en fylkesfordelt oversikt over riks- og stamveginvesteringer, der stamveginvesteringene er plassert på fylker og ikke i stamvegruter, for planperiodene fra og med 1986-89 til og med inneværende 4-årsperiode (ut fra budsjettforslag for 2001), samt det samme ut fra forslaget i NTP for 2002-2005.

Svar:

Vedlagt følger oversikt over den fylkesvise fordelingen av investeringene på stamvegnettet og øvrig riksvegnett i periodene fra og med 1986-89 til og med 1998-2001, basert på bevilgninger for årene 1986-1999, gjeldende budsjett for 2000 og budsjettforslaget

for 2001. I St.meld. nr. 46 er det bare tatt stilling til prioriteringen av større stamvegprosjekter i perioden 2002-2005. Fordeling av hele stamvegrammen på prosjekter og fylker vil derfor først bli avklart i det videre arbeidet med handlingsprogrammet for perioden.

For å gjøre oversikten mest mulig ensartet, er tidligere kapittel 1331 post 60 Særskilte investeringer mv for kollektivtrafikk i storbyene, inkludert i de fylkesvise bevilgningene fra og med 1993 til og med 1996. Fra 1997 inngår disse midlene i post 30. I tillegg er tidligere kapittel 1322 post 71 Tilskudd til rassikring,

inkludert i bevilgningene for perioden 1994-97. Tidligere post 31 Tilskudd til rassikring og post 32 Legging av fast dekke på riksveger, er inkludert i bevilgningene for perioden 1998-2001.

Vi gjør oppmerksom på at oversikten ikke er korrigert for endringer som følge av overgangen til nytt budsjettssystem fra og med 1998. Dette medfører at bevilgningene for de tre første periodene er eksklusive de administrasjonskostnader som fra og med 1998 er belastet post 30.

Fordeling av riksveginvesteringer på fylker i perioden 1986-2001

Mill 2000-kroner

	Bevilget 1986-1989	Bevilget 1990-1993	Bevilget 1994-1997	Bevilget 1998-2000 forslag 2001
Østfold	387	472	698	527
Akershus	1 002	1 814	2 321	1 718
Oslo	981	1 620	1 231	899
Hedmark	440	603	297	217
Oppland	663	1 028	468	248
Buskerud	578	647	714	1 243
Vestfold	456	787	1 061	1 394
Telemark	587	739	591	452
Aust-Agder	350	401	410	361
Vest-Agder	362	487	420	401
Rogaland	570	635	749	584
Hordaland	1 640	1 802	1 968	2 031
Sogn og Fjordane	965	1 347	1 283	1 389
Møre og Romsdal	876	1 109	988	971
Sør-Trøndelag	688	848	984	931
Nord-Trøndelag	601	657	590	453
Nordland	1 949	2 110	1 699	952
Troms	864	1 068	651	674
Finmark	834	810	684	689
Sum	14 790	18 984	17 808	16 134

Spørsmål 3

Bompengesatser

Det ønskes en oversikt over bompengeprosjekter som har en pris for passering på over 50 kroner for småbil og 100 kroner for tunge kjøretøyer hver veg.

Svar:

Vedlagt følger en oversikt over bompengeprosjekter med en pris for passering uten rabatt på over 50 kroner

Bompenger ved bomstasjon

for liten bil og 100 kroner for tunge kjøretøy. For de prosjekter hvor innkrevningen kun skjer i en retning er dette uthevet. Oversikten tar med prosjekter hvor innkrevningen skjer ved bomstasjon og prosjekter der innkrevningen skjer som et påslag på ferjetaksten (sistnevnte prosjekter er også omtalt spesielt). For prosjekt med passasjerbetaling er dette påpekt.

Fylke	Prosjekt	Pris liten bil	Pris stor bil	Innkrevings- type	Kommentar
Østfold	Rv 108 Hvalertunnelen	50,-	100,-	Innkrevning en retning	
Akershus/ Buskerud	Rv23 Oslofjordforbindelsen	50,-	110,-/220,-	Innkrevning hver veg	220,- for bil over 12,4m
Rogaland	E39 Rennesøy fastlands- forbindelse	90,-	280,-/475,-	Innkrevning hver veg	475,- for bil over 12,4m
Hordaland	Rv551 Folgefonntunnelen	50,-	100,-	Innkrevning hver veg	Åpner sommeren 2001 Takstene er ikke endelig fastsatt.
	Rv562 Askøybrua	100,-	250,-/500,-	Innkrevning en retning	
	Ev39 Trekantsambandet	75,-	225,-/450,-	Innkrevning hver veg	Innkrevning fra bomstasjon starter i 2000/01. Takstene er ikke ende- lig fastsatt.
	Fv207 Bjorøy	120,-	120,-	Innkrevning en retning	Lik takst alle biler
	Ev39 Nordhordlandsbrua	45,-	140,-/280,-	Innkrevning hver veg	280,- for bil over 12,4m,
	Rv566 Osterøybrua	40,-	150,-/300,-	Innkrevning hver veg	300,- for bil over 12,4m, passasjerbetaling
Sogn og Fjordane	Rv5 Fjærland-Sogndal	135,-	420,-/625,-	Innkrevning hver veg	
	Rv5 Naustdalstunnelen	40,-	125,-	Innkrevning hver veg	
Møre og Romsdal	Rv658 Ålesundtunnelane	55,-	120,-/250,-	Innkrevning hver veg	250,- for bil over 12,4m, passasjerbetaling
	Rv 64 Skålavegen	55,-	185,-/345	Innkrevning hver veg	345,- for bil over 12,4m, passasjerbetaling
	Ev39 Krifast	60,-	205,-/350,-	Innkrevning hver veg	350,- for bil over 12,4m, passasjerbetaling
Sør- Trøndelag	Rv714 Hitra-Fastlandet (en del av Hitra-Frøya fastlandsforbindelse)	70,-	210,-/410,-	Innkrevning hver veg	410,- for bil over 12,4m, passasjerbetaling
	Rv714 Hitra-Frøya (en del av Hitra-Frøya fastlandsforbindelse)	70,-	210,-/410,-	Innkrevning hver veg	410,- for bil over 12,4m, passasjerbetaling
	Hitra-Fjellværøy (en del av Hitra-Frøya fastlandsforbindelse)	55,-	170,-	Innkrevning hver veg	Passasjerbetaling
Nord- Trøndelag	Rv755 Skarnsundbrua	62,-	185,-/308,-	Innkrevning hver veg	308,- for bil over 12,4m
Nordland	Ev10 Nappstraumen tunnel	65,-	130,-/215,-	Innkrevning hver veg	215,- for bil over 12,4m
	Rv17 Helgelandsbrua	78,-	163,-/315,-	Innkrevning hver veg	315,- for bil over 12,4m
Finnmark	Ev69 FATIMA	125,-	400,-/670,-	Innkrevning hver veg	670,- for bil over 12,4m, passasjerbetaling

Bompenger som påslag på ferjetaksten

Fylke	Prosjekt	Pris liten bil Takstgruppe B2	Pris stor bil Takstgruppe B9
Rogaland	E39 Rennesøy fastlandsforbindelse ferjesambandet Randaberg-Skudneshavn	90,-	475,-

Hordaland	Ev39 Trekantsambandet ferjesambandene:		
	Rv543/Rv545 Utboa-Skjersholmane	31,-	130,-
	Rv1/Rv541 Valevåg-Mosterhamn	23,-	95,-
	Rv1/Rv545 Valevåg-Skjersholmane	23,-	95,-
Sogn og Fjordane	Rv 5 Ferjesambandet Fodnes-Manhiller	39,-	160,-

Takster ved ferjesambandet Randaberg - Skudeneshavn

Gruppe	Å betale	Bompenger
A1: Persontakst voksne	39	
A2: Persontakst honnør/barn	20	
B2: Kjøretøy t.o.m. 6,0 m	216	90
B3: Kjøretøy 6,01 - 7,0 m	565	280
B4: Kjøretøy 7,01 - 8,0 m	615	280
B5: Kjøretøy 8,01 - 10,0 m	695	280
B6: Kjøretøy 10,01 - 12,0 m	750	280
B7: Kjøretøy 12,01 - 14,0 m	1 000	475
B8: Kjøretøy 14,01 - 17,0 m	1 075	475
B9: Kjøretøy 17,01 - 19,0 m	1 140	475
B10: Kjøretøy 19,01 - 22,0 m	1 210	475
C: Mopeder og motorsykler	65	

Alle takster er beregnet ut fra gjeldende riksregulativ for ferjetakster pr. 1. januar 2000, sone 25, med et fast påslag for bompenger.

Rabattsystemet i riksregulativet for ferjetakster gjelder også for bompengandelen.

Rv 543/Rv 545 Utbjoa - Skjersholmane, Hordaland

Gruppe	Å betale	Bomp.andel
A1: Persontakst voksne	27	
A2: Persontakst honnør/barn	14	
B2: Kjøretøy t.o.m. 6,0 m	111	31
B3: Kjøretøy 6,01 - 7,0 m	250	67
B4: Kjøretøy 7,01 - 8,0 m	295	80
B5: Kjøretøy 8,01 - 10,0 m	365	95
B6: Kjøretøy 10,01 - 12,0 m	420	105
B7: Kjøretøy 12,01 - 14,0 m	470	110
B8: Kjøretøy 14,01 - 17,0 m	540	115
B9: Kjøretøy 17,01 - 19,0 m	605	130
B10: Kjøretøy 19,01 - 22,0 m	670	135
C: Mopeder og motorsykler	58	13

Alle takster er beregnet ut fra gjeldende riksregulativ for ferjetakster pr. 1. januar 2000. Bompengandelen utgjør differansen mellom takstgruppe 21 og 13. Passasjerer er fritatt for bompengbetaling.

Rv 1/Rv 541 Valevåg - Mosterhamn, Hordaland

Gruppe	Å betale	Bomp.andel
A1: Persontakst voksne	20	
A2: Persontakst honnør/barn	10	
B2: Kjøretøy t.o.m. 6,0 m	76	23
B3: Kjøretøy 6,01 - 7,0 m	174	51
B4: Kjøretøy 7,01 - 8,0 m	205	61
B5: Kjøretøy 8,01 - 10,0 m	260	72

B6: Kjøretøy 10,01 - 12,0 m	305	80
B7: Kjøretøy 12,01 - 14,0 m	345	80
B8: Kjøretøy 14,01 - 17,0 m	410	90
B9: Kjøretøy 17,01 - 19,0 m	460	95
B10: Kjøretøy 19,01 - 22,0 m	520	100
C: Mopeder og motorsykler	44	10

Alle takster er beregnet ut fra gjeldende riksregulativ for ferjetakster pr. 1. januar 2000. Bompengandelen utgjør differansen mellom takstgruppe 12 og 6. Passasjerer er fritatt for bompengbetaling.

Rv 1/Rv 545 Valevåg - Skjersholmane, Hordaland

Gruppe	Å betale	Bomp.andel
A1: Persontakst voksne	20	
A2: Persontakst honnør/barn	10	
B2: Kjøretøy t.o.m. 6,0 m	76	23
B3: Kjøretøy 6,01 - 7,0 m	174	51
B4: Kjøretøy 7,01 - 8,0 m	205	61
B5: Kjøretøy 8,01 - 10,0 m	260	72
B6: Kjøretøy 10,01 - 12,0 m	305	80
B7: Kjøretøy 12,01 - 14,0 m	345	80
B8: Kjøretøy 14,01 - 17,0 m	410	90
B9: Kjøretøy 17,01 - 19,0 m	460	95
B10: Kjøretøy 19,01 - 22,0 m	520	10
C: Mopeder og motorsykler	44	10

Alle takster er beregnet ut fra gjeldende riksregulativ for ferjetakster pr. 1. januar 2000. Bompengandelen utgjør differansen mellom takstgruppe 12 og 6. Passasjerer er fritatt for bompengbetaling.

Rv 5 Fodnes - Mannhiller, Sogn og Fjordane

Gruppe	Å betale	Bomp.andel
A1: Persontakst voksne	27	10
A2: Persontakst honnør/barn	14	5
B2: Kjøretøy t.o.m. 6,0 m	80	39
B3: Kjøretøy 6,01 - 7,0 m	183	86
B4: Kjøretøy 7,01 - 8,0 m	215	101
B5: Kjøretøy 8,01 - 10,0 m	270	117
B6: Kjøretøy 10,01 - 12,0 m	315	128
B7: Kjøretøy 12,01 - 14,0 m	360	135
B8: Kjøretøy 14,01 - 17,0 m	425	150
B9: Kjøretøy 17,01 - 19,0 m	475	160
B10: Kjøretøy 19,01 - 22,0 m	535	165
C: Mopeder og motorsykler	45	16

Alle takster er beregnet ut fra gjeldende riksregulativ for ferjetakster pr. 1. januar 2000. Bompengandelen utgjør differansen mellom takstgruppe 13 og 3. Farlig last betaler dobbel takst, men bompenger kun en gang, dvs. sone 13 + sone 3 (sone 3 = ferjetaksten).

Rabattsystemet i riksregulativet for ferjetakster gjelder også for bompengandelen.

Syklister, som benytter buss i rute, er fritatt for betaling av bompenger.

Spørsmål 4

Luftfart – "Open Sky"

Det er åpnet for "Open Sky" avtaler i luftfarten utenfor EØS-området.

- Kan departementet angi omfanget av inngåtte avtaler og gi en vurdering av muligheten for en god sikkerhetskontroll av selskapene og deres materiell, bl.a. omfang av plattformkontroll etc.?

Svar:

Norge (og Sverige og Danmark) har inngått i overkant av 90 luftfartsavtaler med tredjeland, og av disse er ca. 20 av typen "Open Sky", eller av en meget liberal karakter. Disse avtalene er i overveiende grad inngått i løpet av det siste halve decenniet.

Generelt har alle luftfartsavtaler en henvisning i ingressen til at partene er medlemmer av ICAO (*International Civil Aviation Organization*), og avtalene har i tillegg i en av artiklene bestemmelser om at partene har rett til å trekke tilbake godkjennelsen av den annen parts flyselskap(er), dersom det er mistanke om at flyselskapet ikke oppfyller minstestandarder som er satt av ICAO.

Bestemmelsene i luftfartsavtalene med hensyn til sikkerhet søkes hele tiden styrket ved det arbeid som utføres i internasjonale luftfartsorganisasjoner. Selv om dagens sikkerhetsnivå innen internasjonal luftfart er høyt, arbeider organisasjonene kontinuerlig for at sikkerhetsnivået skal bli enda høyere. Norge er som tidligere nevnt medlem av den internasjonale luftfartsorganisasjonen ICAO. Dette er en FN-organisasjon som har 185 medlemsstater. Norge er likeledes medlem av den europeiske luftfartsorganisasjonen ECAC (*European Civil Aviation Conference*), som har 38 medlemsstater.

ICAO har utarbeidet sikkerhetsprogrammet *Universal Safety Oversight Audit Programme*, som innen utgangen av år 2001 skal ha foretatt en sikkerhetssjekk av samtlige medlemsstaters tilsynsmyndigheter og deres evne til å opprettholde og gjøre bruk av ICAO's standarder.

ECAC har, på sin side, vedtatt et eget europeisk sikkerhetsprogram kalt *Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA)*. Sikkerhetsprogrammet er basert på prinsippet om ikke-diskriminering, og anvendes likt med hensyn til fartøy, operatører og myndigheter, både innen ECAC og utenfor. Dets hovedmål er:

- å samle inn, analysere og sørge for gjensidig utveksling av informasjon mellom luftfartsmyndighetene
- foreta evalueringsbesøk i fremmede stater, og
- foreta nødvendig oppfølging av foretatte besøk

Etter dette programmet kan enhver ECAC-stat foreta en såkalt plattformkontroll av ethvert utenlandsk regis-

trert fly, det være seg ECAC eller ikke-ECAC registrert. Luftfartstilsynets inspektører som foretar plattformkontrollen, undersøker flyets og mannskapets dokumenter, flyets tilstand, og tilstedeværelse og tilstand av obligatorisk kabin utstyr. SAFA har et eget sentralt data- og analysesenter med sikkerhetsdata innhentet fra plattformkontroller, som er en viktig informasjonskanal for luftfartsmyndighetene. I Norge er det hittil i år (oktober 2000) foretatt 23 plattformkontroller.

ECAC har videre vedtatt en standard sikkerhetsklausul til bruk i bilaterale luftfartsavtaler. Denne sikkerhetsklausulen forsterker det gjensidige og legale grunnlaget for begge parter i en luftfartsavtale til å foreta en plattformkontroll av fly tilhørende den annen part. Sikkerhetsklausulen legger videre et generelt grunnlag for utviklingen av et samarbeid om sikkerhet mellom partene. Luftfartsmyndighetene har som prioritert oppgave å få innarbeidet sikkerhetsklausulen i de bilaterale luftfartsavtaler Norge fremforhandler samt i eksisterende avtaler som reforhandles.

ECAC's SAFA-program er allerede gjennomført i Norge. I tillegg forventes det at EU vil legge frem forslag til et rådsdirektiv om etablering av sikkerhetsvurdering av fly fra tredjeland som anvender EU-lufthavner. EU's regelverk bygger på de samme prinsipper som ligger i SAFA-prosedyren. Direktivet vil også trolig bli vedtatt implementert i Norge gjennom EØS-avtalen.

Det vises forøvrig til den redegjørelsen som ble gitt i St.prp. nr. 1 ((1997-98) (Samferdselsdepartementet) i forbindelse med oppfølgingen av St.meld. nr. 26 (1996-97) *Om skandinavisk luftfartspolitik og forlen- gelse av SAS-samarbeidet*.

Spørsmål 5*Tonnasje over havner*

Det ønskes en oversikt over lastet og losset tonnasje i nasjonal havner, regionale havner samt de viktigste øvrige havner, innbefattet offentlige og private havner.

Svar:

Vedlagt ligger Norsk Havneforbunds statistikk for 1999. Det understrekes at statistikken kun viser godsomsetning målt i tonn, samt antall containere. Tabellen er derfor uegnet til å si noe om havnenes innbyrdes styrkeforhold målt i andre enheter.

Havn	Godsomsetning 1999 i 1000 tonn									Antall containere i TEU		
	Offentlige kaier			Private kaier			Totalt			Off. kaier	Priv. kaier	Totalt
	Stykk- gods	Våt- bulk	Tørr- bulk	Stykk- gods	Våt- bulk	Tørr- bulk	Off. kaier	Priv. kaier	Alle kaier			
Nasjonale havner: Bergen og Omland	631	0	0	1 680	89 840	2 049	631	93 574	94 205	18 415	0	18 415

Havn	Godsomssetning 1999 i 1000 tonn						Antall containere i TEU					
	Offentlige kaier			Private kaier			Totalt					Totalt
	Stykk- gods	Våt- bulk	Tørr- bulk	Stykk- gods	Våt- bulk	Tørr- bulk	Off. kaier	Priv. kaier	Alle kaier	Off. kaier	Priv. kaier	
Bodø	161	0	42	2	216	260	203	478	681	9 703	0	9 703
Grenland	440	0	1 544	738	2 655	4 435	1 984	7 828	9 812	6 200	36 200	42 400
Kristiansand	883	98	100	151	229	482	1 081	862	1 943	39 338	0	39 338
Oslo	3 459	2 022	1 224	142	0	0	6 705	142	6 847	177 191	0	177 191
Stavanger	67	0	153	307	331	1 474	220	2 112	2 332	2 642	27 938	30 580
Tromsø	125	0	0	409	418	0	125	827	952	2 710	0	2 710
Trondheim	262	15	411	0	512	54	688	566	1 254	2 110	0	2 110
Regionale havner:												
Hammerfest	72	0	42	0	181	0	114	181	295	361	0	361
Harstad	33	0	10	7	389	100	43	496	539	1 709	0	1 709
Kirkenes	14	32	1	20	52	0	47	72	119	78	0	78
Larvik	703	39	425	11	0	0	1 167	11	1 178	14 096	0	14 096
Sandnes- sjøen	150	0	0	12	100	15	150	127	277	0	0	0
Ålesund	167	0	40	420	328	152	207	900	1 107	19 635	8 638	28 273
Andre havner:												
Alta	61	21	7	79	6	333	90	423	509	2 121	21	2 142
Andøy	3	0	11	49	9	27	14	85	99	0	0	0
Arendal	25	0	65	50	23	137	90	210	300	0	0	0
Borg	529	407	701	35	1 014	991	1 637	2 040	3 677	36 010	0	36 010
Borre	36	0	0	0	0	0	36	0	36	100	0	100
Brønnøy	42	1	11	1	17	1 195	54	1 213	1 267	33	18	51
Båtsfjord	54	25	8	1	68	29	87	98	185	63	0	63
Drammen	307	109	82	511	22	686	498	1 219	1 717	137	0	137
Egersund	252	0	102	338	69	531	354	938	1 292	3 616	0	3 616
Farsund	347	6	120	1 069	13	192	473	1 274	1 747	0	0	0
Florø	65	0	27	387	203	281	92	871	963	2 100	17 145	19 245
Hadsel	53	1	78	3	97	20	132	120	252	1 436	0	1 436
Halden	123	0	33	346	0	279	156	625	781	22 082	0	22 082
Havøysund	6	2	2	13	1	3	10	17	27	29	7	36
Karmsund	321	46	270	498	413	1 517	637	2 428	3 065	5 461	610	6 071
Kristiansund	23	11	56	390	504	91	90	985	1 075	586	0	586
Levanger/ Verdal	67	3	310	572	0	18	380	590	970	100	0	100
Lillesand	2	0	71	14	0	54	73	68	141	0	0	0
Lødingen	8	2	4	4	2	15	14	21	35	0	0	0
Mo I Rana	50	1	1 084	1 296	2	915	1 135	2 213	3 348	0	0	0
Molde	33	17	68	22	0	47	118	69	187	280	33	313
Mosjøen	9	2	61	162	35	405	72	602	674	0	0	0
Moss	385	0	100	242	61	602	485	906	1 390	27 037	0	27 037
Måløy	257	3	21	268	139	579	281	986	1 267	13 076	0	13 076
Namsos	25	0	69	0	0	60	94	60	154	0	0	0
Narvik	28	0	1	0	0	11 972	29	11 972	12 001	70	0	70
Nordkapp	7	0	9	43	190	5	16	238	254	30	15	45
Orkanger	55	0	101	0	0	240	156	240	396	943	0	943
Sandefjord	593	0	0	0	49	0	593	49	642	0	0	0
Sandnes	167	2	51	37	12	45	220	94	314	0	0	0
Sauda (1998)	170	0	573	0	0	0	743	0	743	5 105	0	5 105
Sortland	75	40	10	5	0	219	125	224	349	1 800	0	1 800
Steinkjer	30	50	67	0	0	0	147	0	147	65	0	65
Stord	15	7	87	301	7	162	109	470	579	32	3 890	3 922
Tønsberg	17	13	127	2	9 678	18	157	9 698	9 855	3 307	0	3 307
Vadsø	13	6	8	0	0	0	27	0	27	0	0	0
Vardø	15	0	0	38	0	0	15	38	53	100	0	100
Vikna	22	0	4	24	10	1	26	35	60	500	0	500

Havn	Godsomssetning 1999 i 1000 tonn									Antall containere i TEU		
	Offentlige kaier			Private kaier			Totalt			Off. kaier	Priv. kaier	Totalt
	Stykk- gods	Våt- bulk	Tørr- bulk	Stykk- gods	Våt- bulk	Tørr- bulk	Off. kaier	Priv. kaier	Alle kaier			
Vågan	30	0	15	3	21	14	45	38	83	135	23	158
Øksnes	1	3	4	52	5	0	8	57	65	0	0	0
Total	11 488	2 984	8 475	10 754	107 941	30 703	22 947	149 398	172 344	420 542	94 538	515 080

Kilde: Norsk Havneforbund 2000

Spørsmål 6

Havnestruktur

Ligger det i departementets vurdering at vi har havner som verken er nasjonale eller regionale; som ut fra næringsstruktur og framtidige transportkorridorer vil spille en sentral rolle?

Svar:

Fiskeridepartementet la i St. meld nr. 46 (1996-97) Havner og infrastruktur for sjøtransport til grunn at omfanget av klassifiseringen av havner i først omgang bør identifisere de havner som har særlig viktige funksjoner i nasjonal og regional sammenheng. Hensikten med klassifisering er å identifisere havner av særlig betydning, og hvor stat, fylkeskommuner og kommuner derfor bør ha et særlig ansvar for at disse havnene kan fungere effektivt i et helhetlig transportnett. Klassifiseringen skal imidlertid ikke være et statisk system. Så vel endringer i næringsstruktur, transportmønster som samarbeider mellom havner vil kunne medføre endringer i klassifiseringen. Departementet ser det imidlertid som viktig at grunnlaget for framtidig klassifisering blir klargjort før man går inn på endringer av dagens klassifisering. Etter departementets vurdering bør gjennomgang av klassifiseringen av havner inngå i arbeidet med revisjon av havne- og farvannsloven som departementet har startet opp.

Spørsmål 7

Flyplasstrukturen - Utgiftsfordeling Sivil luftfart - Forsvaret

- Det ønskes en orientering om hvordan utgiftene i dag fordeles mellom Luftfartsverket etc. og Forsvaret på flyplasser der en har blandet drift av sivile og militære aktiviteter.
- Av fagmilitære rapporter (som foreløpig ikke er behandlet politisk) går det fram at det kan være aktuelt å trekke Forsvaret ut fra en del flyplasser. Kan det gis en oversikt over hvilke flyplasser dette kan gjelde, og har det vært vurdert hvilke konsekvenser dette på sikt kan få for driften av disse flyplassene?

Svar:

Samferdselsdepartementet har innhentet opplysninger fra Forsvarsdepartementet og Luftfartsverket for å kunne besvare spørsmålet.

Dagens modell, som er historisk basert og som vil bli erstattet av et nytt avtaleverk, innebærer at Luftfartsverket har ansvaret for *lufttrafikk*tjenesten på alle flyplassene, både de militære og de sivile. Det vil si at utgiftene til denne tjenesten belastes Luftfartsverket. Dette gjelder også på flyplasser som har minimal sivil trafikk, som for eksempel Rygge. På andre områder finnes det ingen avklart fordeling av utgifter mellom Luftfartsverket og Forsvaret på de lufthavnene som er både militære og sivile.

Hovedprinsippet i dag er at den største aktøren på en lufthavn har ansvaret tilknyttet driften av *bakketjenesten* (eks. snørydding, brann – og redningstjeneste). For eksempel driver Forsvaret disse tjenestene på Bodø lufthavn, mens Luftfartsverket står for bakketjenesten på Bergen lufthavn, Flesland.

Tabellen nedenfor viser en fordeling av ansvaret for bakketjenesten på de ulike lufthavnene i dag:

Lufthavn	Ansvar for <i>bakketjenesten</i>
Trondheim lufthavn, Værnes	Forsvaret
Bergen lufthavn, Flesland	Luftfartsverket
Stavanger lufthavn, Sola	Luftfartsverket
Tromsø lufthavn	Luftfartsverket
Bodø lufthavn	Forsvaret
Rygge lufthavn	Forsvaret
Andøya lufthavn	Forsvaret
Bardufoss lufthavn	Forsvaret
Harstad/Narvik lufthavn, Evenes	Luftfartsverket
Kirkenes lufthavn	Luftfartsverket
Banak lufthavn, Lakselv	Forsvaret

Det legges opp til at ovenstående ansvarsdeling mellom Luftfartsverket og Forsvaret skal endres. Grunnlaget for dette vil være rammeavtalen mellom Samferdselsdepartementet og Forsvarsdepartementet om fordeling av ansvar og utgifter ved statens flyplasser (datert september 1999). Med basis i denne avtalen er

det utarbeidet en sentral samarbeidsavtale mellom Luftfartsverket og Forsvaret. I tillegg utarbeides det lokale avtaler mellom partene for den enkelte flyplass. Disse avtalene klargjør en ansvars- og kostnadsdeling ved de flyplassene som berøres. Avtaleverket mellom Luftfartsverket og Forsvaret vil også omfatte lufttrafikk-tjenesten.

Kostnadsfordelingen vil basere seg på sivile og militære flybevegelser, og er planlagt satt i kraft 1. januar 2001, forutsatt at endelige avtaleinngåelser er skjedd i tide til dette.

Konsekvenser dersom Forsvaret trekker seg ut

Forsvarsdepartementet opplyser at Forsvarsstudien (FS-2000) foreslår at Luftforsvaret trekker seg ut fra eller betydelig reduserer aktiviteten ved følgende flyplasser:

- Andøya flystasjon - 333 skv foreslått flyttet til Bodø
- Bardufoss hovedflystasjon - deployeringsbase for helikopter
- Evenes flystasjon - ingen aktivitet
- Flesland flystasjon - ingen aktivitet
- Værnes flystasjon - Flyskolen flyttes, foreslått etablering av skoleavdeling for Heimevernet
- Torp flystasjon - ingen aktivitet

Forsvarsdepartementet opplyser videre at det fra Forsvarets side foreløpig ikke er gjennomført noen vurdering av hvilke konsekvenser en redusert aktivitet,

eller ingen videreføring av militær aktivitet vil ha for berørte flyplasser som helhet. Som et ledd i Forsvarets prosjekt ARGUS arbeid med Forsvarssjefens innspill til neste langtidsproposisjon for Forsvaret, pågår det en militær konsekvensutredning av redusert/bortfall av militær aktivitet ved enkelte flyplasser. Det er ikke kjent på nåværende tidspunkt i hvilken grad denne konsekvensutredning vil berøre samferdselspolitiske problemstillinger.

I forhold til Luftfartsverkets virksomhet, vil Samferdselsdepartementet vise til at Forsvaret i dag bærer den største delen av utgiftene til bakketjenesten ved Banak lufthavn, Lakselv, Bardufoss lufthavn, Andøya lufthavn og Trondheim lufthavn, Værnes. For Værnes og Banak er det inngått en samarbeidsavtale mellom Forsvaret og Luftfartsverket om at Luftfartsverket skal overta ansvaret av bakketjenesten.

På de andre flyplassene som er drevet av Forsvaret, er det liten sivil trafikk. Transport av Forsvarets personell utgjør størsteparten av aktiviteten her.

Dersom Forsvaret trekker seg helt ut fra videre drift av bakketjenesten ved de aktuelle flyplassene, må konsekvensene dette får for Luftfartsverket, herunder de økonomiske konsekvensene, kartlegges grundig i forhold til andre behov. Det eksisterer i dag ingen oversikt over de økonomiske konsekvensene dersom dette skjer. Enkelte grove kalkyler er imidlertid foretatt fra Luftfartsverkets side; på Bardufoss vil for eksempel Luftfartsverkets utgifter øke med 25 millioner kroner årlig. For Andøya ligger beløpet rundt 15 millioner kroner.

I tillegg til økte utgifter til drift vil det også være nødvendig med store investeringer på disse flyplassene. Nye brøytebiler, vedlikehold av spesielt lange rullebaner, radarer og lignende krever store beløp.

Spørsmål 8

Økonomisk oppfølging Norsk veg- og vegtrafikkplan (NVVP) 1998-2007. Kap. 1320 post 24 Statens vegvesens produksjon/forventet bevilgning 1998-2001

Det vises til at planrammen under post 24 i NVVP var satt til -160 mill. kroner og at forventet bevilgning 1998-2001 er -440 mill. kroner jf. tabell 2.4 i meldingen.

- Det ønskes en nærmere redegjørelse for hvordan beløpet -440 mill. kroner framkommer, og bl.a. om dette skyldes justeringer eller reell inntektsøkning.

Svar:

Årsaken til differansen mellom planrammen på post 24 i NVVP for perioden 1998-2001 på -160 mill. kr og forventet bevilgning i samme periode på -440 mill. kr skyldes at avkastningskravet for egen produksjon er endret fra 2 pst. til 7 pst. av verdien av egenkapitalen. Dette er nærmere utdypet nedenfor.

I budsjettproposisjonen for 1997 (s. 84) ble det gitt følgende omtale av avkastningskravet for produksjon:

"Avkastning for vegvesenets produksjon settes foreløpig til 7 pst. Departementet vil komme tilbake til mer nøyaktig verdifastsettelse av produksjonsvirksomheten og krav til avkastning i budsjettproposisjonen for 1998."

I samferdselskomitéens behandling av budsjettproposisjonen for 1997, jf. Budsjett-innst. S. nr. 14 (1996-97), side 20, sa flertallet følgende:

"Flertallet ser det som en forutsetning at produktionsvirksomheten har en nødvendig frihet til å investere i maskinutstyr som er hensiktsmessig for å få en mest mulig rasjonell og effektiv produksjon. Utfra at maskinparken har en for høy gjennomsnittsalder og at det er såvidt stor forskjell i rammebetingelser mellom vegvesenet og private bør avkastningskravet i forhold til konkurranseevnen settes til 2 prosent."

Det ble i St.prp. nr. 1 for 1997 argumentert for at størrelsen på overskuddet burde fastlegges på basis av en vurdering av egenkapitalen i produksjonsvirksomheten, jf. St.prp. nr. 1 for 1998, side 69. Verdien av kapitalen var i budsjettproposisjonen for 1997 grovt anslått til 1 300 mill. kr. En avkastning på 2 pst. ville innebære en avkastning på 26 mill. kr. Avkastningskravet på post 24 ble i St.meld. nr. 37 om NVVP 1998-2007 satt til 40

mill. kr pr. år i hele planperioden, dvs. 160 mill. kr i perioden 1998-2001. Også i stortingsmeldingen ble det, på lik linje med St.prp. nr. 1 for 1997, varslet om at man ville komme tilbake til krav til avkastning i budsjettet for 1998.

I St.prp. nr. 1 (1997-98) gikk det fram at arbeidet med vurdering av avkastningskrav og verdifastsettelse ennå ikke var ferdig. Departementet la da til grunn samme avkastning som ble vedtatt for 1997, dvs. 110 mill. kr.

I St.prp. nr. 1 (1998-99) kom departementet tilbake til verdifastsettelse av produksjonsutstyret og størrelsen på avkastningskravet. Departementet la her til grunn et avkastningskrav på 7 pst. av den aktuelle verdien for vegvesenets bygninger og maskiner beregnet etter de samme regler som private bedrifter, hvilket ga et krav på 110 mill. kr. Dette avvek fra flertallet i samferdselskomitéens vurdering i forbindelse med behandlingen av budsjettet for 1997 som mente 2 pst. var et riktig nivå. Departementet la imidlertid vekt på at den høye gjennomsnittsalderen ville reflekteres i verdiene på maskinene.

I budsjettproposisjonen for 2000 og 2001 er det også gitt en omtale av avkastningskravet. For begge årene er avkastningskravet satt til om lag 7 pst. på lik linje med 1999 som gir en avkastning på om lag -110 mill. kr ut fra verdien på maskiner og bygninger.

Spørsmål 9

Økonomisk oppfølging 1998-2001 for de fire transportetatene /bedriftene vedr. drift og vedlikehold

Om det er mulig å splitte drift og vedlikehold for samtlige etater, ønskes en samlet tabelloversikt for de fire etatene Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Luftfartsverket for perioden 1998-2001.

Svar:

Nedenfor følger en oversikt over drift og vedlikehold av infrastrukturen for de fire etatene for perioden 1998-2001. Det gjøres oppmerksom på at tallene til Luftfartsverket ikke er direkte sammenlignbare med tallene for de øvrige etatene. Luftfartsverkets investeringer omfatter både vedlikehold av infrastrukturen, som f.eks. reasfaltering av banesystemet, og investeringer for øvrig. Tallet under kolonnen for vedlikehold omfatter begge deler. Det er ellers knyttet noen kommentarer til tallene fra Kystverket, jf. fotnotene til tabellen.

Tallene for 1998 og 1999 er regnskapstall med unntak av Kystverkets tall som er bevilgninger. Beløpene for 2000 og 2001 er henholdsvis bevilgninger og forslag til bevilgninger for alle etater.

Tallene er summert for perioden 1998 - 2001 i tabellen nedenfor.

	Mill. 2 000-kroner	
	Drift	Vedlikehold
Jernbaneverket	7 522	3 376
Kystverket	597	388
- herav:		
- Fiskerihavner (kap. 1064 post 30,45 og 60) ¹⁾		55
- Fyrtjenesten (kap. 1065) ²⁾	507	324
- Trafikksentraler (kap. 1067) ³⁾	90	9
Luftfartsverket	6 964	3 006
Statens vegvesen (kap. 1320 post 23)	9 000	5 700
Sum	24 083	12 470

¹⁾ Kap. 1064 Havnetjenesten. Først fra budsjettåret 2000 ble det opprettet en egen vedlikeholdspost, post 45, der bevilgede midler kun skulle benyttes til vedlikehold. Før dette benyttet man midler fra post 30 til vedlikehold av moloskader. Fortsatt må en del midler fra denne posten benyttes til akutte moloskader.

²⁾ Kap. 1065 Fyrtjenesten. Post 01 dekker både drift og ordinært vedlikehold. Fordelingen mellom drift og vedlikehold er basert på en erfaringsmessig vurdering.

³⁾ Kap. 1067 Trafikksentraler. Vedlikeholdskostnadene utgjør om lag 10 pst. av kostnadene forbundet med drift av trafikksentraler.

Spørsmål 10

Billettinntekter på ulike persontoggrupper i 1999

Det ønskes en oversikt over billettinntektene på persontrafikken på de ulike toggruppene i 1999; dvs. langdistanse, intercitytrafikk, region- og lokaltog og nærtrafikk.

Svar:

NSB fordeler inntekter på ulike toggrupper på bakgrunn av en modell for inntektsfordeling. Dagens salgssystem har ingen direkte kobling mellom billetten som selges og produktet den benyttes på. Det som registreres er relasjon, billetttype, salgssted mv. Dermed kan én billett gjelde for en reise som dekker flere togprodukter, mens flere togprodukter kan trafikkeres på samme strekning/relasjon.

Inntektsfordelingsmodellen gir beregnede inntekter pr. produkt på bakgrunn av tre faktorer:

- Antall reisende fra tellinger i togene
- Gjennomsnittlig reiselengde (billettstrukturundersøkelser)
- Takstøre (gjennomsnittlig inntekt pr. personkm)

Tabellen under viser en oversikt over trafikkinntekter (øvrige inntekter ikke inkludert) i 1999, fordelt på de ulike hovedtoggruppene:

	(mill. kr)
Langdistanse	607,0
Nærtrafikk	685,0
InterCity	445,9
Lokale- og regionale tog	280,5
Totalt	2 018,4

Spørsmål 11

Mål og resultater oppnådd i perioden 1998-2001

Det ønskes en samlet oppstilling for de fire etatene; Statens vegvesen, Jernbaneverket, Luftfartsverket og Kystverket når det gjelder mål for perioden 1998-2011 og oppnådde resultater (måloppnåelse bl.a. i tall) i perioden og der manko i perioden kommer klart fram. (Jf. for eksempel tabell 2.5 i St.meld. nr. 46 (1999-2000) og tabell side 66 i St.prp. nr. 1 (2000-2001) Samferdselsdepartementet.)

Svar:

Samferdselsdepartementet viser til at virkningsberegninger, slik som presentert i tabell 2.5 i Nasjonal transportplan, ikke er en del av styringssystemet for perioden 1998-2001 for andre etater enn Statens vegvesen. Det er derfor ikke mulig å gi en samlet oppstilling for de fire etatene, slik som samferdselskomiteen ber om.

For planperioden 2002-2011 er det også for jernbanesektoren utført virkningsberegninger som viser hva som kan oppnås i anbefalt strategi. Jf. tabell 13.3 i meldingen hvor det er presentert forventede virkninger av tiltak i vegsektoren og jernbanesektoren på sentrale måleparametre. Oppdaterte virkningsberegninger for første del av planperioden, dvs. perioden 2002-2005, vil bli viktig for de to etatenes oppfølging av anbefalt strategi, og det skal hvert år rapporteres om virkningen på de sentrale måleparametrene og redegjøres for eventuelle avvik i de årlige budsjettproposisjonene.

Spørsmål 12

Krengetoginnsatsen på Sørlandsbanen

- Har en nådd forventet økonomisk resultat for Sørlandsbanen i 2000, bl.a. med bakgrunn i krengetoginnsatsen?

- Det ønskes en oversikt over trafikk tallene for 1999 og forventet for 2000 for Sørlandsbanen.

Svar:

Resultatmessig er NSB i en situasjon med store merkostnader ved at krengetogene ikke kan kjøres i krengetog hastighet, utsatt introduksjon av krengetog på Bergensbanen og et utvidet vedlikeholds- og inspeksjonsprogram. Dette gjelder også Sørlandsbanen slik at økonomiske forventninger ikke er innfridd hittil i 2000.

For Sørlandsbanen ble det registrert 505.636 reisende i 1998 og 521.519 reisende i 1999; en økning på 3,1 prosent.

NSB BA har engasjert Transportøkonomisk institutt (TØI) for å få markedstall for lange reiser knyttet til Sørlands-, Bergens- og Dovrebanen (krengetogstrekningene). TØI har rapportert en vekst i antall passasjerer på alle tre strekninger fra høsten 1998. Det er særlig to hendelser som har ført til økning i de lange togreisene mellom Oslo og Kristiansand flyttingen av hovedflyplassen og introduksjon av nytt togmateriell (Signatur) fra 1. november 1999.

Etter akselbrudd og trafikkproblemer i juni i år har veksten i de lange reisene stoppet opp, og de siste månedene viser en nedgang i antall reisende på Sørlandsbanen ift. 1999. NSB oppgir som de viktigste årsakene til dette at togene ikke går i krengetog hastig-

het, usikkerheten knyttet til togleveransen, lavere kapasitet og færre avganger enn planlagt, samt de generelle problemene med å avvikle togtrafikken i sommer.

TØI-rapporten viser at det på korte reiser har vært en nedgang i antall reisende, med størst utslag i Aust-Agder og Telemark. Dette har vært en gjennomgående trend i 2000, og skyldes delvis endret stoppmønster etter innføringen av Signatur. Nedgangen har blitt ytterligere forsterket etter problemene i sommermånedene i år.

Spørsmål 13

Ansatte i etater/selskap

Det ønskes en samlet oversikt over antall ansatte i 1997 og pr. dags dato for følgende etater og ansatte:

- Statens vegvesen
- Jernbaneverket
- NSB BA
- Luftfartsverket/Luftfartstilsynet
- Kystverket

Svar:

Det blir i tabellen nedenfor gitt en oversikt over antall ansatte i etatene i 1997 og pr. dags dato

Etat	Ansatte i 1997	Dags dato
Statens vegvesen ¹	11 195	10 680
Jernbaneverket ²	3 557	3 606
NSB BA ³	7 751	6 212
Luftfartsverket/Luftfartstilsynet ⁴	1 926	2 299
Kystverket	1 074	1 050
Sum	25 503	23 847

¹ Statens vegvesen har ikke tall for "sum ansatte" for 1997 som kan sammenliknes med "sum ansatte" pr. dato. Det nærmeste er "sum ansatte" for januar 1998, som var første rapporteringsmåneden i etatsdatabasen. Dette tallet er brukt i sammenstillingen i tabellen.

² Jernbaneverket overtok togledelsen fra NSB BA i 1998. Dette utgjorde 180 personer.

³ Morselskapet NSB BA.

⁴ Tallene for antall ansatte er eksklusive OSL (Fornebu/Gardermoen). Luftfartstilsynet ble utskilt som eget organ i 2000, og har pr. 8.11.00 139 årsverk, medregnet stillinger under utlysning/rekruttering.

Spørsmål 14

Passasjerer på jernbanestrekninger

Om mulig ønskes en oversikt (for eksempel for 1999) for de ulike banestrekninger.

Svar:

Tabellen under viser antall reisende i 1999 over tellepunktene for ulike togprodukter, fordelt på banestrekninger. Det er i tillegg vist prosentvis endring i tra-

fikk tallene fra 1998 til 1999. Tellingene ved tellepunkt kan ikke sammenliknes med totalt antall reisende. Totalt antall reisende vil være høyere enn det som fremkommer gjennom tellingene over tellepunkt, fordi ikke alle reiser strekker seg over et tellepunkt. Fordi samme reisende kan være inkludert i flere tellingene, kan trafikk tallene for ulike togprodukter på én strekning ikke summeres.

	Tellepunkt	Trafikktall 1999	Endring 98/99 i pst
<i>Langdistansetog</i>			
Dovrebanen	Hjerkinn	463 178	-4,0
Bergensbanen	Finse	691 595	-0,9
Sørlandsbanen	Lunde	521 519	3,1
Nordlandsbanen	Mo i Rana	176 720	-10,7
<i>Mellomdistansetog</i>			
Østfoldbanen	Moss	820 380	4,8
Vestfoldbanen	Drammen	1 792 275	5,1
Dovrebanen	Hamar	838 053	30,8
Rørosbanen	Hamar	202 942	-3,2
Gjøvikbanen	Jaren	241 809	-6,6
<i>Utenlandstog</i>			
Oslo – Stockholm	Charlottenberg	156 554	11,3
Oslo – Göteborg/København	Kornsjø	219 362	-8,6
<i>Regionale tog</i>			
Randsfjordbanen	Hokksund	24 046	17,9
Sørlandsbanen	Sira	104 876	6,4
Trønderbanen	Støren	68 030	-4,2
	Levanger	384 580	5,0
Raumabanen	Dombås	87 927	- 6,7

Tall for lokaltog er vist i tabellen nedenfor. Tallene er basert på tellinger i utvalgte uker, som benyttes til å anslå helårstall. Tallene for Osloområdet er basert på tellinger ved bygrensen. Antall reisende med lokaltog i Oslo vil totalt sett være vesentlig høyere enn tellingene ved bygrensen tilsier, da mange lokale reiser er internt i Oslo eller internt i Akershus.

Det opplyses følgende beregnede hovedtall for lokal-togene:

	Trafikktall 1999	Endring 98/99 i pst.
Arendalslinjen	94 805	1,0
Lokaltog Oslo	16 800 000	5,0
Lokaltog Jærbanen	2 200 000	5,0
Lokaltog Bergen	1 400 000	6,0

Spørsmål 15

Passasjerer på ekspressbusser

Om mulig ønskes en oversikt over passasjerer på ulike ekspressbussruter, og spesielt på strekninger der ekspressbusser går parallelt med tog og/eller fly.

Svar:

NSB Biltrafikk AS og Norway Bussekspress AS oppgir følgende passasjertall for ruter som går delvis parallelt med toget. Passasjertallene er fra 1999 og omfatter hele rutestrekningen.

NSB Biltrafikk AS:

Strekning	Ant.pass	Parallellitet m.tog
Notodden-Kongsberg-Oslo	480.000	Kongsberg-Oslo
Svelvik-Drammen-Oslo	90.000	Drammen-Oslo
Kongsvinger-Oslo	300.000	Kongsvinger-Oslo

Norway Bussekspress AS:

Rutenavn	Ant. pass	Strekning	Parallellitet m.tog
Oslofjord Ekspressen	2.000	Oslo-Karlshus-Fredrikstad- Skjærhallen	Fredrikstad-Oslo
Nordfjordekspressen	83.365	Måløy-Otta-Oslo	Otta-Oslo
S. og Fj. Ekspressen	105.500	Førde-Gol-Oslo	Gol-Oslo
Haukeliekspressen	142.386	Haugesund-Haukeli-Oslo Bergen-Har- dager-Oslo Skien-Hardanger-Bergen	Bø-Oslo

Rjukanekspresen	26.354	Rjukan-Kongsberg-Oslo	Kongsberg-Oslo
Norway Bussekspress AS:			
Rutenavn	Ant.pass	Strekning	Parallellitet m.tog
Sørlandsbussen	80.476	Kristiansand-Oslo (E18)	Annen trasé
Grenlandsekspressen	111.370	Skien-Siljan-Oslo	Annen trasé
Innherredsekspressen	35.662	Namsos-Steinkjer-Trondheim	Steinkjer-Trondh
E6-expressen	88.000	Oslo-Sarpsborg-Gøteborg	Sarpsborg-Oslo

Spørsmål 16*NSB BA - Dieselbruk*

- Hvor stort er det totale forbruk av diesel i NSB BAs jernbaneproduksjon i 2000, og hvorledes har dette utviklet seg gjennom årene 1997-98-99?

Svar:

For årene 1998 og 1999 kan følgende tall oppgis (Kilde: NSB Miljøregnskap 1999):

	1998	1999
Dieselforbruk (mill. liter)	21,4	20,2

NSBs tall for 1997 mht. registrert dieselforbruk er så usikre at det ikke er ønskelig å oppgi dem.

Total dieselforbruk for 2000 ventes å ligge i samme størrelsesorden som for 1999. Endelige tall vil bli presentert som en del av NSBs miljøregnskap for 2000, som legges fram våren 2001.

Det kan for øvrig opplyses at NSB har under levering 15 nye diesel motorvognsett som er langt mer energieffektive enn togene de erstatter, noe som vil en miljøgevinst i 2001. De nye togsettene skal bruke i underkant av en tredel av energien som et lokomotivtrukket tog benytter, og om lag 60 pst. av energien som benyttes i dieselmotorvognene som NSB benytter i dag.

Spørsmål 17*NSB BA - El-kraftforbruk*

- Hvor stort er det totale forbruk av elektrisk kraft i NSB BAs jernbaneproduksjon, og hvorledes har dette forbruket utviklet seg gjennom årene 1997-98-99-2000?

Svar:

For årene 1998 og 1999 kan følgende tall oppgis (Kilde: NSB Miljøregnskap 1999):

	1998	1999
El-kraftforbruk (MWh) til jernbaneproduksjon	397 623	410 829

NSBs tall for 1997 mht. registrert el-kraftforbruk er så usikre at det ikke er ønskelig å oppgi dem.

Tallene for el-kraftforbruk er eksklusive Flytoget. I 1998 var forbruket på Flytoget relativt lavt, ca. 8 007

MWh, mens det i 1999 ble forbrukt 23 692 MWh, jf. tilbudsøkningen etter åpningen av Romeriksporten.

Det forventes en økning av el-forbruket fra 1999 til 2000, grunnet produksjonsøkningen i forbindelse med åpningen av Romeriksporten i august 1999. Endelige tall vil bli presentert som en del av NSBs miljøregnskap for 2000, som legges fram våren 2001.

Spørsmål 18*NSB BA - Energiforbruk pr. passasjerkm og tonnkm*

- Hvor stort er energiforbruket pr. passasjerkm og pr. tonnkm i NSB BA?
- Hvorledes har dette forbruket utviklet seg i årene 1997-98-99-2000?

Svar:

For årene 1998 og 1999 kan følgende tall oppgis (Kilde: NSB Miljøregnskap 1999):

	1998	1999
<i>Energiforbruk:</i>		
KWh/personkm (el.tog)	0,14	0,13
KWh/tonnkm (el.tog)	0,05	0,06
Liter/personkm	0,03	0,03
Liter/tonnkm	0,02	0,02

Endelige tall for 2000 vil bli presentert som en del av NSBs miljøregnskap for 2000, som legges fram våren 2001.

Spørsmål 19*NSB BA - Kansellerte avganger*

- Hvor mange kansellerte avganger har NSB BA til nå i 2000?
- Kan det også oppgis tall for 1997-98-99?

Svar:

Av totalt nærmere 253.000 avganger har 9.700 blitt innstilt hittil i 2000, en regularitet på ca. 96 pst. De viktigste hendelsene som har innvirket på regulariteten i år er:

- Åsta-ulykken: Førte til en regularitet på 97 pst. i januar og februar.
- Lillestrøm-ulykken: Førte til en regularitet på 83 pst. i april med nær 4 700 innstilte avganger. Dette utgjør om lag halvparten av innstillingene hittil i år.

- Akselbrudd på Signatur-togene og mangel på lokomotivførere førte til en regularitet på 95 pst. i juni.

Tabellen under viser regularitet pr. måned i 2000, samt innstillinger kategorisert etter årsak; kjøreveg (Jernbaneverket), mangel på personell e.l. (NSB) eller uhell/ulykker.

	JBV	NSB	Uhell/ ulykker	Sum	Regularitet %
Januar	68	264	440	772	97,3
Februar	53	176	310	539	98,1
Mars	121	179	47	347	98,8
April	49	166	4 685	4 900	82,6
Mai	77	226	23	326	98,8
Juni	73	1 165	115	1 353	95,2
Juli	127	292	14	433	98,5
August	34	405	106	545	98,1
Sept.	42	360	79	481	98,3
Sum jan.-sept.	644	3 233	5 819	9 696	96,2

Antall avganger pr. måned, i alt: 28 100

Antall avganger hittil i år, i alt: 252 900

I 1999 var det ca. 3.000 kansellerte avganger av i alt ca. 350.000 avganger, dvs. en regularitet på 99 pst. Registrering av regularitet slik dette er oppgitt ovenfor startet 1.1.1999. Sammenlignbare tall for tidligere år er derfor ikke lett tilgjengelige.

Spørsmål 20

Prognosetall

Hvorledes ville prognosetallene for trafikk i årene framover (veg, luft, sjø og bane) sett ut dersom avgifter på transport var på snitt med OECD?

Spørsmål 21

Kollektivtrafikk

Med utgangspunkt i spørsmål 20 (avgifter), ber en også om å få oppgitt konsekvenser for fordelingen av kollektivtrafikken.

Svar:

Siden spørsmål 20 og 21 henger nært sammen har vi valgt å besvare begge spørsmålene i sammenheng.

Samferdselsdepartementet har innhentet bakgrunnsmateriale fra Finansdepartementet. Det eksisterer så langt Finansdepartementet kjenner til ikke offisiell statistikk på gjennomsnittlige avgifter på transport for OECD-landene. Det er svært mange problemer forbundet med slike gjennomsnitts-beregninger, dersom de i det hele tatt lar seg beregne. Det er bl.a. store ulikheter i fordeling mellom nasjonale og regionale avgifter, samt hvordan avgifter og gebyrer fordeler seg på ulike komponenter i avgiftssystemet, f.eks. bruken av bruksavhengige og ikke-bruavsavhengige avgifter. Eventu-

elle gjennomsnittstall ville derfor være lite egnet for generelle sammenligninger mellom Norge og OECD.

Finansdepartementet har derfor beregnet OECD-gjennomsnitt, unntatt USA, Mexico, Korea og Luxemburg, for drivstoffavgifter på autodiesel og bensin. For USA, Mexico og Korea er det ikke funnet tilgjengelig statistikk. Gjennomsnittlige drivstoffavgifter uten mva i OECD er beregnet til kr 3,38 for bensin og kr 2,60 for autodiesel.

En reduksjon av norske drivstoffavgifter til dette nivået tilsvarer en reduksjon på om lag 2,3 ganger og 1,8 ganger Regjeringens forslag til avgiftsreduksjon i statsbudsjettet for 2001. Konservativt anslag på en slik reduksjon i avgiftene vil gi anslagsvis 6,6 pst. høyere personbiltrafikk og 8,8 pst. høyere godstransport med lastebil.

Hvordan en slik avgiftsreduksjon vil slå ut for kollektivtrafikken vil variere med lokale forhold og er svært vanskelig å anslå generelt. Bl.a. vil konsekvensene for kollektivtrafikken avhenge av hvordan tilbudet er i utgangspunktet og om det settes i verk andre tiltak, f.eks. ruteforbedringer, for å motvirke avgiftsreduksjonen. For lange reiser over 10 mil har imidlertid TØI gjort beregninger som indikerer en reduksjon i etterspørselen etter fly-, buss-, tog- og båt-reiser i samme størrelsesorden som den anslåtte økningen for bilreiser, jf. tabell 5.3 i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonaltransportplan 2002-2011.

Spørsmål 22

Stamvegnett/jernbanenett - Mobildekning

Det ønskes oversendt dekningskart (mobil) for Telefon og GSM NetCom.

- Er det mobildekning langs hele stamvegnettet og jernbanenettet, evt. hvilke strekninger er ikke dekket og når vil 100 pst. dekning i tilfelle være gjennomført?

Svar:

Vedlagt følger kart fra Telenor Mobil AS som viser dekningen til mobilsystemene GSM, NMT 900 og NMT 450. Det gjøres oppmerksom på at kartene er fra 1998 og at de dermed kan gi en noe unøyaktig fremstilling. Oppdaterte dekningskart finnes for øvrig i elektronisk form på hjemmesiden til Telenor Mobil - se adressen www.telenor.no på Internett.

Vedlagt følger også dekningskart fra NetCom GSM as. Kartet som er fra juli 1999, viser dekningen til selskapets mobilnett av typen GSM.

Det fins i dag fire forskjellige offentlige systemer for mobilkommunikasjon: NMT 450, NMT 900, GSM 900 og DCS 1800. Telenor Mobil er konsesjonær for alle fire mobilsystemene, mens NetCom GSM har konsesjon for GSM 900 og DCS 1800. Telenor Mobil og NetCom GSM er eneste operatører her til lands med egen infrastruktur for mobilkommunikasjon.

Telenor og NetCom fikk konsesjon for utbygging av GSM mobilnett i 1991, og begge har overoppfylt utbyggingsforpliktelsene de er pålagt i konsesjonene. Selskapene tilbyr i dag dekning til omlag 94 pst. av befolkningen. Utbygging utover minstekravene i konsesjonen har skjedd på kommersielt grunnlag. Mobiloperatørene har i konsesjonen ingen særskilt forplik-

telse til å sørge for mobildekning langs jernbanenettet og stamvegnettet.

NMT 900-systemet er under avvikling og NMT 450 vil trolig bli avviklet/erstattet med et mer moderne system de nærmeste årene.

Spørsmål 23

Flyplasser - banelengder

Det ønskes en oversikt over lengden på rullebanene for samtlige flyplasser i landet.

Svar:

Luftfartsverket har i samråd med Luftfartstilsynet utarbeidet vedlagte oversikt over lengden på rullebanene ved flyplassene som er åpne for rutetrafikk eller allmenn flyging.

I kunngjøringene til brukerne av flyplassene oppgis flere sett lengder for én rullebane, således samlet asfaltert bæredyktig banedistans og banedistanser tilgjengelig for avgang og landing i begge baneretninger. I tillegg til banedistansene for avgang og landing skal det være etablert nødvendig sikkerhetsareal utenfor de banedistansene som oppgis. Det kan være kunngjort begrensninger i bruken av en rullebane som følge av teknisk beskaffenhet.

Luftfartsverket har i oversikten benyttet lengste rullebane tilgjengelig for avgang. Det bemerkes at brukernes mulighet til å utnytte den tilgjengelige banedistansen ved avgang bl.a. avhenger av terrenget (høydedrag og hinder) i utflygingstraséen samt de enkelte flytypers operative egenskaper.

Flyplass	Type	Lengde i meter	Region
SVALBARD/Longyear	Stamrute	2263	Svalbard
BANAK	Stamrute/Militær	2788	Finnmark
ALTA	Stamrute	2057	Finnmark
KIRKENES/Høybukta	Stamrute	1875	Finnmark
BARDUFOSS	Stamrute/Militær	2443	Troms
TROMSØ	Stamrute	2392	Troms
HARSTAD/NARVIK/Evenes	Stamrute/Militær	2815	Ofoten
BODØ	Stamrute/Militær	2992	Nordland
TRONDHEIM/Værnes	Stamrute/Militær	2699	Trøndelag
	2. rullebane	1035	Trøndelag
ÅLESUND/Vigra	Stamrute	2209	Møre og Romsdal
KRISTIANSUND/Kvernberget	Stamrute	1838	Møre og Romsdal
MILDE/Årø	Stamrute	1638	Møre og Romsdal
BERGEN/Flesland	Stamrute/Militær	2555	Hordaland/Sogn og Fjordane
STAVANGER/Sola	Stamrute	2556	Rogaland
	2. rullebane	2349	Rogaland
HAUGESUND/Karmøy	Stamrute	1720	Rogaland
KRISTIANSAND/Kjevik	Stamrute	1970	Agder
OSLO/Gardermoen	Stamrute	3600	Øst-Norge
	2. rullebane	2950	Øst-Norge
WARDØ/Svartnes	Regional	1085	Finnmark
BÅTSFJORD	Regional	1000	Finnmark
HASVIK	Regional	909	Finnmark

Flyplass	Type	Lengde i	
		meter	Region
SØRKJOSEN	Regional	860	Finnmark
MEHAMN	Regional	840	Finnmark
HAMMERFEST	Regional	831	Finnmark
BERLEVÅG	Regional	830	Finnmark
VADSØ	Regional	829	Finnmark
HONNINGSVÅG/Valan	Regional	799	Finnmark
ANDØYA	Regional/Militær	2468	Nordland
BRØNNØYSUND	Regional	1199	Nordland
SANDNESSJØEN/Stokka	Regional	1058	Nordland
MOSJØEN/Kjærstad	Regional	879	Nordland
NARVIK/Framnes	Regional	864	Nordland
RØST	Regional	831	Nordland
LEKNES	Regional	828	Nordland
STOKMARKNES/Skagen	Regional	825	Nordland
SVOLVÆR/Helle	Regional	807	Nordland
MO I RANA/Røssvoll	Regional	799	Nordland
RØROS	Regional	1720	Trøndelag
RØRVIK/Ryum	Regional	832	Trøndelag
NAMSOS	Regional	808	Trøndelag
ØRSTA-VOLDA/Hovden	Regional	826	Møre og Romsdal
FLORØ	Regional	1199	Hordaland/Sogn og Fjordane
FØRDE/Bringeland	Regional	893	Hordaland/Sogn og Fjordane
SOGNDAL/Haukåsen	Regional	886	Hordaland/Sogn og Fjordane
SANDANE/Anda	Regional	781	Hordaland/Sogn og Fjordane
FAGERNES/Leirin	Regional	1989	Øst-Norge
ØRLAND	Militær	2714	Trøndelag
RYGGE	Militær	2440	Øst-Norge
KJELLER	Militær	1350	Øst-Norge
FRØYA/Flatval	Ikke statlig	730	Trøndelag
STORD/Sørstokken	Ikke statlig m/rutetraffic	1200	Hordaland/Sogn og Fjordane
VOSS/Bømoen	Ikke statlig	990	Hordaland/Sogn og Fjordane
FARSUND/Lista	Ikke statlig*	2444	Agder
SANDEFJORD/Torp	Ikke statlig m/rutetraffic*	2849	Øst-Norge
GEILO/Dagali	Ikke statlig m/rutetraffic	1800	Øst-Norge
SKIEN/Geiteryggen	Ikke statlig m/rutetraffic	1251	Øst-Norge
NOTODDEN	Ikke statlig	1200	Øst-Norge
HAMAR/Stafsberg	Ikke statlig	800	Øst-Norge

*Privat driftsselskap. Flyplassen eies av Forsvarsdepartementet.

Spørsmål 24

Veitrafikkulykker

Hvor mange av dødsulykkene på veg kan direkte tilbakeføres til teknisk feil på bilen?

Svar:

Det er vanskelig å gi et enkelt og entydig svar på dette spørsmålet. Bakgrunnen for dette er at det sjelden er mulig å knytte kun én spesifikk årsak til en ulykke.

I pressen blir det ofte gitt endimensjonale årsaker til ulykker, som f.eks. "bilen kjørte ut i svingen fordi det var for glatt". Hvis dette var en fullgod forklaring skulle alle biler som kjørte i denne svingen "da det var for glatt", ha kjørt ut. Det må altså i tillegg være andre årsaker som medfører at én spesiell bil kjører ut, f.eks.

at farten er for høy. Derfor er det vanlig å snakke om medvirkende årsaker, eller årsaksfaktorer. Selv ved enkle feil på bilen, som f.eks. en punktering, viser det seg at dersom farten ikke er for høy, så er det enkelte som klarer å mestre situasjonen. Dersom derimot farten er høy går det imidlertid galt. Er det da punkteringen (feil på bilen) eller farten (førerfeil) som er årsak til ulykken? Dette antyder hvor vanskelig det er å svare på det gitte spørsmålet.

Det er foretatt enkelte undersøkelser i utlandet, blant annet i Storbritannia og USA, der det er forsøkt å kategorisere ulykkene etter om det har vært feil ved vegen, bilen eller føreren som har utløst ulykken. Som regel opererer man da også med kombinasjoner av disse faktorer. Dette har vært gjort gjennom dybdeundersøkel-

ser av ulykker med ulykkeskommisjoner (eller ulykkesanalysegrupper). Det er noe uklart om disse analysene bare omfatter dødsulykker eller om det også er andre ulykker som er tatt med. Resultatene fra slike undersøkelser er referert i Trafikksikkerhetshåndboken (utarbeidet av TØI på oppdrag fra Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet), og de viser at feil ved bilen er utløsende faktor i 2,1 % av ulykkene. Feil på bilen, kombinert med feil på vegen, var utløsende faktor i 0,4 % av ulykkene. I ytterligere 0,8% av ulykkene kan disse føres tilbake til feil både på bilen, vegen og føreren. Feil på bilen er således medvirkende faktor i maksimalt 3,5% av ulykkene. (Tallene er sammenveide resultater fra fem ulike utenlandske undersøkelser. Undersøkelsene ga sammenfallende resultater.) Dette viser at i det i de aller fleste tilfeller til slutt er bilføreren det kommer an på. Men når det er feil på bilen, dårlig veg eller et vanskelig trafikkmiljø, stilles det større krav til føreren.

Som omtalt i meldingen, kap. 4.3.4 side 46 og kap. 10.9 side 152-153, har Statens Vegvesen opprettet en rekke ulykkesanalysegrupper i ulike fylker. Analysene og rapportene fra disse gruppene vil bli vurdert i forhold til de resultater som foreligger fra undersøkelser i andre land.

Spørsmål 25

Vegnormaler

Det bes om en oversikt over gjeldende vegnormaler; og spesielt noe nærmere om kravene til vegbredde på stamvegnettet.

Svar:

Vegnormalene utarbeides av Vegdirektoratet og godkjennes av Vegdirektøren med bakgrunn i Samferdselsdepartementets forskrifter etter veglovens paragraf 13.

Vegnormalene er omfattende. Normalene vedrørende "Veg- og gateutforming" er f.eks. på 416 sider. En oversikt over normalene vedrørende vegbredde vil også bli omfattende. Vi har derfor her trukket fram noen opplysninger som vi håper er dekkende for intensjonene bak spørsmålet.

Breddene ses i sammenheng med de største kjøretøyene. Største normalt tillatte kjøretøybredde i Norge er 2,55 m. For termovogner er imidlertid tillatt bredde 2,60 m.

I tillegg kommer sidespeil på ca 20 cm på hver side.

Vegnormalene brukes primært ved nybygging og ombygging. Ved utbedringer er det aktuelt med tillegsvurderinger.

Vegbredde på vanlige riksveger:

ÅDT	Bredde	Kjørefelt	Skulder
0-1500	6,5 m	2 x 2,75	2 x 0,50
1500-5000	7,5 m	2 x 3,00	2 x 0,75
5000-10000	8,5 m	2 x 3,25	2 x 1,00
10 000-15 000	10,0 m	2 x 3,50	2 x 1,50
15 000-	Firefelts veg >20m		

ÅDT = Årsdøgntrafikk, regnet i prognoseåret som, når det gjelder vegbredde, vanligvis settes til 20 år fra vegens åpningsår.

Vegbredder på stamveger utenfor tettbygd strøk:

(I tettbygd strøk brukes vanligvis mindre bredder)

ÅDT	Bredde	Kjørefelt	Skulder
0-500	8,5 m	2 x 3,25	2 x 1,00
5000-10 000	10,0 m	2 x 3,50	2 x 1,50
10 000-15 000	13,0 m	2 x 3,50	2 x 3,00
15 000-	Firefelts veg med 29 m bredde (her inngår bl.a. 7 m bred midtdeler).		

Minste bredde for merking som tofelts veg

Veger med tovegs trafikk oppmerkes med midtlinje og kantlinjer når asfaltert bredde er 6,0 meter eller mer. Her vil minste skulderbredde være 0,25 m og minste kjørefeltbredde 2,75 m. Hvis asfaltert bredde varierer, og de enkelte delstrekninger som har asfaltert bredde 6,0 meter eller mer er kortere enn 4 km, oppmerkes vegen gjennomgående som enfelts veg.

Pågående arbeid med revisjon av bestemmelsene om vegbredder

Vi har blandet erfaring med veger med bredde 13 m. Ut fra dette, og ut fra 0-visjonen for trafikksikkerhet, arbeider Vegdirektoratet med normaler for en ny firefelts veg med bredde 20 m som er tenkt brukt på veger med ÅDT mellom 10 000 og 20 000. Denne vegen vil ha skuldre på 1,5 m, kjørefeltbredder på 3,5 m, og en 3 meter bred midtdeler med rekkverk. Smal firefelts veg kan bl.a. være aktuelt på strekningen Øygardsdalen - Dyreparken på Ev 18 i Aust-Agder.

Vegdirektoratet ser også på muligheten for fysisk midtdeler på veger med 2 eller 3 felt. En slik vegstrekning er nettopp etablert etter ombygging av E 18 ved Fokserød i Vestfold.

Spørsmål 26*Statlige (og fylkeskommunale) investeringer i samferdselssektoren pr. fylke*

Jf. vedlagte oversikt "Statlige investeringer pr. fylke: Veg og jernbane ("Kartlagte investeringer" (Asplan Viak 6. mars 2000))".

Tabell 1 Fylkesvise veginvesteringer 1997-2001 (riksveginvesteringer).

Mill. 2000-kroner

	Bevilget 1997	Bevilget 1998	Bevilget 1999	Bevilget 2000	Forslag 2001
Østfold	156	182	181	77	87
Akershus	650	663	364	263	427
Oslo	240	263	213	204	220
Hedmark	51	51	55	56	54
Oppland	92	88	56	61	42
Buskerud	113	185	369	424	265
Vestfold	379	357	401	326	310
Telemark	120	120	104	133	96
Aust-Agder	87	93	113	118	37
Vest-Agder	75	77	97	106	120
Rogaland	146	172	149	138	126

- Er det mulig å få en tilsvarende oversikt for perioden 1997 - 2001 (dvs. inkluderer forslag budsjett 2001) pr. fylke og der det i tillegg til veg- og jernbaneinvesteringer også inngår investeringer i luftfart og kystforvaltning? (Sum og splittet på hvert område.)
- Om mulig, hadde det også vært av interesse å få tilsvarende oppstillinger (anslag) for ferjeinvesteringer i riks- og fylkesvegferjedriften, fylkeskommunenes investeringer i hurtigbåter, og ellers investeringer i samferdsel i de enkelte fylker på de enkelte områder. (Stikkord: "Fylkeskommunale investeringer i samferdselssektoren fordelt på områder.")
- Videre ønskes en oversikt over bevilgningene til Hurtigruta de samme årene.

Svar:

Når det gjelder 2. strekpunkt har dette krevd innhenting av opplysninger fra fylkeskommunene. Det vil derfor fortsatt ta noe tid før dette kan besvares. Svaret vil bli ettersendt så snart de nødvendige opplysninger foreligger.

Til 1. strekpunkt: Nedenfor følger en oversikt for veg, luftfart, bane og kystforvaltning i tillegg til en samletabell for de fire etatene. Samferdselsdepartementet vil anføre at en slik fylkesvis oversikt for enkelte av etatene byr på praktiske problemer ettersom det benyttes andre geografiske inndelinger, men beløpene er fordelt så langt det har latt seg gjøre. Øvrige forutsetninger for tallene som er lagt til grunn er forklart etter de enkelte tabellene. For 1997, 1998 og 1999 har Jernbaneverket og Kystdirektoratet benyttet regnskapstall mens tallene for Vegdirektoratet og Luftfartsverket er bevilgninger. Tallene for 2000 og 2001 er henholdsvis bevilgninger og forslag til bevilgninger for alle etater.

Hordaland	490	428	487	548	568
Sogn og Fjordane	337	355	359	454	221
Møre og Romsdal	252	227	210	249	286
Sør-Trøndelag	155	166	188	272	305
Nord-Trøndelag	103	89	107	138	119
Nordland	379	291	276	211	174
Troms	135	168	186	163	157
Finnmark	82	285	222	78	104
Sum	4 042	4 260	4 137	4 019	3 718

- I tallene inngår ikke
- midler til FoU
 - midler til administrasjon av Vegdirektoratet etter overgangen til nytt budsjettssystem fra og med 1998
 - sentrale midler til Autopass-prosjektet som ble bevilget i 2000
 - foreløpig ikke fylkesfordelte midler i 2001-forslaget til tunnelsikring og midler på posten til disposisjon for Samferdselsdepartementet til ulike formål.

Tabell 2 Fylkesvise luftfartsinvesteringer 1997-2001

Mill. 2000-kroner

	Bevilget 1997	Bevilget 1998	Bevilget 1999	Bevilget 2000	Forslag 2001
Østfold	0	0	0	1	0
Akershus	43	4	0	3	7
Oslo	2	6	0	0	0
Hedmark	5	4	0	0	0
Oppland	0	0	0	3	2
Buskerud	16	17	18	22	15
Vestfold	0	2	0	0	0
Telemark	3	0	0	0	0
Aust-Agder	9	0	0	7	0
Vest-Agder	15	15	10	19	12
Rogaland	22	66	61	157	134
Hordaland	23	23	34	67	68
Sogn og Fjordane	7	1	14	51	28
Møre og Romsdal	28	66	26	25	27
Sør-Trøndelag	1	1	14	0	3
Nord-Trøndelag	28	33	86	33	63
Nordland	79	50	53	37	59
Troms	187	75	59	20	27
Finnmark	47	75	117	98	36
Svalbard	5	1	4	14	11
Ufordelt	44	55	94	54	149
Sum	564	494	590	611	641

Luftfartsverket er delt inn i 11 regioner og Oslo lufthavn, Gardermoen (OSL) som egen enhet. Luftfartsverkets struktur samsvarer ikke med den fylkesvise inndelingen. For eksempel kan investeringer i navigasjonshjelpemidler (underveistjenster) ikke relateres til bestemte fylker. I tabellen er budsjettmidlene forsøkt

fordelt på fylker så langt det har latt seg gjøre. Ufordelte midler er investeringsmidler som det ikke har vært mulig å henføre til konkrete regioner/fylker. Disse er i utgangspunktet tillagt den sentrale hovedadministrasjonen og benyttes til landsomfattende funksjoner.

Tabell 3 Fylkesvise jernbaneinvesteringer 199-2001

Mill. 2000-kroner

	Regnskap 1997	Regnskap 1998	Regnskap 1999	Bevilget 2000	Forslag 2001
Østfold	226	120	108	58	56
Akershus	103	98	152	86	325
Oslo	481	533	442	248	37
Hedmark	1	37	67	73	193
Oppland	6	20	45	57	10
Buskerud	107	134	102	136	50
Vestfold	130	120	194	178	145
Telemark	91	28	22	41	10
Aust-Agder	4	51	37	43	14
Vest-Agder	7	13	19	62	11
Rogaland	24	38	50	43	20
Hordaland	92	93	86	109	22
Sogn og Fjordane	0	0	0	0	1
Møre og Romsdal	0	0	0	7	0
Sør-Trøndelag	23	31	42	64	44
Nord-Trøndelag	7	1	5	1	11
Nordland	14	12	13	47	70
Troms	0	0	0	0	0
Finmark	0	0	0	0	0
Sum	1 316	1 329	1 384	1 253	1 019

Regnskapstallene for 1997, 1998 og 1999 er regnskapstall i henhold til regnskapsprinsippet.

Tabell 4 Kystverkets investeringer fordelt på fylker/distrikt 199-2001

Mill. 2000-kroner

Fylke/distrikt	Regnskap 1997	Regnskap 1998	Regnskap 1999	Bevilget 2000	Forslag 2001
1. distrikt *	37	10	2	3	10
Rogaland	7	14	18	45	40
Hordaland	1	3	10	3	3
Sogn og Fjordane	8	3	2	3	2
Møre og Romsdal	17	4	7	6	20
Sør-Trøndelag	1	11	7	1	0
Nord-Trøndelag	0	0	0	1	4
Nordland	44	64	90	81	87
Troms	76	59	46	44	115
Finnmark	3	33	19	33	66
Ufordelt	21	17	14	13	25
Sum	215	219	216	233	272

* Omfatter samtlige investeringer i fylkene Østfold, Akershus, Oslo, Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust- og Vest-Agder, også investeringene til Oslofjorden trafikksentral, jf omtalen under tabell 5.

Tabell 5 Samlet oversikt over fylkesvise investeringer for de fire transportetatene 1997-2001

Mill. 2000-kroner

Fylke	1997	1998	1999	2000	2001	Sum
Østfold	382	302	289	136	143	1 252
Akershus	796	765	516	352	759	3 188
Oslo	723	801	655	452	257	2 889
Hedmark	57	92	122	129	247	647
Oppland	98	108	101	121	54	482
Buskerud	236	336	489	582	330	1 973
Vestfold	529	486	595	504	455	2 569
Telemark	214	148	126	174	106	768
Aust-Agder	100	144	150	168	51	613
Vest-Agder ¹⁾	114	106	128	190	153	691
Rogaland	199	290	278	383	320	1 470
Hordaland	606	547	617	727	661	3 158
Sogn og Fjordane	352	359	375	508	252	1 846
Møre og Romsdal	297	297	243	287	333	1 457
Sør-Trøndelag	180	209	251	337	352	1 329
Nord-Trøndelag	138	123	198	173	197	829
Nordland	516	417	432	376	390	2 131
Troms	398	302	291	227	299	1 517
Finnmark	132	393	358	209	206	1 298
Svalbard	5	1	4	14	11	35
Ufordelt	65	72	108	67	174	486
Sum	6 137	6 298	6 326	6 116	5 750	30 628

¹⁾ I tallene for Vest-Agder inngår utgiftene for hele Kystverket 1. distrikt ekskl. investeringene til Oslofjorden trafikksentral i Horten på til sammen 29 mill. kroner som er lagt inn i tallene for Vestfold. Kystverket 1. distrikt omfatter fylkene Østfold, Akershus, Oslo, Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust- og Vest-Agder. Ekskl. utgiftene til trafikksentralen utgjør totalbeløpet som inngår i tallet for Vest-Agder 32,7 mill. kroner.

Til 3. strekpunkt: Bevilgningene til hurtigruta for perioden 1997-2001 har vært som følger (tall i løpende mill. kroner):

1997	1998	1999	2000	2001
217,9	199,7	200,6	185,8	195,9

Spørsmål 26

Statlige (og fylkeskommunale) investeringer i samferdselssektoren pr fylke

Jf. vedlagte oversikt "Statlige investeringer pr. fylke: Veg og jernbane ("Kartlagte investeringer" (Asplan Viak 6. mars 2000))".

- Er det mulig å få en tilsvarende oversikt for perioden 1997-2001 (dvs. inkluderer forslag budsjett 2001) pr. fylke og der det i tillegg til veg- og jernbaneinvesteringer også inngår investeringer i luftfart og kystforvaltning? (Sum og splittet på hvert område.)
- Om mulig, hadde det også vært av interesse å fått tilsvarende oppstillinger (anslag) for ferjeinveste-

ringer i riks- og fylkesvegferjedriften, fylkeskommunenes investeringer i hurtigbåter, og ellers investeringer i samferdsel i de enkelte fylker på de enkelte områder. (Stikkord: "Fylkeskommunale investeringer i samferdselssektoren fordelt på områder.")

- Videre ønskes en oversikt over bevilgningene til Hurtigruta de samme årene.

Svar:

1. og 3. strekpunkt i spørsmålet ble besvart i brev av 23.11.00. Nedenfor følger svar på 2. strekpunkt.

1. Riksvegferjedriften

Sambandene drives av private eller offentlig eide rederier. Rederiene mottar offentlige driftstilskudd etter avtale med Statens vegvesen. Rederiene står som eiere av ferjene og er selv økonomisk ansvarlig for investeringene i ferjemateriell.

Tabell 1 gir en fylkesvis oversikt over nyinvesteringer i ferjer brukt i riksvegdriften for årene 1997-2001:

Tabell 1: Riksferjedriften. Antall nybygde ferjer og investeringskostnad etter fylke. Mill. løpende kroner. 1997-2001.

	1997		1998		1999		2000		2001*	
	Mill. kr	Antall	Mill. kr	Antall	Mill. kr	Antall	Mill. kr	Antall	Mill. kr	Antall
Vestfold	-	2								
Aust-Agder									45	1
Rogaland							-	3	115	1
Hordaland			84	1					80	1
Sogn og Fjordane	-	1								
Møre og Romsdal			-	1			**130	3		
Nord-Trøndelag					80	1			63	1
Nordland	-	1			63	1			268	3
Troms									90	1
Finmark							99	1		

*Tallene for 2001 er ferjer under bygging/planlegging.

**Beløpet omfatter bare en av de tre ferjene.

Stortinget har åpnet for forsøk med tilbud i riksvegferjedriften. Åtte av i alt 21 realiserte og planlagte nybygg i perioden, er satt inn i anbudssamband. Byggekostnadene for "anbudsferjene" er ukjent.

Avtalene mellom Statens vegvesen og rederiene gir Statens vegvesen rett til roking av ferjer. Roking kan også finne sted mellom fylker. Tabellen viser fylket der ferjene først ble satt inn.

Sambandet Moss-Horten er et riksvegsamband, men mottar ikke offentlige tilskudd. To nybygg ble satt inn i dette sambandet i 1997. I tabellen er sambandet tilordnet Vestfold fylke. Byggepris er ukjent.

2. Fylkesvegferjedriften

Siden 1997 er det foreløpig ikke satt inn noen nybygg. I inneværende år er to ombygde fartøy/prammer med kostnad på til sammen 34 mill. kr planlagt satt inn i Nordland. Neste år er ytterligere et ombygd fartøy/pram med kostnad 24 mill. 2000-kr planlagt satt inn.

3. Hurtigbåter

De fleste hurtigbåtrutene drives med tilskudd fra fylkeskommunene. I likhet med ferjene, eies og drives hurtigbåtene av private rederier. Investeringer i hurtigbåter er således ikke fylkeskommunale investeringer, men investeringer i privat sektor.

Tabell 2 gir en fylkesvis oversikt over nybygg i tilskuddsberettiget hurtigbåtdrift for årene 1997-2000. Kilde for opplysningene er fylkeskommunene:

Tabell 2: Tilskuddsberettiget hurtigbåtdrift. Antall nybygde hurtigbåter og investeringskostnad etter fylke. Mill. løpende kroner. 1997-2001.

	1997		1998		1999		2000		2001	
	Mill. kr	Antall	Mill. kr	Antall	Mill. kr	Antall	Mill. kr	Antall	Mill. kr	Antall
Akershus					30	1				
Sogn og Fjordane							33	2		
Møre og Romsdal					36	1	27	1		
Nord-Trøndelag							24	1		
Nordland	127	5	12	1	7	1				
Troms					.*	2				
Finnmark	29	2	17	1	30	1				

* Fylkeskommunen har avtale med rederiene om båtstørrelse og årlig tilskudd. Fylkeskommunen er ikke involvert i beslutninger om investeringer i nye båter. Investeringskostnadene er således ukjente for fylkeskommunen.

4. Fylkeskommunale investering i samferdsel fordelt på områder

Dette vil i all hovedsak dreie seg om fylkeskommunale investeringer i vegformål. Tabell 3 viser fylkeskommunale investeringer i vegformål for årene 1997-2001 i 2000-kroner. Tallene for 2001 bygger på fylkeskommunenes foreløpige budsjetter:

Tabell 3: Fylkeskommunale investeringer i vegformål etter fylke. Mill. 2000-kroner. 1997-2001.

	1997	1998	1999	2000	2001	Sum
Østfold	16	12	10	17	17	72
Akershus	44	48	66	21	33	212
Hedmark	18	18	21	17	15	89
Oppland	14	14	14	14	18	74
Buskerud	28	31	31	32	43	164
Vestfold	12	14	17	8	17	68
Telemark	33	16	27	5	9	89
Aust-Agder	6	9	3	6	8	32
Vest-Agder	14	12	16	9	14	66
Rogaland	41	56	36	21	37	192
Hordaland	84	93	119	55	50	401
Sogn og Fjordane	12	2	8	28	11	61
Møre og Romsdal	30	36	40	32	50	189
Sør-Trøndelag	47	41	55	31	45	219
Nord-Trøndelag	29	24	25	21	23	122
Nordland	71	118	59	50	45	343
Troms	33	8	37	24	11	112
Finnmark	15	9	13	15	13	64
Sum	547	560	597	405	459	2 568

Til og med år 2000 har fylkeskommunene mottatt øremerkede statstilskudd til vegformål over statsbudsjettets kap. 1320, post 60 Tilskudd til fylkesvegformål. Fra og med 2001 er post 60 innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene. Investeringsmidler over post 60 er ikke inkludert i tallene for 1997-2000.

Spørsmål 27

*Bompengeprosjekter/finansiering
Fordeling stat og bompengeselskap*

i) Det ønskes en oversikt over samtlige vedtatte bompengeprojekter siden 1985 og fram til i dag, og der det går fram hvor stor andel staten skulle bidra med i følge proposisjonen og hva som er blitt resultatet.

(Andelene kan gis i prosent; dvs. prosentfordeling mellom staten og bompengeselskap m.v., forutsatt og resultat.)

ii) Om mulig ønskes også en oversikt over hvor mye selskapene har forskuttert, og hvor mye en slik forskuttering har kostet selskapene.

Svar:

i) Vedlagt følger en oversikt over samtlige vedtatte bompengeprosjekter siden 1985 og fram til i dag hvor det går fram hvor stor andel staten og bompengeselskapene skulle bidra med i følge proposisjonen, og hva som er blitt resultatet. I de tilfeller der summen av andelene er mindre enn 100 pst. har kommuner, fylkeskommuner og/eller private også bidratt med midler.

ii) På grunn av store bindinger de siste årene i forhold til bevilgningene har de statlige midlene til enkelte bompengeprosjekter blitt noe *forskjøvet* i forhold til opprinnelige planer. Bompengeselskapene har imidlertid i svært liten grad *forskjøttet* statlige midler i den forstand at forutsatt bompengandelen til et prosjekt er blitt overskredet. Vi har kun to eksempler på prosjekter hvor dette har skjedd:

- Ev 39/rv 542 Trekantsambandet, der Stortinget ga bompengeselskapet tillatelse til å forskøttere 120 mill. kr i 2000 mot refusjon i 2001.
- Rv 714 Hitra - Frøya, der Stortinget ga bompengeselskapet tillatelse til å forskøttere 74,4 mill. kr i 2000 mot refusjon i 2001 og 2002.

Forskøttingen vil medføre rentekostnader i maksimum ett år for Sunnhordland bru- og tunnelselskap AS. For Hitra Frøya Fastlandssamband AS vil det medføre rentekostnader i maksimum to år for 30 mill. kr som skal refunderes i 2002, og maksimum ett år for resten av forskøttingsbeløpet. Følgelig vil kostnadene trolig ligge i størrelsesorden 4-6 mill. kr for hvert av selskapene, avhengig av tidspunkt for låneopptak og rentenivå.

Vedtatt	Prosjekt	Fylke	Omtalt i		Opprinnelig vedtatt		Resultat	
			St.prp. nr.	Og i St.prp. nr.	Bompenger	Statlige midler	Bompenger	Statlige midler
2000	Utlegging av overskuddsmasser ved Trekantsambandet Østfoldpakka	Hordaland	60 (1999-00)		100 %	0 % (1)		
		Østfold	26 (1999-00)		minimum 50%	maksimalt 50%	Ikke ferdigstilt	
1999	Nord-Jærenpakken Rv 61 Hareid - Sulesund	Rogaland	14 (1998-99)		ikke fastsatt	ikke fastsatt	Ikke ferdigstilt	
		Møre og Romsdal	68 (1998-99)		81 %	9,5 %	Ikke ferdigstilt	
1998	Sykkylvsbrua E18 Vestfold Rv 35 Lunner-Gardermoen	Møre og Romsdal	77 (1997-98)		92 %	0 %	92 %	0 %
		Vestfold	57 (1997-98)		30 %	70 %	Ikke ferdigstilt	
		Akershus-Oppland	85 (1997-98)		23 %	77 %	Ikke ferdigstilt	
1997	E18 Kristiansand	Vest-Agder	69 (1996-97)		58 %	42 %	Ikke ferdigstilt	
1996	Rv 23 Oslofjordforbindelsen (2) E39/Rv 542 Trekantsambandet	Akershus - Buskerud	87 (1995-96)		66,5 %	33,5 %	62 %	38 %
		Hordaland	36 (1995-96)	60 (1999-00) (3)	67,5 %	32,5 %	Ikke ferdigstilt	
1995	Ingen							
1994	Ingen							
1993	E69 Fatima (4) Rv 566 Osterøybrua (7)	Finnmark	47 (1992-93)		27,2 %	72,8 %	18,5 %	81,5 %
		Hordaland	37 (1992-93)	1 (1996-97) (5) 60 (1999-00) (6)	45 %	55 %	38 %	62 %
	Fv 207 Bjorøy	Hordaland	80 (1992-93)		44 %	0 %	40 %	0 %
1992	Rv 551 Folgefonntunnelen (8) Rv 5 Lærdal-Fodnes-Mannhiller Rv 5 Sunnfjord-tunnelen	Hordaland	70 (1991-92)	36 (1995-96)	13,0 %	27,0 %	Ikke ferdigstilt	
		Sogn og Fjordane	63 (1991-92)		51,5 %	21 %	51,5 %	22,4 %
		Sogn og Fjordane	63 (1991-92)		48 %	52 %	48 %	52 %
1991	E18 Ny Varodd bru (9) E134 Åkrafjorden (10)	Vest-Agder	7 (1991-92)	24 (1995-96)	60 %	40 %	60 %	40 %
		Hordaland	50 (1990-91)	1 (2000-2001)	20,5 %	79,5 %	(10)	
1990	Hovedvegutb. i Trondheim Hovedvegutb. i Tromsø Fastlandssambandet til Hitra og Frøya (11) Rv5 Fjærland - Sogndal (12)	Sør-Trøndelag	129 (1988-89)	15 (1997-98)	56 %	44 %	Ikke ferdigstilt	
		Troms	69 (1989-90)		30 %	69 %	Ikke ferdigstilt	
		Sør-Trøndelag	97 (1989-90)	53 (1994-95)	25% (11)	64% (11)	Ikke ferdigstilt	
		Sogn og Fjordane	2 (1990-91)	1 (1997-98) 1 (1993-94)	100 %	0	87 %	13 %
							1 (1996-97)	
1989	Ingen							

Vedtatt	Prosjekt	Fylke	Omtalt i		Opprinnelig vedtatt		Resultat	
			St.prp. nr.	Og i St.prp. nr.	Bompenger	Statlige midler	Bompenger	Statlige midler
1988	Kulltangen - Menstad (13)	Telemark	107 (1987-88)		54 %	28 %	63 %	31 %
	Hovedvegutbyggingen i Oslo/Akershus	Oslo/Akershus	96(1987-88)		55 %	45 %	Ikke ferdigstilt	
	Nappstraumen (14)	Nordland	134 (1987-88)	St meld nr 32 (1988-89)	50 %	50 %	47 %	53 %
	Hvalertunnelen	Østfold	51 (1987-88)		89 %	11 %	88 %	12 %
	E18 Rennfast	Rogaland	131 (1987-88)		100 %	0 %	100 %	0 %
	Rv 755	Nord-	123 (1986-87)		30 %	70 %	30 %	70 %
	Skarnsundbrua	Trøndelag						
	Rv 457 Flekkerøy-tunnelen	Vest-Agder	103 (1987-88)		74,5 %	22 %	74,5 %	22 %
1987	E 39 Nordhordlandsbrua (15)	Hordaland	109 (1986-87)	1 (1992-93)	80 %	20 %	93 %	7 %
			1 (1995-96)	1 (1993-94)				
	Rv 562 Askøybrua	Hordaland	2 (1987-88)		92 %	8 %	92 %	8 %
	Giske - Godøy	Møre og Romsdal	116 (1986-87)		100 %	0	100 %	0 %
	Helgelandsbrua (16)	Nordland	118 (1986-87)	1 (1990-91)	50 %	50 %	30 %	70 %
	E6 Øst Trondheim-Stjørdal (17)	Trøndelag	124 (1986-87)	42 (1994-95)	60 %	40 %	(17)	
1986	Sollihøgda - Vik	Buskerud	51 (1985-86)		83,3 %	16,7 %	82 %	18 %
	Kvalsundforbindelsen	Troms	105 (1985-86)		42,5 %	57,5 %	41 %	59 %
1985	E18 Eidangerhalvøya (18)	Telemark	7 (1985-86)	St meld nr 34 (1992-93)	59 %	41 %	52 %	48 %
	Rv 64 Skålavegen	Møre og Romsdal	118 (1987-88)		98 %	0 %	98 %	0 %
	Ålesund-Ellingsøy-Valderøy	Møre og Romsdal	95 (1984-85)		100 %	0	100 %	0 %
	Krifast	Møre og Romsdal	98 (1984-85)		61,50%	38,50 %	60 %	40 %
	Bompengeringen i Bergen (19)	Hordaland	118 (1984-85)	45 (1998-99)	23 %	77 %	Ikke ferdigstilt	
	Atlantehavsvegen	Møre og Romsdal	107(1984-85)		25-30 %	52 %	25 %	47 %

1. Prosjektet gjelder innkreving av 8 mill. på ferjene i distriktet
2. Kostnadsøkning, prosjektet er ikke økonomisk avsluttet, usikkerhet i forbindelse med sluttoppgjør - statlig andel kan bli høyere
3. Trekantsambandet er utvidet til også å omfatte Stokkajuvet, jf. St.prp. nr. 60 (1999-2000)
4. Avviket skyldes kostnadsoverskridelser utover de 10 % som bompengeselskapet og staten skal dekke sin andel av. Kostnadsoverskridelser utover 10 % skal staten i sin helhet dekke
5. Prosjektet er utvidet til også å omfatte Tiråstunnelen, jf. St.prp. nr. 1 (1996-97)
6. Prosjektet er utvidet til også å omfatte Hannisdalslinja, jf. St.prp. nr. 60 (1999-2000)
7. I St.prp. nr. 60 (1999-2000) er den samlede bompengandelen for hele prosjektet (inkludert Tiråstunnelen og Hannisdalslinja) beregnet til i overkant 50 %
8. Finansieringsplanen ble justert før oppstart, jf. St.prp. nr. 36 (1995-96)
9. Prosjektet ble utvidet noe, jf. St.prp. nr. 24 (1995-96)
10. Byggingen av Stordalstunnelen er utsatt. Utvidelse av prosjektet til også å gjelde Rullestadvjuvet er til vurdering lokalt, jf. St.prp. nr. 1 (2000-2001)
11. Prosjektet har hatt kostnadsbesparelser på de to første delprosjektene og kostnadsøkning på det tredje. Bompengandelen har blitt justert opp som følge av dette, jf. St.prp. nr. 1 (1997-98)
12. Avviket skyldes kostnadsøkning ut over de 10 % som bompengeselskapet skulle dekke
13. Avviket skyldes kostnadsoverskridelser. Det var opprinnelig to prosjekter, Kulltangen og Menstad. Selskapene ble slått sammen 1. januar 1994, og bomstasjonen ble flyttet 3. januar 1994, alt iht. St.meld. nr. 34 (1992-93) og Innst.S. nr. 232 (1992-93).
14. Anlegget ble redusert noe da midler fra Gimsøybrua ikke ble overført Nappstraumen som opprinnelig forutsatt, jf. St.meld. nr. 32 (1988-89)
15. Avviket skyldes kostnadsoverskridelser
16. Staten har gitt et rentefritt lån som ventes tilbakebetalt i 2005
17. Innkrevingsopplegg og avgrensning av prosjektet er justert, jf. St.prp. nr. 42 (1994-95). Lokalt arbeides det nå med planer for utvidelse av prosjektet igjen.
18. Avviket skyldes kostnadsoverskridelser
19. Prosjektet er vedtatt utvidet med 1 år, jf. St.prp. nr. 45 (1998-99)

Spørsmål 28

Konkurransesituasjonen mellom Statens vegvesens produksjonsvirksomhet og den private asfaltbransjen.

Vedlagt dokumenter av 19. oktober 2000 fra Asfaltentreprenørenes Forening, mottatt i samferdselskomiteen i høringsmøte i forbindelse med Nasjonal transportplan.

Departementets vurdering av dokumentene imøteses, og spesielt vedrørende gevinster ved konkurranseutsetting.

Svar:

Asfaltentreprenørens forening (AEF) har overfor samferdselskomiteén lagt fram tall og beregninger av utgifter for drift og vedlikehold av vegnettet. Videre har de kommentert utviklingen i asfaltmarkedet og Statens vegvesens engasjement i dette, spesielt tilfeller hvor Statens vegvesen påtar seg oppdrag for andre.

Beregning av drifts- og vedlikeholdskostnader

AEF har beregnet gjennomsnittspriser som Statens vegvesen har oppnådd når drift og vedlikehold er kontrahert etter tilbudsrunder hos private entreprenører. Dette har de sammenlignet med beregnet gjennomsnittspris samlet for drift og vedlikehold på riks- og

fylkesveger. Samferdselsdepartementet vil gjøre oppmerksom på at AEF benytter et annet beløp for ressursbruk til drift og vedlikehold ute på vegnettet enn det departementet oppfatter er korrekt. Departementet er ikke kjent med hvordan AEF har beregnet ressursbruk til drift og vedlikehold.

I 1999 ble det på post 23 brukt til sammen 5,438 mrd. kr. Drift og vedlikehold av riksveger finansieres som kjent gjennom post 23. I post 23 inngår også overordnet planlegging, trafikant- og kjøretøyrettede tiltak, kjøp av ferjetjenester, Norsk Vegmuseum og den FoU-virksomhet som angår disse områdene. *Tabell 1* viser fordeling på under- og underunderpost i 1999. Forbruket for fylkesveger er oppført ut fra opplysninger fra vegkontorene. I *Tabell 2* er post 23.2.3 og 23.2.4 spesifisert i hva som ble brukt til administrasjon og forvaltning, og hva som gikk til drift og vedlikehold ute på vegnettet i 1999.

Tabell 1

Post 23		Beløp 1999 riksveger mill. kr	Beløp 1999 fylkesveger mill. kr
23.1	Overordnet ledelse og planlegging	456,8	-
23.2.1 og 23.2.2	Føreropplæring og kjøretøytilsyn	748,1	-
23.2.3 og 23.2.4	Drift av riksveger. Vedlikehold av riksveger	3 553,2	1 261,1
23.2.5	Riksvegferjedrift	645,2	-
23.3	FoU	22,6	-
23.4	Norsk Vegmuseum	12,1	-
Sum		5 438,0	1 261,1

Tabell 2

	Riksveger 1000 kr	Fylkesveger 1000 kr
Administrative kostnader		
– vegkontorene	539 020	117 450
–Vegdirektoratet mm	135 316	
Drift		
– tunneler	110 107	4 046
– vegutstyr og miljøtiltak	730 033	205 967
– vinterdrift	787 015	346 556
– G/S-veger sommerdrift	21 431	0
– G/S-veger vinterdrift	30 346	0
Sum drift (ute på vegnettet)	1 678 932	556 568
Vedlikehold		
– tunneler	39 073	21 528
– drenering	122 482	129 093
– vegdekker	683 077	332 179
– vegutstyr og miljøtiltak	55 140	33 197
– bruer og kaier	217 392	69 352
– G/S-veger: vegdekker	9 498	2 371
– annet	73 269	0
Sum vedlikehold (ute på vegnettet)	1 199 932	587 720
Sum drift og vedlikehold ute på vegnettet	2 878 864	1 144 288

Sum post 23.3.3 og 23.2.4, jf tabell 1

3 553 200

1 261 700

AEF har tatt utgangspunkt i at det brukes 5,23 mrd. kr til drift og vedlikehold av 53 918 km riks- og fylkesveger hvert år. Dette gir en gjennomsnittspris på 97 000 kr per km. Gjennomsnittsprisen her har de sammenlignet med gjennomsnittsprisen i fire vedlikeholdskontrakter der private aktører utfører arbeidet. Gjennomsnittsprisen for vedlikeholdskontraktene er beregnet til 56 000 kr per km (eksklusive byggherrekontroll).

Statens vegvesen opplyser at det i 1999 ble brukt 4,02 mrd. kr til arbeider ute på vegnettet innen drift og vedlikehold for riks- og fylkesveger (jf *Tabell 2*), til sammen 53 918 km. Dette gir en kostnad på om lag 74 600 kr per km. Beløpet innbefatter ikke administrative kostnader.

Midlene ble brukt til arbeid utført både av private og Vegvesenets egenproduksjon. Av totale midler til drift og vedlikehold gikk 1 406 mrd. kr (35 prosent) til private entreprenører.

AEF har altså etter departementets oppfatning benyttet feil beløp når det gjelder midler til drift og vedlikehold, og dermed også fått en gjennomsnittspris per km som er 30 pst. høyere enn det Statens vegvesen er kommet til, med utgangspunkt i regnskapstall. I tillegg er dette beløpet framstilt som om det i sin helhet går til produksjon i Statens vegvesen, mens det i realiteten er en betydelig andel av midlene som går til private entreprenører (35 prosent).

Når det gjelder funksjonskontraktene AEF har benyttet som sammenligningsgrunnlag, opplyser Statens vegvesen at de fire første kontrakter som er inngått med private er ulikt sammensatt og representerer en samlet verdi på 46,2 mill. kr per år. Dette utgjør 1,1 prosent av verdien som totalt produseres innen drift og vedlikehold ute på vegnettet. Kilometerprisen varierer fra 40 000 kr til 125 000 kr. Statens vegvesen opplyser at arbeider som vegmerking og elektroarbeider ikke inngår i kontraktene, og ingen av kontraktene omfatter høyfjellsoverganger eller lange og/eller undersjøiske tunneler og annen spesialproduksjon som er til dels svært kostnadskrevende. Tallene er dermed ikke direkte sammenlignbare. Departementet vil også understreke at AEFs sammenligningsgrunnlag (samlet verdi 46,2 mill. kr) er tynt.

I Akershus er det utført en analyse som viser at egenproduksjons funksjonsavtaler ligger 20-25 prosent over de private kontraktene. Statens vegvesen mener det er grunn til å tro at store private aktører legger inn lave bud i denne fasen for å komme inn på markedet, og at man må se utviklingen over tid for å vurdere kostnadsnivået.

Statens vegvesen vil øke antall funksjonskontrakter med private på strekninger hvor dette er egnet.

Effektivisering og konkurranseutsetting av

produksjonsvirksomheten

Produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen er betydelig, og utgjorde i 1999 10,3 mrd. kr. Av dette satte utbyggings- og trafikkavdelingene ut 4,4 mrd. kr på anbud. Resten, 5,9 mrd. kr, ble fordelt til egenproduksjon. Av dette ble igjen om lag 3,5 mrd. kr brukt til underentrepriser etter konkurranse, innkjøp og leie av maskiner som er underlagt regler for offentlig anskaffelse, og altså konkurranseutsatt. Dette betyr at om lag 2,4 mrd. kr, 23 prosent, gikk til ren egenregi.

Samferdselsdepartementet mener det må legges stor vekt på effektivitet i produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen. Målet må være å få mest mulig veg for statlige midler.

Innenfor sitt myndighetsområde har Statens vegvesen satt i gang et omfattende effektiviseringsarbeid for det administrative apparat, så vel som eget produksjonsapparat. Effektiviseringsarbeidet startet i egenproduksjon, som satte et mål om 20 prosents kostnads-effektivisering innen utgangen av 2003. Resultater som er oppnådd så langt, er bl. a. nesten 25 prosent økning i omsetning per årsverk ansatte i egen produksjon totalt.

Høsten 1998 vedtok Stortinget at økt privat ansvar i vegutbygging skal utredes. I Nasjonal transportplan 2002-2011 følges dette opp, og det foreslås to prøveprosjekter. Departementet mener det kan være effektivitetsgevinster knyttet til i større grad å utnytte konkurranseelementet på større og langvarige oppgaver ved vegutbygging. Videre vil det trolig være gevinster ved at utbygging, drift og vedlikehold i større grad kan sees i sammenheng. Dette vil være uavhengig av om det er private aktører eller offentlige myndigheter som står for gjennomføringen. Forsøkene med offentlig privat samarbeid om vegutbygging vil kunne gi sammenligningsgrunnlag for konkurranseevnen til produksjonsvirksomheten i Statens vegvesen.

Samferdselsdepartementet har satt i gang en utredning av rammevilkårene for produksjonsvirksomheten til Statens vegvesen. Utredningen skal se på om organisatoriske endringer kan bidra til bedret effektivitet for produksjonsvirksomheten. Utredningen skal spenne fra en divisjonsmodell til full utskillelse i et statlig eid aksjeselskap. Innenfor de ulike organisasjonsmodellene skal det vurderes om det kan oppnås effektiviseringsgevinster ved å åpne for mer konkurranse. Det er selvfølgelig en forutsetning at dersom det skal åpnes for mer konkurranse, må produksjonsvirksomheten få rammevilkår som samsvarer mest mulig med de rammevilkårene private aktører står over for. Utredningen skal være sluttført ved utgangen av mars 2001.

Asfaltmarkedet

Det har skjedd store endringer i organiseringen innenfor bygg- og anleggsnæringen generelt, og asfalt-

bransjen spesielt de senere årene. Det er en tendens til at noen få store private aktører som NCC, Skanska-Selmer og Veidekke overtar større del av det norske asfaltmarkedet. Statens vegvesen opplyser at de har økt egenandelen innenfor Vegvesenet noe på grunn av den sterke reduksjonen i omfanget av dekkelegging på riks- og fylkesvegnettet. Egenandelen varierer mellom landsdelene. For asfaltmarkedet totalt har den andel som Vegvesenets egenproduksjon utgjør, gått ned fra 19 prosent i 1997 til 16 prosent i 1999.

Statens vegvesen står fritt til å gjøre disponeringer for sitt produksjonsutstyr som gjør produksjonen mest mulig effektiv, og som gjør det mulig å ivareta det strategiske hensynet som markedskorrektiv. Vegvesenet vil eie noen få strategisk plasserte stasjonære asfaltverk og noen høymobile asfaltverk som raskt kan flyttes over hele landet for å utgjøre et korrektiv og påvirke markedet der dette ikke fungerer godt.

Av Statskonsults rapport 1999:14 *Vegen videre – en utredning av konkurranseforholdene i Statens vegvesen* (tidligere oversendt komitéen) framgår det at prisene på asfalt sank med 20 prosent etter at Statens vegvesen begynte med asfaltproduksjon i 1985. Vegvesenet har altså hatt en viktig markedskorrigerende funksjon. Videre påpeker Statskonsult at når opp til 70 prosent av asfaltarbeidene utføres i egenregi i enkelte deler av landet, kan det diskuteres om ikke dette også kan bidra til mangelfull konkurranse. Et stort innslag av egenproduksjon kan også virke etableringshindrende for private aktører, slik at en regionalt kan få tilnærmet offentlig monopol som ikke blir utfordret av private aktører.

I forbindelse med utredningen av rammevilkårene for produksjonsvirksomheten er det et sentralt tema å drøfte hvordan det strategiske hensynet som markeds-korrektiv kan ivaretas innenfor ulike organisasjonsmodeller. Her vil blant annet erfaringene fra asfaltbransjen gi et godt vurderingsgrunnlag.

Oppdrag for andre

Statens vegvesen er til en viss grad gitt mulighet til å påta seg oppdrag utenfor egen etat. I forbindelse med omorganiseringen av Statens vegvesen som ble gjennomført midt på 90-tallet, ble retningslinjer for salg av tjenester eksternt drøftet, jf. blant annet St.meld. nr. 41 (1993-94). Det ble påpekt at produksjonsvirksomheten i begrenset grad kan påta seg oppdrag utenfor egen etat. Særlig var det forutsatt at dette kan være aktuelt i utkantkommuner der det lokalt er et lite eller begrenset tilbud av private entreprenørtjenester.

Salg av slike tjenester skjer blant annet gjennom bruk av merinntektsfullmakt gitt av Stortinget ved behandling av de årlige budsjettene. Det er imidlertid

satt som begrensning at Statens vegvesen ikke må markedsføre disse tjenestene i konkurranse med private aktører, og at de priser som vegvesenet opererer med må være basert på full kostnadsdekning.

I St.prp. nr. 1 (1999-2000) heter det at "dimensjonering av vegvesenets egne produksjonsressurser vil ta utgangspunkt i markedet innenfor riks- og fylkesveg-området. I de tilfeller hvor andre, spesielt andre stats-etater og kommuner, ønsker at produksjonsenheter utfører oppdrag, kan vegvesenets produksjonsavdelinger påta seg slike oppdrag." Departementet mener ikke dette gir produksjonsvirksomhet mulighet til å påta seg oppdrag utenfor egen etat i vesentlig større omfang enn det som var tilfelle før 1999. Produksjonsvirksomheten skal fortsatt operere innenfor de rammer som er nedfelt i St.meld. nr. 41 (1993-94).

Vegdirektoratet har presisert overfor vegkontorene at egen produksjon ikke kan delta i åpen anbuds-konkurranse og bare skal ta oppdrag på forespørsel. Statens vegvesen understreker at produksjon har et fullstendig regnskap som dekker alle kostnader, og at oppdrag for andre utføres på grunnlag av reelle kostnader. Statens vegvesens prognose for oppdrag for andre i 2000 er på 133 mill. kr, eller ca. 2 prosent av omsetningen. Også på asfaltsiden utgjør aktiviteten i størrelsesorden 2 prosent av deres totale volum.

Spørsmål 29

Trafikkmengde - Firefeltsveg

Av St. prp. nr. 1 (2000-2001) Samferdselsdepartementet, side 63, går det fram at "om lag 350 km av riksvegnettet har en trafikkmengde som tilsier ombygging til firefeltsveg".

- Kan det gis en oversikt over hvilke strekninger på riksvegnettet dette gjelder?

Svar:

Etter vegnormalene er behovet for firefelts veg relatert til trafikkmengder over 15 000 kjøretøy pr døgn. Vedlagte oversikt viser at om lag 380 km tofelts veg på riksvegnettet, herav ca 200 km på stamvegnettet, har trafikkmengder over 15 000 kjøretøy pr døgn og dermed behov for firefelts veg. Oversikten inkluderer også noen strekninger som allerede er under utbygging til firefelts veg, f eks Ev 18 Gutu - Kopstad i Vestfold.

Vegdirektoratet arbeider med revisjon av vegnormalene og vurderer å senke kriteriet for fire felt til årsdøgntrafikk 10 000 kjøretøy. Dette vil medføre at ytterligere 300 km stamveger med to felt vil ha behov for ombygging. Dette vil i så fall være knyttet opp til en smalere firefelts veg med lavere løpemetertpris.

Vedlegg

Riksveger med en trafikkmengde som tilsier ombygging til firefelts veg

Fylke	Veg	Fra	Til	Km		
				Stamveg	Øvr. riksveg	Sum
Østfold	EV 6	LEKEVOLL	AKERSHUS GRENSE	36		
	RV 19	MOSSEPORTEN XE6	MOSS FK (RÅDHUSBRUA)		4	
	RV 109	FREDRIKSTAD NORD	ALVIM XE6			8
	RV 110	ØREBEKK X117	FREDRIKSTAD ØST			5
	RV 118	DONDERN X111	SARPSBORG VEST			4
		Strekninger under 3 km			3	4
	Sum km fylke			39	25	64
Akershus	EV 6	VINTERBRO	OSLO GRENSE	10		
	EV 6	JESSHEIM	DAL	10		
	EV 16	SANDVIKA	WØYEN	4		
	EV 18	RINGNES SØR XE6	MASTEMYR SØR	8		
	RV 4	OSLO GRENSE	SLATTUM			4
	RV 22	GJELLERÅSEN	FETSUND VEST			14
	RV 165	HOLMEN XE18	VETTRE			4
		Strekninger under 3 km				7
	Sum km fylke			32	29	61
Oslo	EV 6	AKERSHUS GRENSE	KLEMETSrud	3		
	EV 18	HERREGÅRDS-KRYSSET	GRØNLIKAIA	7		
	RV 4	GRORUD	AKERSHUS GRENSE			4
		Strekninger under 3 km		3	7	
	Sum km fylke			13	11	24
Buskerud	EV 18	BRAKERØYA	KOBBERVIKDALEN	5		
	EV 134	DRAMMEN/ N.EIKER GR	FJERDINGEN/ MJØNDALEN	5		
	RV 282	DRAMMEN X319	AMTMANNSSVINGEN X23			5
		Strekninger under 3 km				6
	Sum km fylke			10	11	21
Vestfold	EV 18	GUTU	BOMMESTAD	75		
		Strekninger under 3 km				3
	Sum km fylke			75	3	78
Telemark	RV 354	BJØRNSTAD	TUFTE XF59			5
		Strekning under 3 km				1
	Sum km fylke			0	6	6
Vest-Agder	EV 18	TIMENES	RUNDINGEN/E39	5		
	EV 39	FALCONBRIDGE	BRENNÅSEN	8		
		Strekninger under 3 km				3
	Sum km fylke			13	3	16
Rogaland	RV 44	BRYNE	STAVANGER ST			22
	RV 47	KARMØY	HAUGESUND			7
	RV 509	SANDNES	STAVANGER			9
	RV 510	SOLA	STAVANGER XE18			3
		Strekninger under 3 km				2

Fylke	Veg	Fra	Til	Km		
				Stamveg	Øvr. riksveg	Sum
	Sum km fylke			0	43	43
Hordaland	EV 39	HOP	DANMARKS Plass	6		
	RV 540	DANMARKS Plass	SÆLEN		6	
	RV 553	SØRÅS X580	FJØSANGER		4	
	RV 555	STORAVATNET X562	SOTRA VEST		5	
	RV 557	STRAUME X556	LAPPELEIREN		6	
	Strekninger under 3 km				13	
	Sum km fylke			6	34	40
Møre og Romsdal	EV 39	BLINDHEIM X60	MOA XE136	3		
	EV 136	LERSTADVEGEN	ÅLESUND SENTRUM	7		
	RV 70	MELKVIKA XF423	KR.SUND N SENTRUM		4	
	Sum km fylke			10	4	14
Sør-Trøndelag	EV 6	BAKKE BRO	ROTVOLL SØR	5		
	Sum km fylke			5	0	5
Nordland	Rv 80	HUNSTADMOEN	BODØ	3		
	Sum fylke			3	0	3
Troms	Strekninger under 3 km				3	
	Sum km fylke			0	3	3
Totalt (km)				206	172	378

Spørsmål 30

Storbyområdene, Oslopakke 1 - Statens andel

Av St.meld. nr. 46 går det fram at forutsetningen om 45 pst. statlig andel vil være oppfylt ved utløpet av bompengeperioden (i 2007).

- Det ønskes en nærmere oppstilling av dette regnestykket, og har det i dette tilfelle vært en forutsetning at "storbymidler" skulle gå inn som en del av statens andel?
- Hva ville oppfølgingen være dersom en trekker ut "storbymidlene"?

Svar:

Oppfølging pr. 1. januar 2002 (vedlegg 1)

I vedlegg 1 er det gitt en mer detaljert oppstilling over fordelingen av investeringene i perioden 1990-2001 enn den som framgår av tabell 14.2 i St.meld. nr. 46.

De statlige midlene for planperiodene 1990-93 og 1994-97 er fordelt på "storbymidler" og "ordinære midler", jf. tabellene 1A og 1B. Fra og med 1997 ble kapittel 1331 opphevet, samtidig som det innenfor de definerte storbyområdene ble gitt anledning til å gi tilskudd til kollektivtrafikktiltak utenfor statens ansvars-

område over post 30. Oppsplittingen av de statlige midlene på "storbymidler" og "ordinære midler" opphører derfor fra og med perioden 1998-2001, jf. tabell 1C.

Det er et avvik på om lag 100 mill. kr mellom oppgitt sum for statlige midler i perioden 1990-2001 i tabell 14.2 i St.meld. nr. 46 og tabell 1D. Avviket oppstår ved omregninger av historiske tall til gjeldende prisnivå.

Storbymidler er statlige midler som er øremerket for spesielle investeringer. De investeringer departementet har regnet som statlig andel i bompengepakken, er investeringer i infrastruktur som bygger opp under forutsetningene i Oslopakke 1 om at en større del av trafikkveksten må tas med kollektive transportmidler. Samferdselsdepartementet forutsetter derfor at storbymidler inngår som en del av statens andel i Oslopakke 1 på lik linje med andre tilsvarende prosjekter.

Forslag til investeringer i perioden 2002-2007 (vedlegg 2)

I vedlegg 2 er det gitt en mer detaljert oppstilling over foreslåtte investeringer innenfor Oslopakke 1 i resten av bompengeperioden enn den som framgår av tabell 14.2 i St.meld. nr. 46.

Tabell 2A viser foreslåtte investeringer i perioden 2002-2005 og er hentet direkte fra St.meld. nr. 46. Tabell 2B₁ viser foreslåtte investeringer i seksårsperioden 2006-2011, dvs differansen mellom investeringene i hele tiårsperioden og i første fireårsperiode i tabell 14.2. Tabell 2B₂ viser investeringene i de to siste årene av bompengerperioden dersom det legges til grunn en jevn årlig fordeling av foreslåtte statlige midler i siste seksårsperiode. Tabell 2C viser fordelingen for hele

perioden 2002-2007 forutsatt en fordeling av statlige midler i 2006-2007 som i tabell 2B₂.

Forventet oppfølging pr. 1. januar 2008 (vedlegg 3)

Vedlegg 3 viser fordelingen av forventede investeringer i Oslopakke 1 i perioden 1990-2007. Den statlige andelen vil utgjøre 46 pst. ved utløpet av bompengerperioden, inklusive storbymidlene, jf. tabell 3A. Uten storbymidlene vil den statlige andelen utgjøre 44 pst. ved utløpet av bompengerperioden, jf. tabell 3B.

Oslopakke 1

(1) Oppfølging pr 1 januar 2002

(1A) Perioden 1990-93

	Oslo (mill kr)	Akershus (mill kr)	Sum 1990-93 (mill kr)	Sum 1990-93 (%)
Statlige midlar	1650,0	770,0	2420,0	62,371
- "ordinære" midlar	1490,0	720,0	2210,0	56,959
- storbymidlar	160,0	50,0	210,0	5,412
Bompengar	850,0	610,0	1460,0	37,629
Sum	2500,0	1380,0	3880,0	100,0

(1B) Perioden 1994-97

	Oslo (mill kr)	Akershus (mill kr)	Sum 1994-97 (mill kr)	Sum 1994-97 (%)
Statlige midler	1120,0	380,0	1500,0	39,578
- "ordinære" midler	850,0	190,0	1040,0	27,441
- storbymidler	270,0	190,0	460,0	12,137
Bompenger	1380,0	910,0	2290,0	60,422
Sum	2500,0	1290,0	3790,0	100,0

(1C) Perioden 1998-2001

	Oslo (mill kr)	Akershus (mill kr)	Sum 1998-2001 (mill kr)	Sum 1998-2001 (%)
Statlige midler	570,0	320,0	890,0	26,727
- "ordinære" midler	570,0	320,0	890,0	26,727
- storbymidler	,0	,0	,0	,0
Bompenger	1520,0	920,0	2440,0	73,273
Sum	2090,0	1240,0	3330,0	100,0

(1D) Sum for periodene 1990-2001 (1D=1A+1B+1C)

	Oslo (mill kr)	Akershus (mill kr)	Sum 1990-2001 (mill kr)	Sum 1990-2001 (%)
Statlige midler	3340,0	1470,0	4810,0	43,727
- "ordinære" midler	2910,0	1230,0	4140,0	37,636
- storbymidler	430,0	240,0	670,0	6,091
Bompenger	3750,0	2440,0	6190,0	56,273

Sum	7090,0	3910,0	11000,0	100,0
------------	---------------	---------------	----------------	--------------

(2) Forslag til investeringer i perioden 2002-2007

(2A) Forslag for perioden 2002-2005

	Oslo (mill kr)	Akershus (mill kr)	Sum 2002-05 (mill kr)	Sum 2002-05 (%)
Statlige midler	800,0	800,0	1600,0	45,714
Bompenger	1100,0	800,0	1900,0	54,286
Sum	1900,0	1600,0	3500,0	100,0

(2B) Forslag for 2006-2007 ved jevn fordeling av statsmidler

(2B₁) Forslag for hele seksårsperioden 2006-2011

	Oslo (mill kr)	Akershus (mill kr)	Sum 2006-11 (mill kr)	Sum 2006-11 (%)
Statlige midler	1400,0	1800,0	3200,0	84,211
Bompenger	400,0	200,0	600,0	15,789
Sum	1800,0	2000,0	3800,0	100,0

(2B₂) Forslag for 2006-2007 ved jevn årlig fordeling av statsmidler

	Oslo (mill kr)	Akershus (mill kr)	Sum 2006-07 (mill kr)	Sum 2006-07 (%)
Statlige midler	469,667	600,0	1069,667	64,065
Bompenger	400,0	200,0	600,0	35,935
Sum	869,667	800,0	1669,667	100,0

(2C) Sum for perioden 2002-2007
(2C=2A+2B₂)

	Oslo (mill kr)	Akershus (mill kr)	Sum 2002-07 (mill kr)	Sum 2002-07 (%)
Statlige midler	1269,667	1400,0	2669,667	51,641
Bompenger	1500,0	1000,0	2500,0	48,359
Sum	2769,667	2400,0	5169,667	100,0

(3) Forventet oppfølging pr 1 januar 2008

(3A) Sum for perioden 1990-2007
inklusive storbymidler (3A=1D+2C)

	Oslo (mill kr)	Akershus (mill kr)	Sum 1990-2007 (mill kr)	Sum 1990-2007 (%)
Statlige midler	4609,667	2870,0	7479,667	46,257
- "ordinære" midler	4179,667	2630,0	6809,667	42,114
- storbymidler	430,0	240,0	670,0	4,144
Bompenger	5250,0	3440,0	8690,0	53,743
Sum	9859,667	6310,0	16169,667	100,0

(3B) Sum for perioden 1990-2007
eksklusive storbymidler

	Oslo (mill kr)	Akershus (mill kr)	Sum 1990-2007 (mill kr)	Sum 1990-2007 (%)
Statlige midler	4179,667	2630,0	6809,667	43,934
- "ordinære" midler	4179,667	2630,0	6809,667	43,934
- storbymidler	-	-	-	-
Bompenger	5250,0	3440,0	8690,0	56,066
Sum	9429,667	6070,0	15499,667	100,0

Spørsmål 31

Jernbanelinjer - Bredbånd

Legges det bredbånd langs hele jernbanenettet?

Svar:

Jernbaneverket har i dag et fiberkabelnett som ligger langs de aller fleste jernbanestrekningene, samt enkelte forbindelser utenom jernbanens infrastruktur. Dette fiberkabelnettet forvaltes i dag av Jernbaneverkets forretningsenhet BaneTele. Fiberkabelnettet er primært bygget for å dekke jernbanens egne formål; men den overskuddskapasitet som ligger i nettet, blir tilbudt for salg på kommersielle vilkår.

Jernbanens fiberkabelnett har stor overføringskapasitet og er godt egnet til å bære de nye bredbåndstjenestene som vil tilbys fra ulike tjenesteleverandører. For å være et fremtidig konkurransedyktig telenett, vil det imidlertid være behov for videre opprusting og utbygging av nettet. Etersom en slik utbygging ikke er begrunnet ut fra jernbaneformål, er det ikke foreslått midler innenfor planrammen i NTP 2002-2011 til utbygging av bredbånd langs jernbanens infrastruktur. De tiltak som er foreslått i NTP, omfatter utelukkende utbygging av fiberkabel-nettet begrunnet ut fra jernbanens behov.

Spørsmål 32

Stamveg og øvrig riksvegnett – ÅDT over 10 000

Det ønskes en oversikt over stamvegstrekninger og strekninger på det øvrige riksvegnettet med årsdøgntrafikk (ÅDT) over 10 000, og videre en oversikt der strekningene er merket.

Svar:

Det vises til tidligere svar på spørsmål 29. Strekninger som er utbygd til fire eller flere kjørefelt, er ikke tatt med i de vedlagte oversiktene.

Vedlagte tabeller viser:

- Stamvegstrekninger med årsdøgntrafikk over 10 000 kjøretøy og færre enn fire kjørefelt, også vist på kart med blå farge.
- Strekninger på øvrig riksvegnett med årsdøgntrafikk over 10 000 kjøretøy og færre enn fire kjørefelt, også vist på kart med rød farge.

Vedlagt følger kart for 18 fylker der strekninger over 3 km er avmerket. Sogn og Fjordane har ingen aktuelle strekninger på 3 km eller mer.

Oversikten viser at behovet for utbygging av stamvegnettet til fire felt er størst mot og gjennom/forbi byområdene. Videre er de fleste riksvegstrekningene som har behov for fire felt, innfartsveger til byområdene.

(Vedlegg ikke tatt med her.)

Spørsmål 33

Jernbanelinjer - Bredbånd - Oppfølging av svar på spørsmål 31

Kan det konkretiseres hvilke strekninger på jernbanen det ikke er lagt bredbånd langs, og når dette tenkes fullført?

Svar:

"Bredbånd" er ikke et fast definert begrep som er forbundet med eksakte definisjoner. Jernbaneverkets fiberkabelnett omfatter totalt ca. 4000 km fiberkabler langs de aller fleste jernbanestrekningene. Dette fiberkabelnettet *kan* benyttes til bredbåndstjenester. Langs følgende banestrekninger er det *ikke* utbygd fiberkabelnett:

Meråkerbanen: Trondheim - Hell - Storlien.
 Nordlandsbanen: Hell - Grong
 Valdresbanen: Ingen togtrafikk pt.
 Numedalsbanen: Ingen togtrafikk pt.
 Arendalsbanen
 Flåmsbanen

I hvilken grad det er aktuelt å bygge ut fiberkabelnett langs disse banestrekningene vil bli behandlet i handlingsprogrammet, som oppfølging av Nasjonal Transportplan 2002-2011. Noen av banestrekningene er prioritert for utbygging av togradio og ATC/CTC (gjelder bl.a. Meråkerbanen og Nordlandsbanen). I denne forbindelse vil overføringskapasitet på eksisterende kobber-/fiberkabelnett bli vurdert, og ved behov vil det bli lagt ny fiberkabel. All videre utbygging av fiberkabelnettet som finansieres over Jernbaneverkets budsjett, vil utelukkende være begrunnet med jernbaneformål. Når det legges ny kabel eller kabler skiftes ut, vil det bli lagt ny fiberkabel (bl.a. av hensyn til driftsstabilitet og sikkerhet).

Spørsmål 34

*Passasjerer på jernbanestrekninger -
Oppfølging av spørsmål/svar nr. 14*

Det vises til oversikter over banestrekninger og trafikk tall i svar på spørsmål nr. 14.

- Har noen av disse strekningene flere tellepunkter, og i tilfelle hvilke?
- Er det for eksempel tellepunkter mellom Jaren og Oslo på Gjøvikbanen?

Svar:

NSB opplyser at det gjennomføres tellinger på en rekke tellepunkter på de ulike banestrekningene, jf. vedlagte oversikt over tellepunkter pr. banestrekning.

På Gjøvikbanen telles det i tillegg til Jaren også passasjerer til/fra Oslo S.

Spørsmål 35

*Transportsektorens klimagassutslipp; inneværende
4-års planperiode.*

Det vises til side 32 i meldingen; Boks 4.2. Transportsektorens klimagassutslipp i bl.a. perioden 1990-99.

Det er ønskelig å få en oversikt over utviklingen av utslippene og fordelingen i inneværende planperiode; fra 1997.

Svar:

Klimagassutslippene fra transportsektoren har økt med 8,8 pst. i perioden 1997-1999. Figuren under viser utvikling og fordeling av transportsektorens klimagassutslipp i perioden.

Spørsmål 36

*Antall passasjerer i kollektivtransport i inneværende
4-årsperiode*

Det ønskes en samlet oversikt over og utviklingen i antall passasjerer i inneværende planperiode; fra 1997, både for jernbane, T-bane, buss, ferje, Hurtigruta, sjøgående transport ellers og fly.

Svar:

Tabellen under viser utviklingen i antall reisende i 1997, 1998 og 1999 for alle nevnte transportmidler, med unntak av Hurtigruten. Tallene gjelder innenlands transport.

*Innenlandske transportytelser 1997-1999.
Millioner passasjerer*

	1997	1998	1999
Banetransport			
- NSB	45	47	50
- Andre jernbaner	-	1	4
- Forstadsbaner og sporveier	93	101	105
Vegtransport			
- Rutebiler	308	308	308
Sjøtransport			
- Bilferjeruter	37	37	38
- Annen rutefart ¹⁾	7	8	8
Lufttransport²⁾	10	10	10

¹⁾Lokalruter

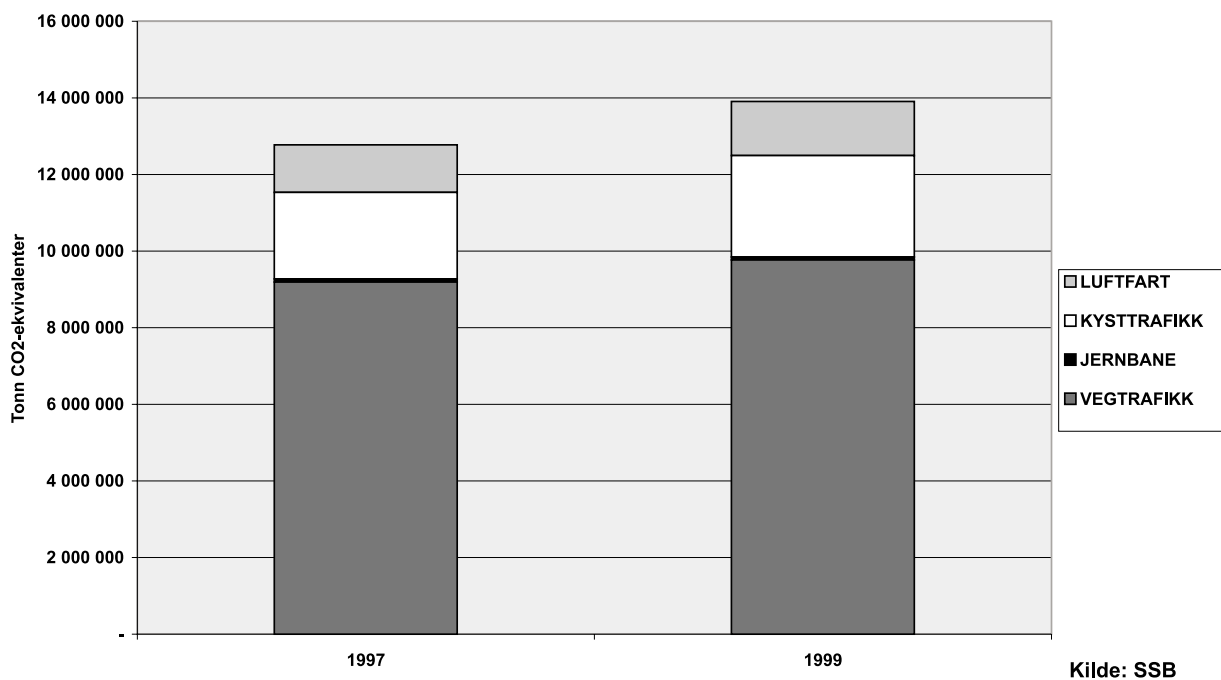
²⁾Alle passasjerer på innenlandske rutestrekninger er her regnet som innenlandspassasjerer, også hvor angjeldende innenlandsk strekning er en del av utenlandsk rutestrekning.

Tallene under viser antall reisende med Hurtigruten i samme periode.

	1997	1998	1999
Hurtigruten (Bergen-Kirkenes)	409 594	441 040	432 885

Til og med 3. kvartal i 2000 var tallet på reisende med Hurtigruten 344 575, mens det tilsvarende tallet for 1999 var 358 058.

Alle tall er hentet fra Statistisk sentralbyrås offisielle statistikk.



Spørsmål 37

Gassferjer

- Foreligger det noen faglig vurdering fra Statens vegvesen om prioritering av gassferjer i forbindelse med NTP?
- Er det foretatt noen vurderinger når det er riktig å sette inn flere gassferjer?
- Hvor bør de neste gassferjene settes i trafikk med utgangspunkt i hva som er mest rasjonelt transportfaglig, og av hensyn til leveranser av naturgass?

Svar:

Første delspørsmål

Statens Vegvesen opplyser at den første riksvegferjen med nedkjølt naturgass (LNG) som drivstoff, MF Glutra, har fungert som forutsatt etter at den ble satt i rute i februar 2000. Miljøgevinstene samsvarer med forventningene på alle typer forurensning til luft. Spesielt er reduksjonen av NO_x-utslipp betydelig, men også CO₂-utslipp har blitt redusert med 15-20 pst. Utslippene vil bli mest redusert ved bruk av gassferjer i relativt lange samband. Når det gjelder byggekostnad oppgir rederiet at prototypen kostet 136,3 mill. kr, som er ca 50 mill. kr (35 pst.) mer enn prisen for en norskbygd ferje av tilsvarende størrelse og bygd for dieseldrift. I det midlertidige sertifikatet er besetningen av sikkerhetsårsaker fastsatt til 1-2 besetningsmedlemmer mer pr. skift enn for dieseldrevne ferjer av om lag samme størrelse og i tilsvarende drift. Antall besetningsmedlemmer avhenger bl.a. av antall passasjerer. Dette innebærer økte driftskostnader på 1-2 mill. kr årlig. Blant annet på grunn av de omfattende overvåkings- og styringssystemene ventes denne ferjen å få høyere

vedlikeholdskostnader enn ferjer bygd for dieseldrift. For øyeblikket medfører dagens høye priser for marin dieselolje at forsyningsavtalen for LNG koster MRF nærmere 1 mill kroner mindre enn tilsvarende forbruk av diesel. En endring av prisen på olje vil sammen med en endring i miljøavgiften for olje påvirke dette forholdet.

Statens Vegvesen opplyser videre at norske skipsverft mener at erfaringene fra prototypen vil redusere merprisen for neste LNG-ferje til 15-20 pst. over byggeprisen for dieselferjer, og at merkostnaden kan reduseres ytterligere dersom LNG-drevne ferjer blir bygd i et visst antall.

Statens Vegvesen fremhever at erfaringene hittil samsvarer med de faglige vurderinger som ble gjort før prototypen ble bygd.

Andre delspørsmål

Samferdselsdepartementet vil vurdere igangsetting av bygging av ferjer drevet med naturgass dersom forholdene ligger til rette for det. Bygging vil eventuelt skje innen investeringsrammen for planperioden. Hvorvidt forholdene vil ligge til rette for ytterligere bygging av gassferjer har bl.a. sammenheng med om det blir etablert stabil forsyning av naturgass til konkurransedyktige priser.

Statens Vegvesen opplyser at det har vært foreslått å bygge hurtiggående katamaranferjer med naturgass som drivstoff. Dette er ikke mulig innenfor dagens regelverk og det er heller ikke hensiktsmessig på grunn av økte vekter for gasstanker m.m. Statens Vegvesen viser ellers til samferdselsetatens forslag til Nasjonal transportplan 2002-2011, hvor det opplyses at ferjer

drevet med brenselceller basert på hydrogen kan være et alternativ til gassdrift. Slike ferjer vil trolig først være tilgjengelige om 10-15 år. Norsk industri arbeider med utviklingsprosjekt som kan resultere i en prototype til bruk i ferjedriften i løpet av dette 10-året.

Statens Vegvesen vil ikke godkjenne bygging av LNG-drevne ferjer før en har fått ytterligere erfaring med prototype-ferjen, og før regelverket og sikkerhetskravene har blitt tilpasset erfaringene fra driften av prototypen.

Tredje delspørsmål

Dersom det viser seg at det vil være riktig å investere i gassferjer vil det ut fra et miljøsynspunkt være gunstig å ta i bruk gassdrevne ferjer der lokale konsentrasjoner av nitrogenoksyd fra før av er høye. Dette vil være tilfelle på Vestlandskysten og nær større byer som Stavanger, Bergen og Trondheim.

En usikkerhet ved gassdrift har vært sikker forsyning av LNG. Dette synes nå å bli løst. Gasnor ASA har i september vedtatt å bygge et LNG-anlegg på Karmøy. Gasnor ASA regner med å kunne levere LNG til gassferjer og andre brukere høsten 2001. Tidligere i år fikk Statens Vegvesen tilbud fra Tjeldbergodden Luftgassfabrikk DA (TLF) og Statoil Marketing om levering av 2000 tonn LNG fra dagens anlegg, og ytterligere leveranse av 10-15 000 tonn LNG fra Tjeldbergodden ved investering i nytt separat LNG anlegg.

Statens vegvesen har vurdert tilbudet fra TLF/Statoil som mest interessant, både fordi det tilbys bestemte mengder av LNG til langsiktige leverandørpriser og fordi forsyningen blir sikrere ved levering fra to separate anlegg. Betingelsen er at Statens vegvesen tar ansvar for langsiktige uttak av bestemte mengder.

Etter Statens Vegvesens vurdering ligger det best til rette for nybygging av gassferjer for bruk i området Trondheimsfjorden-Molde, bl.a. fordi at en foreløpig vil få den sikreste leveransen fra Tjeldbergodden. Stamvegsambandet Molde-Vestnes trenger både økt tilbud og nytt ferjemateriell for å ha en driftsstandard som er i henhold til målsettingen for stamvegsamband. Et nybyggingsprogram for LNG-drevne ferjer vil også lettere kunne tilpasses bruk av slike ferjer i flere samband i et område. I en utviklingsperiode vil det også være fordelaktig å gjennomføre prosjektet innenfor ett område, for eksempel når det gjelder opplæring av mannskaper. (De fleste skipsbyggerier som er interessert i ferjebygging, ligger også i dette området.)

I sambandet Molde – Vestnes er det utredet å bygge to middels hurtiggående ferjer (18-20 knop) som alternativ til en fremtidig treferjeløsning. Også i sambandet Flakk-Rørвик, som knytter Fosenhalvøya til Trondheimsområdet, vil to noe hurtigere ferjer kunne bli et godt alternativ til tre ferjer av dagens type.

Sambandet Molde-Vestnes passer geografisk for gassdrift og trenger nytt ferjemateriell. Gassferjer i sambandet Flakk-Rørвик vil frigjøre to ferjer som vil passe godt i andre høytrafikkerte samband. Statens Vegvesen finner det vanskelig å ta stilling til blant

annet disse investeringene før det er avklart om det skal bygges flere gassdrevne ferjer.

Inntil det er avklart om det skal bygges flere gassdrevne ferjer, blir materiellbehovet langs Kyststamvegen løst med eksisterende ferjer. Statens Vegvesen har møtt de aktuelle ferjeselskap og funnet midlertidige løsninger som både myndigheter og ferjeselskaper kan godta.

Spørsmål 38

Drift- og vedlikeholdskostnader for riksveg og jernbane

Kan det gis en oversikt over drifts- og vedlikeholdskostnadene på riksveger og jernbane i Norge og Sverige (kroner pr. km riksveg og jernbane)?

Svar:

Det ble gjort en sammenstilling og vurdering av kostnader til drift og vedlikehold mellom Norge, Sverige og Finland i 1999. Sammenligningen ble gjort på overordnet nivå, med utgangspunkt i regnskapstall fra 1997 og/eller 1998.

Undersøkelsen er gjort i forbindelse med det pågående effektiviseringsarbeid i Statens vegvesens produktionsvirksomhet. Av denne grunn omfatter undersøkelsen riks- og fylkesvegnettet i de tre land. Det er allerede gjort rede for forbruket i Norge der det er skilt mellom riks- og fylkesveger (spørsmål 28). Et slikt skille for forholdene i Sverige er avhengig av omfattende hjelp fra svenske vegmyndigheter, og dermed kan vi dessverre ikke fremskaffe disse tallene på kort sikt.

Fordelingen på ulike vegkategorier er vist i tabellen nedenfor.

Land	Vegkategori	Lengde i km	Andel i pst.
Norge	Sum veger	53 677	100,0
	Riksveger	26 582	49,5
	Fylkesveger	27 095	50,5
	Gang/sykkelveger	2 400	--
Sverige	Sum veger	98 062	100,0
	Stamveger	8 000	8,2
	Riksveger	6 615	6,7
	Landsveger	82 447	85,1
	Gang/sykkelveger	?	--
Finland	Sum veger	77 782	100,0
	Stamveger	4 348	5,6
	Riksveger	8 421	10,8
	Landsveger	29 073	37,4
	Bygdeveger	35 939	46,2
	Gang/sykkelveger	3 789	--

Sammenligningen av kostnader er preget av en del usikkerhet som stammer fra flere forhold:

- Ulike kilder gir ulike kostnadsdata.

- Omorganisering av vegforvaltningen og endring i budsjett- og regnskapssystemer gjennom de siste årene.
- Ulik prosessdefinisjon gir forskjellig innhold i de enkelte kostnadsposter mellom landene.
- Fordeling av ledelses- og administrasjonskostnader på arbeidsprosesser.

Sammenligningen av kostnader mellom Norge, Sverige og Finland er summert opp i tabellen nedenfor. Fordi bevilgningen til drift og vedlikehold økte betraktelig i Sverige i 1998, er det angitt tall både for 1998 og for gjennomsnitt 1994-1998 for Sverige.

Informasjon/nøkkeltall		Norge	Sverige	Finland
Veglengde	km	53 677	98 062	77 782
Andel fast vegdekke	%	86	77	64
Andel 10 tonn aksellast	%	68	97	100
Andel veg med telerestriksjoner	%	0	13	5,5
Bruer	Antall	16 190 *	13 245	13 269
Trafikkarbeid	mrd. kj.t.km	27,8	45,5	28,2
Midlere trafikkvolum	ÅDT	1 400	1 300	1 000
Totalkostnad drift og vedlikehold	mrd NOK	4,602	6,706	2,533
			snitt 94-98: 5,590	
Kostnad relatert veglengde	1000 NOK/km	85,7	68,4	32,6
			snitt 94-98: 57,0	
Kostnad relatert trafikkarbeid	NOK/1000 kj.t.km	163	166	90
			snitt 94-98: 123	
Kostnader for vinterdrift	1000 NOK/km	25	17	12
Kostnader for faste vegdekker	1000 NOK/km	24	28	11
			snitt 94-98: 22	
Kostnader for grusveger	1000 NOK/km	19	12	11
Andel av kostnad knyttet til myndighetsavdelingen	%	17	11	10

* Samlet antall bruer i år 2000

Enhver sammenligning av drifts- og vedlikeholdskostnader er ikke komplett uten et forsøk på å relatere ressursbruken til oppnådd resultat på vegen, delvis gjennom styrende standarder og delvis gjennom i hvilken grad disse standardene overholdes. På overordnet nivå er det ikke utviklet dekkende indikatorer som viser tilstand- og funksjonsoppnåelse i forhold til standard. Det er ikke vesentlige forskjeller mellom de tre land i den styrende standard på de viktigste områdene; vinterdrift og vegdekker, men det foreligger ikke anvendbar informasjon om overholdelsen av disse standardene på det nivået som behandles her.

Drift og vedlikehold er styrt av tilgjengelige bevilgninger. Det er derfor kanskje mer riktig å si at sammenstillingen viser *hva som brukes på drift og vedlikehold* framfor å si at den viser *hva drift og vedlikehold koster*.

Ulike klimatiske, geografiske og topografiske forhold mellom Norge og Sverige/Finland har betydning for kostnadsnivået på drift og vedlikehold av vegnettet. Kostnader for vinterdrift er høyere i Norge enn i de to

andre landene. Dette kan ha sammenheng med at Norge har flere fjelloverganger som er dyre å drifte. Videre har Norge langt flere tunneler og bruer enn de to andre landene. Drifts- og vedlikeholdskostnadene for disse er høyere enn for gjennomsnittet av vegnettet. Spesielt for Norge er at det finnes mange store bruer i kyststrøk som p.g.a. saltvann og sjøluft er særlig utsatt for korrosjon, noe som medfører betydelige skader og tilhørende utgifter.

Jernbaneverket har oppgitt tall for drifts- og vedlikeholdskostnader pr. km for regnskapsåret 1999 i Norge og Sverige. Sammenlikning mellom Jernbaneverket og Banverket kan ikke gjøres direkte, da Jernbaneverket har et større ansvar for stasjonshold i Norge enn hva Banverket har i Sverige. Videre benytter Banverket regnskapsprinsippet og ikke kontantprinsippet i sin rapportering.

Nedenstående tabell er basert på regnskapstall uten noen nærmere analyse. Banverkets tall er hentet fra "Banverket Årsredovisning 1999".

(i 1000 kr)

Jernbaneverket (NO)			Banverket (SE) ¹⁾		
Regnskap 1999	Ant. km	Kost. pr. km	Regnskap 1999	Ant. km	Kost. pr. km

Drift	1 467 810	4 179	351	3 950 868	10 039	394
Vedlikehold	648 000		155	520 000		52
Sum	2 115 810		509	4 470 868		445

1) For Banverket er driftskostnadene tatt fra resultatregnskapet, nemlig personalkostnader + husleie + øvrige driftskostnader. Vedlikeholdskostnadene er satt lik "reinvestering", som er balanseført hos Banverket. I resultatregnskapet har Banverket imidlertid også bokført 1.990 mill. kr. i avskrivninger av anleggsaktiva - noe som i prinsippet tilsvarer årlig vedlikeholdsbehov på lang sikt. Tallene i tabellen inkluderer ikke disse avskrivningene.

Spørsmål 39

*Trafikkmengde - Firefeltsveg.
Oppfølging spørsmål/svar 29*

Av svar på spørsmål 29 går det fram at ved reviderte vegnormaler kan ytterligere 300 km stamveger med to felt ha behov for ombygging (knyttet opp til smalere firefelts veg).

- Er det mulig å få en oversikt over hvilke strekninger dette vil gjelde på stamvegnettet og også på øvrig riksvegnett?

Svar:

Det vises til tidligere oversendt svar på spørsmål nr. 29 og 32.

Vedlagte tabell gjelder stamvegnettet og inneholder:

- En kolonne som viser tofelts stamvegstrekninger som pr i dag har gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) mellom 10 000 og 15 000 kjøretøy. Avrundet sum er 340 km.
- En kolonne som viser to- (og noen få tre-) felts stamvegstrekninger som pr i dag har ÅDT over 15 000 kjøretøy. Avrundet sum er 220 km. Her inngår strekninger som er under anlegg, f.eks. Ev 18 Gutu - Kopstad i Vestfold.

- En summeringskolonne med km stamveg som i dag har ÅDT over 10 000 kjøretøy og ikke fire felt. Avrundet sum er 560 km.

Noen av strekningene er korrigert etter kvalitetssikring av tidligere oversikter uten at dette betyr noe for helhetsbildet.

Vi presiserer at i arbeidet med å revidere vegnormalene er det kun for stamveger at det vurderes å senke kriteriet for bruk av firefelts veg fra ÅDT 15 000 til 10 000. Det er derfor ikke utarbeidet tilsvarende tabell for øvrig riksvegnett.

Spørsmål 40

Virkninger i anbefalt strategi ved økning av investeringsramme

Det vises til side 178, tabell 13.3 Virkninger av hovedprioriteringer i anbefalt strategi, sammenliknet med referansealternativet. Sentrale måleparametre.

Det ønskes tilsvarende beregninger av *virksomheter* i anbefalt strategi ved følgende endringer i investeringsramme, kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer:

- i) post 30 økes med 700 mill. kroner pr. år
- ii) post 30 økes med 1 mrd. kroner pr. år
- iii) post 30 økes med 1,5 mrd. kroner pr. år

	2002-2005
Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer (mill kr)	900
Samfunnets transportkostnader (mill kr)	-3 900
Bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (mill kr)	-1 500
Antall skadde og drepte (rv, fv, kv)	-65
Personskade-/dødsrisiko (antall skadde og drepte pr mill pers km)	-0,5
CO ₂ -utslipp fra transportsektoren (mill tonn)	0
Antall personer utsatt for konsentrasjoner av PM ₁₀ over 50mg/m ³	0
Antall personer utsatt for konsentrasjoner av NO ₂ over 150mg/m ³	0
Antall personer svært plaget av støy	-300
Antall personer utenfor et pendlingsomland tilsvarende 45 min reisetid til tettsteder med 2 000 innbyggere *)	-
Antall personer med mer enn 90 min reisetid til regionsenter *)	-
Samfunnets transportkostnader for distriktene (mill kr)	-1 900

*) Beregning av disse virkningene er svært tids- og ressurskrevende, og er derfor ikke utført i denne sammenhengen.

Virkningene gjelder kun økningen i rammen. Dersom en ønsker totalvirkninger av ny ramme (ramme i St.meld. nr. 46 pluss økning), må virkningene i tabellen legges til virkningene i tabell 13.3 i St.meld. nr. 46.

Det er i svar på spørsmål nr. 41 vist til at det ikke er tatt stilling til hvilke prosjekter som bør prioriteres ved ulike rammenivå. Det har derfor ikke vært mulig å beregne virkninger på rammenivå i) og ii), og også virkningene i tabellen over (alt. iii) må oppfattes som en illustrasjon.

Som det også framgår av og begrunnes i svar på spørsmål nr. 41, mener Samferdselsdepartementet at ved en økning av den totale investeringsrammen bør deler av denne gå til å øke den fylkesfordelte rammen. Virkningsberegningene for fylkesfordelt ramme i St.meld. nr. 46 (1999-2000) er imidlertid basert på foreløpige og svært grove analyser av aktuelle tiltak. Det er derfor heftet stor usikkerhet til særlig denne delen av virkningsberegningene. Vegdirektoratet har derfor ikke funnet det hensiktsmessig å prøve å anslå hvilke konsekvenser det vil få dersom deler av en eventuell rammeøkning tilfaller fylkesfordelt ramme.

Spørsmål 41

*Prosjekter ved økt ramme - Kap. 1320 post 30
Riksveginvesteringer*

Jf. spørsmål nr. 40. Det ønskes en liste over prosjekter som departementet mener bør framskyndes og/eller oppstartes i første 4-årsperiode på stamvegnettet under anbefalt strategi ved følgende endringer i investeringsramme (post 30 Riksveginvesteringer):

- i) post 30 økes med 700 mill. kroner pr. år
- ii) post 30 økes med 1 mrd. kroner pr. år
- iii) post 30 økes med 1,5 mrd. kroner pr. år

Svar:

Vedlagt følger en liste over prosjekter som Samferdselsdepartementet mener er aktuelle å forsere/starte opp dersom *stamvegrammen* økes med 6,0 mrd. kroner (alt. iii) i perioden 2002-2005. Ved en eventuell økning av stamvegrammen går departementet inn for å prioritere prosjekter som bidrar til å nå Regjeringens overordnede mål om å bedre sikkerheten i alle deler av transportsektoren. Videre er det lagt vekt på å legge til rette for effektive transporter for næringslivet, blant annet ved opprusting og ombygging av flaskehalsar og rasutsatte strekninger.

Samferdselsdepartementet har ikke tatt stilling til hvilke prosjekter som bør prioriteres ved ulike rammenivå. Prioriteringen vil bla. avhenge av planframdrift

Vedlegg

St. meld. nr. 46 (1999-2000) NTP 2002-2011: Aktuelle prosjekter ved økt stamvegramme i første fireårsperiode

på prosjektene. For flere av prosjektene mangler fortsatt godkjent kommunedelplan, men departementet mener likevel at det er realistisk med gjennomføring eller oppstart i første fireårsperiode. Dette må imidlertid vurderes nærmere enn det som har vært mulig i denne sammenheng. Prioriteringen vil videre avhenge av framdriften på prosjekter som er prioritert innenfor rammen i Nasjonal transportplan 2002-2011, og det vil også kunne være aktuelt med forsering av igangsatte prosjekter. Ev 10 Lofotens fastlandsforbindelse-videreføring er tatt med på lista over prosjekter, jf. føringer i Stortinget. For nærmere kommentarer til enkelte av prosjektene vises det til merknadsrubrikken i vedlegget.

En økning av *den fylkesfordelte investeringsrammen* er imidlertid viktig for å styrke innsatsen på de høyest prioriterte områdene i St.meld. nr. 46 (1999-2000). Dersom den *totale* investeringsrammen i perioden 2002-2005 økes med 2,8/4,0/6,0 mrd. kroner, mener derfor Samferdselsdepartementet at *minimum* 1/3 av økningen bør gå til å øke den fylkesfordelte rammen. Ved en slik økning bør særlig tiltak som bidrar til økt trafikkisikkerhet prioriteres. Videre vil en rammeøkning gi rom for sterkere satsing på andre prioriterte områder, som utbedring og utvikling av det eksisterende vegnettet gjennom standardheving på strekninger med dårlig bæreevne/bredde/kurvatur samt utbedring av rasutsatte strekninger. En økning vil også gi større rom for å videreføre arbeidet med veg- og gateopprusting i byer og tettsteder (miljøgater) i første fireårsperiode.

I St.meld. nr. 46 (1999-2000) er det lagt til grunn en årlig ramme på 60-65 mill. kroner til brannsikring av eksisterende tunneler. Som omtalt i meldingen krever det langsiktige målet om at gamle og nye tunneler skal ha samme sikkerhetsstandard betydelig større ressurser. Ved en eventuell økning av rammen til investeringsformål mener derfor Samferdselsdepartementet at satsingen på slike tiltak bør økes til i størrelsesorden 100 mill. kroner pr. år.

Samferdselsdepartementet finner det svært viktig at det foreligger tilstrekkelig planavklaring og grunnlag for utarbeidelse av kostnadsoverslag før et prosjekt prioriteres. Ved en eventuell økning av rammen til investeringsformål mener derfor departementet at det må settes av midler til overordnet planlegging for å sikre tilstrekkelig planavklaring til neste revisjon av Nasjonal transportplan. En økning av investeringsrammen i første fireårsperiode vil også medføre økt behov for ressurser til reguleringsplanlegging i perioden.

rute	prosjekt	behov pr. 1.1.2006 (stat)	Merknad
1	Ev 6 Halmstad – Årvold	70	delvis bompengefinansiering (Østfoldpakka)
	Ev 6 Årvold – Patterød	50	delvis bompengefinansiering (Østfoldpakka)
	Ev 6 Stenfelt – Assurtjern	220	fullfinansiering er avhengig av endelig kostnadsoverslag, jf stor usikkerhet
2	Ev 6 Gardermoen – Kolomoen (Hovinmoen - Dal)	200+	fullfinansiering av delparsellen Hovinmoen - Dal
	Ev 6 Kåterud vegkryss (Hedmark)	30	ikke omtalt i St.meld. nr. 46, men vurdert som aktuelt av Vegdirektoratet
	Ev 6 Øyer sør – Tretten	300	ikke prioritert i St.meld. nr. 46, men i St. meld. nr. 37 (1996-97) NVVP 1998-2007
	Ev 6 Oppdal	100	ikke prioritert i St.meld. nr. 46
	Ev 6 Snøan – Storløkkja (sør for Støren)	40	
	Ev 6 Sluppen – Marienborg	30	delvis bompengefinansiering (Trondheimpakken)
	Ev 6 Nordre avlastningsveg	150	kostnadsøkning ift. St.meld nr. 46 - fullfinansiert forutsatt tilslutning til 40/60-fordeling stat/bompenger (utvidelse av Trondheimpakken)
3	Ev 6 Jevika – Selli (2 etappe)	210	forsering av andre etappe – ikke mulig med fullføring i perioden
	Ev 6 Kulvert Røra (Nord-Trøndelag)	80	
	Ev 6 Grane kommune (Majavatn mm)	70+	usikker prosjektavgrensing
	Ev 6 Storforshei – Bolna (Nordland)	100	
4	Ev 6 Sommarset – Ulvsvåg	200	
	Ev 6 Trældal – Leirvika (Rombaken ved Narvik)	140	fullfinansiering av kort tunnel, evt første byggetrinn for andre løsninger
	Ev 8 Sørbotn – Laukslett (Ramfjorden sør for Tromsø)	80	
	Ev 10 Lofotens fastlandsforbindelse – videreføring	900	plansituasjonen tilsier oppstart i 2003 - ikke mulig med fullføring i perioden
5	Ev 6 Bånes – Langnes	200	
	Ev 6 Storsandnes – Saltviknes (vest for Alta)	150+	usikker prosjektavgrensing
6	Ev 18 Slitu – Krosby	150	delvis bompengefinansiering (Østfoldpakka)
7	Ev 18 Ny motorvegbru i Drammen	300	kostnadsøkning ift St.meld. nr. 46
	Ev 18 Frydenhaug – Kobbervikdalen - Eik	400	oppstart – ikke mulig med fullføring i perioden
	Ev 18 Langåker – Bommestad	250	delvis bompengefinansiering - må ses i sammenheng med prosjektet Ev 18 Kopstad – Gulli
8	Ev 39 Vigeland – Osestad (Vest-Agder)	160	ikke omtalt i St.meld. nr. 46, men prioritert i St.meld. nr. 37 (1996-97) NVVP 1998-2007
	Ev 39 Handeland – Feda	730	forsert oppstart - ikke fullføring (NB: kostnadsøkning ift St.meld. nr. 46)
	Ev 39 Stord	40	delvis bompengefinansiering
	Ev 39 Svegatjørn – Rådal	1 200	oppstart – ikke mulig med fullføring i perioden (NB: svært usikkert overslag)
9	Ev 39 Torvund – Teigen	170	
	Ev 39 Stigedalen	min 40	vil gi en samlet ramme på 110 mill. kroner til nøktern opprusting i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal

rute	prosjekt	behov pr. 1.1.2006 (stat)	Merknad
10	Ev 39 Vinjeøra – Møre og Romsdal grense	50	
	Ev 39 Harangen – Stokkhaugen – Høgkjølen	150	ikke prioritert i St.meld. nr. 46, men omtalt i St.meld. nr. 37 (1996-97) NVVP 1998-2007
11	Ev 134 Gvammen – Århus	600	oppstart – ikke fullføring i perioden (NB: delvis bompengefinansiering aktuelt)
	Ev 134 Liaslatta – Våg (Rogaland)	90	ikke omtalt i St.meld. nr. 46, men vurdert som aktuelt av Vegdirektoratet
12	Ev 16 Fylling Steinsfjorden	50	
	Ev 16 Toplanskryss Ve (Buskerud)	40	ikke omtalt i St.meld. nr. 46, men vurdert som aktuelt av Vegdirektoratet
	Ev 16 Borlaug – Steinklepp	130	
13	Rv 15 Rise bru – Stryn aust (Sogn og Fjordane)	40	
14	Ev 136 Flatmark – Monge - Marstein (Romsdalen)	190	forsert oppstart - ikke mulig med fullføring i perioden
16	Rv 3 Elverum - Sør-Trøndele grense	-	utbedring ev eksisterende veg
	Rv 3 Innset – Ulsberg	50	
17	Rv 35 Jevnaker – Olimb	200	ikke prioritert i St.meld. nr. 46, men i St.meld. nr. 37 (1996-97) NVVP 1998-2007
18	Rv 23 Linnes – Dagslett	250	forsert oppstart - ikke mulig med fullføring i perioden (NB: ikke lagt til grunn delvis bompengefinansiering fra Oslofjordforbindelsen)

Spørsmål 42

Bruk av kollektivfelt

Av meldingen går det fram at departementet vil vurdere om det skal åpnes for biler med tre eller flere til å benytte kollektivfeltene.

Dette vil kunne innebære at familie på shopping, foreldre som kjører unger på aktiviteter osv. kan bruke kollektivfeltet.

- Hvordan vurderer departementet konsekvensen for framkommeligheten for kollektivtrafikken?

Svar:

Det er i dag til dels betydelige problemer knyttet til trafikkavviklingen i og rundt de største byene i rushtiden. Disse tidsavgrensede framkommelighetsproblemer vil ikke bare kunne løses ved utbygging og utbedring av infrastrukturen. Departementet har derfor lagt til grunn at disse problemene også må møtes med ulike trafikkregulerende tiltak som kan påvirke trafikkmengden og bedre trafikkflyten. Her vil vi spesielt vise til Ot.prp. nr. 32 (2000-2011) Om lov om endringer i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (vegprising).

Tiltak som direkte påvirker personbelegget i biler og minibusser og da særlig på arbeidsreiser, kan etter departementets vurdering redusere trafikkavviklingsproblemerne ytterligere. Personbelegget er for biler i dag 1,8, mens det for kjøring til og fra arbeid er helt

nede i 1,2. For å oppnå en økning i belegget i personbiler og minibusser, og da særlig på arbeidsreiser vurderer departementet å gjennomføre forsøk hvor biler med tre eller flere personer tillates å benytte kollektivfeltene.

Kollektivfeltene har en høyst variabel standard. På denne bakgrunn ser departementet det som lite aktuelt på generell basis å tillate biler med tre eller flere personer å benytte kollektivfeltene. Det er derfor heller ikke alle strekninger med kollektivfelt som er aktuelle for denne type forsøk.

I vurderingen av konkrete strekninger for forsøkene vil det også bli vurdert å omgjøre ordinære kjørefelt til kollektivfelt (med samme adgang for biler med tre eller flere personer) på de steder hvor forholdene ligger til rette for dette. Departementet legger også som en forutsetning at forsøkene blir evaluert og vurdert før en slik ordning eventuelt innføres på permanent basis.

Departementet vil videre vise til Samferdselsministeren brev til Samferdselskomiteen av 9. oktober 2000 vedrørende Dokument nr. 8:78 (1999-2000) - Kollektivfelt. I dette brevet understrekes det at kollektivfeltenes hovedfunksjon må være å sikre god framkommelighet fra kollektivtrafikken.

Spørsmål 43

Ressursinnsats på tvers av transportsektorer -

analyser

Det vektlegges i meldingen at ressursinnsatsen skal settes inn hvor det "kan ventes størst skade- og ulykkesreducerende effekt. Dette gjelder både innenfor og på tvers av transportsektorene".

- Er det foretatt analyser av hvordan økte investeringer på jernbane kan overføre transport fra veg til bane, og få skade- og ulykkesreducerende effekt på tvers av transportsektorene?

Svar:

I Nasjonal transportplan 2002-2011 er trafikksikkerhet høyt prioritert innen alle sektorer.

Den utredningstiden som var lagt til grunn for Nasjonal transportplan 2002-2011 samt svakheter ved beregningsverktøyene, ga ikke rom for systematiske analyser av mulighetene for overføring av trafikk fra veg til jernbane som følge av økte investeringer i jernbaneinfrastruktur. Eksisterende beregningsverktøy er hovedsakelig benyttet til beslutningsstøtte innen den enkelte transportsektor.

Det finnes imidlertid enkelte analyser av potensialet for trafikkoverføring som følge av utbygging av dobbeltsporet jernbane parallelt med veg. Resultatene tyder på at overført trafikk vil bli relativt liten sammenlignet med nivået på vegtrafikken. Overføring i størrelsesorden 3-6 pst. kan antydes (målt i forhold til vegtrafikken). Dette tilsvarer bare 2-3 års normal vekst i vegtrafikken.

Som et generelt poeng vil departementet understreke at over 90 pst. av dødsulykkene i transport skjer i vegsektoren. Det er i vegsektoren potensialet for reelle trafikksikkerhetsgevinster er størst. Målrettet satsing på økt trafikksikkerhet i vegnettet vil med stor sannsynlighet gi største reduksjonen i skadeomfanget. Det er derfor foretatt en særskilt prioritering av trafikksikkerhetsarbeidet innen vegsektoren i Nasjonal transportplan 2002-2011.

For på en bedre måte å kunne måle og forutsi effekten av endret prioritering og ressursbruk innen og mellom sektorer er det behov for mer pålitelig beregningsverktøy utviklet for slike formål. Arbeidet med Nasjonal transportplan 2002-2011 har avdekket bety-

delige behov for utvikling av systemer og metoder for tverrsektoriell planlegging. Bl.a. er det ulikheter mht. definisjon av ulykker, skader og reiseomfang i de ulike sektorene, i tillegg eksisterer det ikke fullt ut sammenlignbare risikostørrelser.

Samferdselsdepartementet har i samarbeid med transportetatene derfor startet et betydelig FoU-arbeid for å sikre et bedre utgangspunkt for arbeidet med neste rullering av transportplanen. Det er også viktig at de ulike ulykkesstatistikkene holder så høy kvalitet som mulig. Etatene vil derfor i tillegg arbeide med å forbedre ulykkesrapporteringene, samt å få til en felles avgrensning mht. definisjon av ulykker, skader og reiseomfang i de ulike sektorene.

Spørsmål 44*Prosjekter ved økt ramme - Kap. 1350 post 30
Investeringer i linjen*

Hvilke prosjekter kan realiseres dersom post 30 Investeringer i linjen (kjørevegen) økes fra 1,6 til 2,5 mrd. kroner pr. år i første 4-års periode?

Svar:

Samferdselsdepartementet har forelagt spørsmålet for Jernbaneverket og legger følgende premisser til grunn for vårt svar:

- Rammene til kap. 1350 post 23 Drift og vedlikehold i første del av planperioden holdes på samme nivå som rammene i St.meld. nr. 46 (1999-2000), dvs. i gjennomsnitt hhv. 1,770 og 1,035 mrd. kroner pr. år.
- En eventuell økning på 0,9 mrd. kroner pr. år i første periode innebærer dermed en reell økning på til sammen 3,6 mrd. kroner til investeringer i NTP-perioden.
- Beløpene er oppgitt i 2000 kroner, som i St.meld. nr. 46 (1999-2000).

Tabellen nedenfor gir en oversikt over en mulig fordeling av økte de nye investeringsmidler i forhold til de forutsetningene som er lagt til grunn i fordelingen av rammen i NTP. En slik økning i investeringsrammen vil måtte kreve en nærmere gjennomgang før departementet kan ta endelig stilling til fordelingen.

(i mill. 2000-kr)

	Ny ramme 2002-2005	NTP-ramme 2002-2005	Differanse	Merknad
Oslo-området*	3 805	2 855	950	Forsering
Barkåker-Tønsberg	660	540	120	Ferdigstilles
Gevingsåsen tunnel	350	0	350	Forseres og ferdigstilles
Programområder	4 220	2 040	2 180	Forsering
Øvrige investeringstiltak	890	1 190	0	Påvirkes ikke
Total ramme investeringer	9 925	6 325	3 600	

* Oslo-området inkluderer avsetning til banebetjening av Fornebu med 240 mill. kr

Større investeringsprosjekter kan økes med totalt 1,42 mrd. kroner, spesielt i Østlandsområdet og Trøndelag. Det blir mulig å forserer utbyggingen av nytt dobbeltspor på strekningen Lysaker-Sandvika-Asker, inkl. tilknytningen til Fornebu, med omlag 2-3 år. Videre blir det mulig å starte opp parsellen Kolbotn-Ski. På Vestfoldbanen, vil parsellen Barkåker-Tønsberg kunne slutføres i første planperiode (forseres med ca. 1 år). Tilsvarende kan Gevingåsen tunnel, nord for Trondheim gjennomføres i første periode.

Programområdene kan økes med 2,18 mrd. kroner, hvorav 1,68 mrd. kroner til trafikkikkerhet (togradio/GSM-R vil bl.a. kunne prioriteres inn med 700 mill. kroner) og rassikring. Det vises for øvrig til kap. 14.3.3. og tabell 14.5 i St.meld. nr. 46. (1999-2000) for nærmere omtale av programområdene.

Konsekvenser for siste del av planperioden 2006-2011

En oppstart og forsering av prosjekter som vist ovenfor vil ha konsekvenser for andre del av planperioden. Det blir mulig å ferdigstille store deler av nytt dobbeltspor Asker-Ski, inkl. banebetjening av Fornebu, og å ferdigstille nytt dobbeltspor Stavanger-Sandnes og Bergen-Arna. Økt ramme i første fireårsperiode vil dessuten kunne gi rom for forsering av prosjektet Fariseidet-Porsgrunn (Eidangertunnelen) i siste del av planperioden.

Spørsmål 45

Kjøp av transporttjenester i luftfarten

Har departementet foretatt en evaluering av erfaringene fra siste anbudsrunder i den regionale luftfarten med hensyn til oppdeling i anbudspakker, kvalitet på materiell og prisnivå for brukerne?

Svar:

Samferdselsdepartementet startet våren 2000 omfattende evalueringer av anbudssystemet i regional luftfart. Hovedhensikten med evalueringene er å klarlegge styrker og svakheter i anbudssystemet i dag og utarbeide de tiltak som er nødvendige for å gjennomføre forbedringer, slik at de overordnede målsettingene for det regionale flyrutetilbudet best mulig kan ivaretas.

Departementet sendte 12.5.2000 ut høringsnotat til en rekke aktører i anbudsprosessen, med hovedvekt på forhold av strukturell og prosessuell karakter (se vedlegg). Høringsinstansene var bl.a. fylkeskommuner, involverte flyselskaper, organisasjoner og relevante sentrale myndigheter.

Hovedtrekk i høringsuttalelsene er at anbudsperioden bør være lengre enn 3 år og at tiden fra tildeling av kontrakter til oppstart av rutedriften bør økes. Dette er forhold som i noen grad krever endring av EØS-regelverket, og Samferdselsdepartementet har presentert synspunktene for EU-kommisjonen høsten 2000.

Våren 2001 vil det bli gjennomført nærmere drøftinger med fylkeskommunene med særlig vekt på transportbehovene, herunder hvilke strekninger som skal

omfattes av anbud, takstnivå, hvordan behovet for setekapasitet skal fordeles på flystørrelse og antall avganger etc. Fylkeskommunene er allerede invitert til å starte forberedelsene og til å involvere de berørte kommunene og andre lokale instanser som fylkeskommunene måtte finne relevante. Spørsmål av mer rute-driftsteknisk art vil også bli drøftet med selskapene. Endelig vil også de erfaringstallene som departementet jevnlig innhenter fra selskapene som i dag driver de ulike rutene, tjene som vurderingsgrunnlag for utformingen av anbudskravene for neste periode.

De samlede innspill departementet har fått og vil få i forbindelse med det forannevnte, vil danne grunnlaget for sluttevalueringen av anbudserfaringene hittil og for den endelige utformingen av anbudskravene som skal gjelde fra 1.4.2003.

(Vedlegg er ikke tatt inn her)

Spørsmål 46

Prioritering i luftfart

Av meldingen går det fram at myndighetene vil prioritere tiltak med størst sikkerhetseffekt innen luftfart.

Innebærer det at sikkerhetseffekt vil bli prioritert foran for eksempel investeringer i ekspedisjonsbygg/terminaler med kapasitetsproblemer?

Svar:

En sikker avvikling av luftfarten er selve grunnlaget for moderne luftfart. Luftfartsverket har som mål å opprettholde det høye sikkerhetsnivået i luftfarten i Norge på nivå med det beste i Europa, uavhengig av økende trafikk. Regjeringens opplegg i sikkerhetsarbeidet framgår av kap 4.3 Helhetlig transportpolitikk og sikkerhet.

Alle investeringer og driftsopplegg i luftfarten er underlagt et ufremvikkelig krav om at de er forenlige med en sikker avvikling av luftfarten. I de situasjoner hvor sikkerhetskravene bare kan oppfylles gjennom investeringer eller andre budsjetttiltak, vil dette bli prioritert i forhold til annen ressursanvendelse. Investeringer med sikkerhetseffekt som ikke anses nødvendige for å oppnå minstekravene for sikkerhet, vil bli vurdert mot andre typer investeringer i det enkelte tilfelle.

Flysikkerhet vil alltid være første prioritet. Det er imidlertid en forutsetning for utbygging og drift av et omfattende flyplassnett, hvor kun et fåtall lufthavner driver med overskudd, at bedriftsøkonomisk lønnsomme prosjekter gis høy prioritet. Opprettholdelsen av et landsdekkende flyplassnett er avhengig av dette.

Spørsmål 47

Navigasjonssystem i luftfart

Det forventes en overgang til satellittbasert navigasjonssystem innenfor luftfart.

Hvor store investeringer forventes det, og hvor raskt kan det innføres for alle våre flyplasser?

Svar:

Innfasing av satellittbasert underveisnavigasjon for luftfart har startet, men uten at eksisterende infrastruktur kan utfases. En full overgang til satellittbasert navigasjon hvor man utfaser eksisterende infrastruktur må gjennomføres koordinert med andre land fordi vi iht. Chicago-konvensjonen er forpliktet til å opprettholde infrastruktur anbefalt av ICAO (International Civil Aviation Organization). Det er adgang for flyselskapene på egen hånd å innføre satellittnavigasjon som tillegg til eksisterende utstyr, så langt dette er å regne som underveis-navigasjon, og det ikke krever infrastruktur på bakken.

Det er forventet at satellitteknologi vil erstatte bakkebasert infrastruktur for alle faser av flyving globalt, men dette vil med stor sannsynlighet ikke fullføres før 2020.

Luftfartsverket og Widerøes Flyveselskap har et samarbeidsprosjekt hvor ambisjonen er å innføre satellittbasert presisjonsinnflyving til regionale flyplasser. Dette er hovedsakelig for å øke flysikkerheten, ved at man innfører elektronisk glidebane for disse. Dette prosjektet er basert på de amerikanske luftfartsmyndighetenes (FAA) spesifikasjon, SCAT-I (Spesial Category I) og sertifisering. Widerøes vil utstyre sine fly med nødvendig utstyr (avionikk) og Luftfartsverket vil utstyre flyplassene, samt foreta sertifisering.

Rent foreløpige beregninger tilsier at det vil koste omlag 80 mill. kroner å utstyre de regionale flyplassene med SCAT-1 som gir glidebane i begge innflyvingsretningene. I tillegg må selskapet utstyre flyene med ny avionikk.

Luftfartsverket har foreløpig prioritert implementering av SCAT-I på 10 regionale flyplasser. Testing og sertifisering gjøres i samarbeide med FAA. Utstyret vil etter sertifisering flyttes til Brønnøysund lufthavn, hvor operativ prøvedrift vil bli foretatt fra slutten av 2001.

Luftfartsverket har ingen planer for å implementere satellittbasert presisjonslanding på flyplasser som allerede har presisjonsinnflyving basert på konvensjonell teknologi. Planer for dette vil måtte koordineres med en global overgangsfase anbefalt av ICAO.

I dag og noen tid inn i fremtiden er all satellittnavigasjon basert på det amerikanske militære satellittsystemet GPS (Global Positioning System). For å komme i den situasjonen at man kan utfase klassiske innflyvningssystemer, trenger man et tilsvarende uavhengig system som reserve. EU, i samarbeide med ESA (den europeiske romfartsorganisasjonen), planlegger et slikt satellittsystem (Galileo) for utplassering i rommet i år 2008. Definisjonsfasen for prosjektet ble avsluttet i desember 2000. Prosjektet vil bli behandlet i EUs rådsmøte i april 2001.

Spørsmål 48

Tilbud for supplerende transport (TT-tjeneste) for funksjonshemmede er fylkeskommunens ansvar.

Er det vurdert å lage retningslinjer som kan bidra til å styrke tilbudet og gjøre det likeverdig uavhengig av bosted?

Svar:

Tilrettelagt transport for funksjonshemmede (tt) inngår som ett av flere elementer i fylkeskommunenes/Oslo kommunes ansvar for lokal kollektivtransport. Som for kollektivtransporten ellers (med unntak av skoleskyssen) er det ikke utarbeidet bindende regelverk for tt-transporten. Samferdselsdepartementet utarbeidet imidlertid rettlede retningslinjer for tt-transporten i 1997. Der blei det skissert tilrådninger mht. brukergodkjenning, tilbudets innhold og saksbehandling. Nordlandsforskning kartlegger for tida tt-transporten for Samferdselsdepartementet. Denne statusundersøkelsen vil skaffe til veie viktig kunnskap som departementet vil nyttiggjøre seg i arbeidet med å utvikle tilrettelagt transport i framtida.

Kollektivtransporttilbudet varierer fra fylkeskommune til fylkeskommune. Det gjelder også tilbudet for tilrettelagt transport. Tilbudet avspeiler lokale prioriteringer og behov.

I kommuneøkonomiproposisjonen for 2001 skisseres virkemidler for omstilling og fornying i kommunesektoren. Som en del av dette programmet opplyses det at Regjeringen vil gjennomgå statlig regelverk rettet mot kommunesektoren, med sikte på å gi kommunesektoren større handlefrihet. Regelverk som innebærer unødige bindinger i kommuner og fylkeskommuner bør avskaffes eller endres. Videre heter det blant annet at det vil være vanskelig å imøtekomme lokale ønsker og behov gjennom standardiserte løsninger, enten det gjelder tjenestetilbudets innhold, organisering eller omfang. I lys av intensjonene i fornyelsesprogrammet synes det ikke aktuelt å pålegge fylkeskommunene/Oslo kommune bestemte krav mht. utforming og omfang av tilrettelagt transport. Rettlede og informasjon om utforming og forbedring av tilbudet synes mer formålstjenlig. For arbeids- og utdanningsreiser tilsier nasjonale hensyn at det bør etableres likartede ordninger for hele landet, og statssekretærutvalget for den samlede politikken for funksjonshemmede er i gang med dette arbeidet.

Spørsmål 49*Miljøvennlig drivstoff - Avgiftssystemet*

Det vises til at vi må ha en betydelig opptrapping av virkemidlene i norsk klimapolitikk for å nå målene som Norge har bundet seg til i Kyoto-protokollen.

Det ønskes en redegjørelse for hvordan avgiftssystemet motiverer for bruk av miljøvennlige drivstoff.

Svar:

På kort sikt er gass (naturgass, propan) og elektrisitet de mest aktuelle og kommersielt tilgjengelige miljøvennlige drivstoff til transport. Statens rolle når det

gjelder bruk av miljøvennlige drivstoff, er primært å sørge for riktige rammevilkår bl.a. gjennom et avgiftssystem som tar hensyn til drivstoffenes miljøegenskaper.

Når det gjelder elbiler, er det betydelige avgiftsfritak (engangsavgift, årsavgift, bompenger og parkeringsavgift på kommunale parkeringsplasser). Elbiler blir dessuten fritatt fra merverdiavgift fra 1. juli 2001. I likhet med annen alminnelig forsyning, betaler elbilene forbruksavgift på elektrisk kraft. Bruk av gass er ikke belastet særavgifter, mens konvensjonelle drivstoffer er belagt med relativt høye avgifter. Hverken elbiler eller gassdrevne kjøretøy dekker de kostnadene bruken av kjøretøyene påfører samfunnet i form av vegbruk, trafikkulykker og miljø (bl.a. støy).

Avgiftspolitikken (CO₂-avgiften) har hittil vært det viktigste virkemidlet i klimapolitikken. Et viktig prinsipp for utforming av miljøavgifter, er at de skal reflektere den skaden som ytterligere utslipp/aktivitet påfører samfunnet. På klimaområdet innebærer det at en enhet CO₂-utslipp bør belastes samme avgift uansett hvilken energibærer utslippene kommer fra, og uavhengig av hvilken sektor energien benyttes i. En slik klimapolitikk vil være kostnadseffektiv.

Alle transportformer som kommer inn under Kyoto-prokollens kvantitative forpliktelser er pålagt CO₂-avgift. Når det gjelder energibærerne, varierer avgiften betydelig. Bensin er fra 1. januar 2001 pålagt en avgift på 309 kr/tonn CO₂, autodiesel er pålagt en avgift på 167 kr/tonn, mens gass ikke betaler CO₂-avgift. Dagens avgiftspolitikken innebærer derfor en betydelig stimulering av bruk av gass bl.a. til transport. Vegtransport er sammen med petroleumssektoren pålagt de høyeste avgiftssatsene. For andre sektorer enn vegtransport, er det lavere satser eller betydelige fritaksordninger for CO₂-avgiften.

I Kyotomeldingen (St.meld. nr. 29 (1997-1998)) ble det beregningsteknisk lagt til grunn en internasjonal kvotepris på 125 kr/tonn CO₂. Det ble tatt forbehold om betydelig usikkerhet i anslaget. Anslaget forutsatte bl.a. overholdelse av Kyotoprotokollen internasjonalt og fri anvendelse av internasjonale fleksible gjennomføringsmekanismer (kvotehandel, felles gjennomføring, grønn utviklingsmekanisme). Anslaget gir en viss indikasjon på at en generell CO₂-avgift, bør være i størrelsesorden 125 kr/tonn CO₂, uavhengig av energibærer og anvendelse.

Dagens avgiftssystem gir sterke incentiver til å redusere CO₂-utslippene fra bensindrevne kjøretøyer. For gassdrevet transportaktivitet gis det ikke incentiver til å redusere utslippene, fordi avgiften er null.

Spørsmål 50

Jernbanens konkurransevne - Avgiftspolitiske virkemidler

- Hvilke avgiftspolitiske virkemidler kan tas i bruk for å styrke jernbanens konkurransevne på godsiden?

Svar:

De økonomiske rammebetingelsene som jernbaneoperatørene står overfor kan enten påvirkes gjennom å redusere eller fjerne de avgiftssatser/-ordninger som operatørene står overfor eller indirekte ved å justere avgiftssatsene/-ordningene for konkurrerende transport. Avgiftspolitikken bør utformes slik at alle transportformer stilles overfor riktige rammebetingelser. Dette innebærer bl.a. at alle transportformer bør betale for de bruksavhengige kostnadene de påfører samfunnet (miljø-, ulykkes-, kø-, og slitasjekostnader på infrastruktur). Ifølge TØI (rapport 464/1999) betaler verken godstransport på veg, sjø eller jernbane alle sine marginale kostnader. I tillegg kan ulikheter i de fiskale avgiftene gi uheldige avgiftsmotiverte tilpasninger i godstransportmarkedet.

I det følgende er kommentert de avgiftsordningene som påvirker jernbaneoperatørens godstransport direkte, gitt gjeldende ordninger for konkurrerende transportoperatører, dvs. i all hovedsak lastebilnæringen.

Som det framgår av St.meld. nr. 46 (1999-2000) NTP 2002-2011, s. 136, betaler el-drevne godstog ordinær el-avgift og dieseldrevne tog ordinære mineraloljeavgifter (CO₂- og svovelavgift). I tillegg kommer det fiskale merverdi- og investeringsavgiftssystemet.

Kjørevegsavgiften

Jernbanens kjørevegsavgift er søkt beregnet slik at den skal gjenspeile den prosentvise andelen lastebilnæringen betaler i avgifter sett i forhold til samfunnets bruksavhengige kostnader ved transporten, herunder drift/vedlikehold av veg og eksterne kostnader i form av utslipp CO₂, svovel etc. Satsen for kjørevegsavgiften skal således i prinsippet utligne evt. forskjeller i lastebilnæringen og jernbaneoperatørens dekning av de respektive transporters dekning av de bruksavhengige kostnadene. Dette innebærer at denne avgiften i utgangspunktet burde justeres løpende ved endringer i satsen for el-avgift, autodieselavgift, årsavgift etc. I og med at kjørevegsavgiften er en verdisats blir den årlig priskorrigert.

En fjerning av kjørevegsavgiften ville selvsagt være konkurransemessig gunstig for godstransporten med jernbane. Med utgangspunkt i formålet med denne avgiften, jf. redegjørelsen ovenfor og i NTP, kap. 9.8, ville dette etter Samferdselsdepartementets mening være en faglig og prinsipielt feil løsning i forhold til konkurrerende vegtransport.

Investeringsavgift og tollbestemmelsene

I St.meld. nr. 19 (1998-99) Om NSB BAs virksomhet, framgår det at NSB mener det er flere forhold ved dagens merverdiavgiftsregler som er konkurransevridende i disfavør av jernbanetransporten. Når det gjelder forholdene for godstransporten, ble det vist til at store lastebiler er fritatt fra å betale investeringsavgift.

Fritaket for lastebilnæringen omfatter, foruten anskaffelser, også vedlikehold, reparasjoner og ombygging av kjøretøy. NSB mener dette gir godstransport på veg et konkurransefortrinn framfor godstransport med jernbane. Videre ble det vist til at gjeldende bestemmelser om kabotasje og toll medfører konkurranseulempel for NSB.

Siden 1994 er forskjellene i jernbanens og lastebilnæringens belastning av investeringsavgift søkt ivarettatt ved beregning av kjørevegsavgiften. For en virksomhet som til enhver tid skal sikre en best mulig bedriftsøkonomisk tilpasning, vil denne ulikheten likevel kunne gi seg utslag i at investeringsstrukturen og utnyttelse av godsmateriellet blir ulikt mellom en jernbaneoperatør og en lastebiloperatør. Dette kan påvirke jernbaneoperatørens investeringsstruktur og teknologibruk som igjen indirekte kan virke negativt inn på jernbanens eksterne kostnadsstruktur. I praksis kan derfor en slik ulik investeringsavgiftsbelastning ikke fanges opp fullt ut gjennom kjørevegsavgiften.

I forbindelse med behandlingen av merverdiavgiftsreformen i Stortinget, ble det vedtatt at investeringsavgiften skulle avvikles fra 1. januar 2002. I Ot.prp. nr 37 (2000-2001) er det foreslått at opphevelsen av investeringsavgift utsettes til 1. april 2002.

Merverdiavgift

Merverdiavgiftssystemet for NSBs godstransport med jernbane har i stor grad sammenheng med avgiftssystemet for persontransporten. Dagens praksis for beregning av merverdiavgift innen morselskapet NSB BA, og som lå til grunn for etableringen av NSBs åpningsbalanse i 1996, jf. behandlingen av St.prp. nr. 2/Innst. S. nr. 31 (1996-1997) Om endret tilknytningsform for Postverket og NSBs trafikkdel m.m., ble etablert ved implementeringen av merverdiavgiftsloven i 1970.

Morselskapet NSB opererer både innen ikke-avgiftspliktig (persontransport) og avgiftspliktig virksomhetsområde (godstransport), noe som medfører at selskapet har fullt fradrag for inngående avgift knyttet til godstransport-virksomheten, men ingen fradragmuligheter knyttet til person-transportvirksomheten. Fordi det har vært vanskelig å skille på hvilke utgifter som har vært knyttet til hhv. gods- og persontransporten, benytter NSB en såkalt "fast-sats" avgiftsmodell ved beregning av avgiftsbelastningen, dvs. at fradraget for inngående avgift knyttes til andelen av driftsinntektene for hhv. gods- og persontrafikken. (Dette er en avgiftsmodell som også er benyttet innen rutebilnæringen når et selskap driver både person- og godsvirksomhet.)

Det er grunn til å anta at NSBs godstransport ville kunne komme økonomisk noe bedre ut ved et avgiftsmessig skille fra persontrafikken (for eksempel bruk av en såkalt "allokeringsmodell"). Dette ville imidlertid påføre NSBs persontransport merkostnader. Beregninger viser at i løpet av et år med "normalt" investeringsbehov, vil en endret avgiftspraksis medføre økte avgifter for persontrafikken på om lag 100 mill. kroner. Som

kjent er NSB Persontrafikk for tiden inne i en meget intensiv investeringsperiode. Beregninger viser at allerede bestilt materiell ville bli 176 mill. kroner dyrere dersom person- og godstransporten ble avgiftsmessig skilt. For NSB Gods ville det derfor være en fordel at persontransport med jernbane ble en avgiftspliktig tjeneste til lavere sats, for eksempel 6 pst. (Luft- og skipsfarten har 0-sats.) Med en slik ordning ville NSB Gods isolert sett komme avgiftsmessig noe bedre ut enn i dag samtidig som persontrafikken får om lag uendret merverdiavgiftsbelastning.

Spørsmål 51

Godsterminal i Trondheim

Det vil bli foretatt en fornyet vurdering av godsterminalbygging i Trondheim.

- Hvilke vurderinger har brukerne, NSB Gods og de viktigste kundene?

Svar:

Departementet har innhentet synspunkter fra NSB Gods. Innenfor de investeringsrammer som er tildelt Jernbaneverket, opplyser NSB Gods at en finner det nødvendig å anbefale midlene brukt til profilutvidelser og bygging av ny terminal ved Sandnes. Det er NSBs konklusjon at dette på kort sikt både styrker bedriften, samt bidrar til overføring av transporter fra veg til bane. De foreliggende planer for ny terminal i Trondheim medfører en delt løsning de første årene, hvor terminal og skifteareal ikke vil være samlokalisert. Dette vil for NSB Gods drifts- og kostnadmessig være en lite tilfredsstillende løsning. Videre er kapasiteten på nåværende terminal tilstrekkelig i dag, og det vil derfor etter NSB Gods' mening være formålstjenlig å starte bygging av ny terminal først mot slutten av perioden.

Departementet er ikke kjent med hvilke vurderinger andre brukere og viktige kunder har av dette spørsmålet.

Spørsmål 52

Samlokalisering av terminaler sjøfart/jernbane

Meldingen drøfter samlokalisering av terminaler for sjøfart og jernbane.

- Hvilke tiltak planlegges for å styrke slike samlokaliseringer i planperioden?

Svar:

Regjeringen mener at intermodale transportløsninger vil bidra til bedre utnyttelse av ledig kapasitet på eksisterende infrastruktur og avlaste et overbelastet vegnett. Ved å overføre transport fra veg til sjø- og jernbane kan det også oppnås en positiv miljøeffekt. I de fleste tilfeller vil viktige omlastingspunkt ligge i tilknytning til større byområder. For i størst mulig grad å oppnå helhetlige areal- og transportløsninger må de ulike transportformene sees samlet når terminaler planlegges. I første rekke vil slike tiltak rettes mot veg-sjø eller veg-

jernbane. Der forholdene ligger spesielt til rette for det vil det også bli satset på løsninger for jernbane-sjø, jf. siste avsnitt.

Ut fra en samlet markedsmessig vurdering har Jernbaneverket i samråd med NSB prioritert å utvikle containerterminaler som gir best mulige løsninger for omlasting mellom jernbane og bil. Moderne containerterminaler i Bergen, Stavanger og Trondheim utvikles først og fremst for å betjene intermodale transporter bane-bil.

Å kombinere havnearealer og jernbanearealer sentralt i de store byene er komplisert og kostbart. Dersom slike områder skal kunne gi effektiv terminaldrift, kreves store arealer. Dette kravet kan være vanskelig å forene med krav til byutvikling og alternativ arealdisponering.

Av tiltak for å styrke samlokalisering sjøfart-jernbane planlegges nytt terminalkonsept i Kristiansand. For Larvik er det utarbeidet en forstudie til fellesterminal for jernbane, ferje, buss og drosje.

NSB Gods' satsing på intermodale transporter medfører økte muligheter for samarbeid også mot sjøtransport i tillegg til veg. NSB Gods er i dag i tett samarbeid med flere rederier hvor rutenett, frekvens og produkter søkes samkjørt, og dette er i ferd med å gi positive effekter. Det arbeides med å etablere en fast togpendel mellom Brevik og Alnabru for samkjøring mellom sjø og bane. Videre er det på Nordlandsbanen en samkjøring mot sjøtransport ut fra Bodø.

Spørsmål 53

Bompengesatser; oppfølging av spørsmål/svar nr. 3 - Gjeldssanering

Det vises til svar på spørsmål 3 vedrørende bompengesatser. Av svaret går det fram at noen av prosjektene har svært høye bompengesatser.

Det bes om et anslag på beløpet som ville være nødvendig ved en statlig gjeldssanering som ville redusere bompengeselskapenes gjeld; og slik at innkrevningen kan gjennomføres videre under følgende forutsetninger:

- maksimalpris for liten bil skal være 80 kroner og for stor bil 250/450 kroner med innkreving hver veg. (Dette vil berøre E39 Rennesøy, Rv 5 Fjærland - Sogndal, E69 FATIMA.)
- innkrevingsperioden opprettholdes

Svar:

Ut over at maksimalpris for liten bil skal være kr 80 og for stor bil kr 250/450 med toveis innkreving har Vegdirektoratet i beregningene forutsatt statlig overføring i 2002 og takstreduksjon i 2001. Det presiseres at beregningene nedenfor er heftet med usikkerhet.

E39 Rennesøy fastlandsforbindelse (Rennfast)

Rennfast er omtalt i St.prp. nr. 131 (1987-1988). Bompengeprojektet ble opprinnelig forutsatt nedbetalt i 2008. Takstene i Rennfast er kr 90, kr 280 og kr

475 for hhv. lite, mellomstort og stort kjøretøy. På bakgrunn av regnskapene for 1999 ser innkrevningen i dag ut til å kunne avsluttes januar/februar 2005. Dersom takstene blir satt ned til kr 80, kr 250 og kr 450, vil dette medføre en økning i innkrevningstiden på om lag 1 år og 4 måneder, dvs. nytt avviklingspunkt i mai/juni 2006. Det er fortsatt innenfor opprinnelig forutsatt innkrevingsperiode, og vil ikke kreve statlige overføringer. Det påpekes imidlertid at takstnivå i prosjekter hvor økonomien er bedre enn forutsatt ikke bør reduseres, men i stedet komme brukerne til gode i form av kortere nedbetalingstid og dermed reduserte totalkostnader.

Dersom det legges til grunn at innkrevingsperioden skal være den samme som ut fra regnskapene for 1999, dvs. at bompengennkrevningen avvikles i januar/februar 2005, betyr det at den statlige overføringen må være ca. 75 mill. kroner, forutsatt at den statlige overføringen skjer i 2002.

Rv 5 Fjærland/Sogndal

Fjærlandsvegen er omtalt i St.prp. nr. 2 (1990-1991). Her er bompengeperioden anslått til 17 år. Fjærlandsvegen ble åpnet for trafikk og bompengebetaling tok til i oktober 1994. Innkrevningen skal etter forutsetningene avsluttes i løpet av 2011. På bakgrunn av regnskapene for 1999 ser innkrevningen i dag ut til å kunne avsluttes i løpet av 2013.

Dagens takster er kr 135, kr 420 og kr 625 for hhv. liten, mellomstor og stor bil. En reduksjon av takstene til det nivået som er skissert i spørsmålet vil innebære en inntektsreduksjon på om lag 40 pst. for Fjærlandsvegen.

For at innkrevingsperioden skal bli 17 år, med avslutning i 2011, som anslått i St.prp. nr. 2 (1990-1991) må selskapet tilføres ca. 200 mill. kroner i 2002. Dette forutsetter at takstene deretter har en realkostøkning i henhold til St.prp. nr. 2 (1990-1991) på 1,5 pst. pr. år.

Dersom dagens anslag for nedbetalingstidspunkt skal legges til grunn, med avslutning i 2013, må selskapet tilføres ca. 175 mill. kroner i 2002. Dette forutsetter at takstene deretter har en realkostøkning i henhold til St.prp. nr. 2 (1990-1991) på 1,5 pst. pr. år.

Vi vil også gjøre oppmerksom på at dette prosjektet har en ordning med betinget refusjon. Utløsning av den betingede refusjonen er under vurdering og kan bli aktuelt dersom økonomien i prosjektet forverrer seg. Ved en eventuell nedsettelse av takstene må en også ta dette med i betraktning.

E69 Magerøyas Fastlandsforbindelse (FATIMA)

FATIMA-projektet er omtalt i St.prp. nr. 47 (1992-1993). Bompengeperioden er forutsatt til 15 år. Fastlandsforbindelse til Magerøya ble åpnet for trafikk i juni 1999. Dagens takster er kr 130, kr 415 og kr 695 for hhv. lite, mellomstort og stort kjøretøy. Med en årlig trafikkvekst på 1 pst. ser innkrevningen i dag ut til å kunne avsluttes i 2010.

Vegforbindelsen er spesiell i den forstand at trafikken tradisjonelt har variert mye fra år til år på grunn av den høye andelen turisttrafikk, noe som gjør slike beregninger usikre. Nedenfor er det likevel gjort enkelte beregninger som illustrerer hvor stort behovet for tilføring av midler vil være ved reduksjon i takstene.

Med utgangspunkt i åpningsåret og trafikken i dette året må bompengeselskapet tilføres 50 mill. kroner for at prosjektet skal kunne nedbetales i 2014 som forutsett i St.prp. nr. 47 (1992-1993), gitt en reduksjon av takstene til det nivå som er skissert i spørsmålet. Dersom trafikken reduseres med 10 pst., vil dette innebære at selskapet må tilføres 65 mill. kroner i 2002. Tilsvarende vil en 10 pst. økning fra åpningsåret gi et behov på 35 mill. kroner i 2002.

Dersom dagens anslag for nedbetalingstidspunkt skal legges til grunn, med avslutning i 2010, må selskapet tilføres ca. 80 mill. kroner i 2002, gitt en reduksjon av takstene til det nivå som er skissert i spørsmålet. Dersom trafikken reduseres med 10 pst., vil dette innebære at selskapet må tilføres 95 mill. kroner. Tilsvarende vil en 10 pst. økning fra åpningsåret gi et behov på 65 mill. kroner.

Samferdselsdepartementet gjør oppmerksom på at dersom forutsetningen om minst 50 pst. bompengandelen og en maksimaltakst på eksempelvis kr 80 for liten bil skal legges til grunn i fremtidige bompengeprojekter, vil dette kunne medføre at noen prosjekter ikke vil la seg realisere som bompengeprojekter. Trafikanten kan da allikevel måtte betale en ferjetakst som er høyere enn nevnte maksimaltakst.

Samtlige prosjekter som har et takstnivå som er høyere enn kr 80 er ferjeavløsningsprosjekter. Takstene i disse prosjektene er fastsatt med utgangspunkt i ferjetaksten med et påslag på inntil 40 pst. Dette påslaget på inntil 40 pst. kan gjenspeile trafikantens nytte ved å ha fast vegforbindelse.

Spørsmål 54

Fordeling av totalramme i anbefalt strategi

Se vedlegg 1; Fordeling av ramme i anbefalt strategi for Kystverket, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Luftfartsverket og statlig kjøp av persontransporttjenester med jernbane.

- Det er ønskelig å få satt inn manglende tall i oversikten, og videre få sjekket om tallene som allerede er satt inn er riktige. (Spesielt vil vi også forespørre om hvilket beløp som vil være naturlig å sette inn under Luftfartsverket/statlige midler 2002-2005.)

Svar:

Vedlagt følger fordeling av rammen i anbefalt strategi. Under kolonnene for statlige midler og brukerfinansiering 1998-2001 er det tatt utgangspunkt i bevilgning/forventet beløp, mens det for planperioden 1998-

2007 er tatt utgangspunkt i sektorplanene. Alle tallene er i 2000-kr.

Samferdselsdepartementet vil bemerke at beløpet som står oppført under brukerfinansiering 1998-2001 for Statens vegvesen er 795 mill. kr høyere enn oppgitt i St.meld. nr. 46 (1999-2000), tabell 2.4 (side 15). Dette skyldes at det ved en feil ikke er tatt med forskottert beløp for 1998 og 1999. I tillegg er tall for brukerfinansiering for 2000 oppdatert.

Luftfartsverkets ressurstilgang er i alt vesentlig brukerfinansiert gjennom luftfartsavgiftene, og avhengig av bl.a. trafikketterspørselen. Forutsetningene for etasens langsiktige økonomiske utvikling kan derfor være mindre stabile enn for øvrige etater. Det vises for øvrig til vedlagt kopi av svar på spørsmål nr. 97 fra Oddvard Nilsen til samferdselsministeren 07.12.2000.

(Vedlegg ikke tatt med her)

Spørsmål 55

Fordeling av planrammer for jernbane

Se vedlegg 2 som gir oversikt over fordeling av planrammen for jernbane.

- Det ønskes en tilbakemelding om totalbeløpene for hovedstrekningene er riktige, og at riktige prosjekter er tatt med. (Det er ikke nødvendig å sette inn tall på delstrekninger.)

Svar:

Vedlagt følger en tabell over fordelingen av regjeringens forslag til planramme til investeringer i jernbanen fordelt på hovedstrekningene, som er i samsvar med framstillingen i NTP. Tabellen inneholder de samme elementene som vedlegg 2 til spørsmålet, men avviker noe på grunn av at en vesentlig del av satsingen i kommende planperiode på definerte programområder (jf. tabell 14.5 i St.meld. nr. 46) ikke er fordelt på banestrekninger. Øvrige tiltak på banestrekningene som ikke er spesifisert i tabellen, inngår i programområdene. Gjenstående krengetogtiltak på Sørlandsbanen, Bergensbanen og Dovrebanen er også dekket under programområdene.

I komiteens vedlegg 2 er det i kolonnen for 2002-2011 tatt med prosjekter som ikke er med i anbefalt strategi i NTP; dette gjelder spesielt Gamlebyen og Ringeriksbanen. Skøyen-Asker, Oslo-Ski og Sandbukta-Moss (Østfoldbanen) er satt inn med for høye beløp for perioden. Det vises til vedlagte tabell hvor det framgår estimer for totalkostnader for gjenstående prosjekter (etter 2001), gjenstående kostnader etter 2001, planramme for NTP-perioden og gjenstående kostnader etter 2011.

Det er avsatt 600 mill. kroner i planperioden til kollektivbetjening av Fornebu. Endelig løsning og finansiering vil bli nærmere avklart i forbindelse med den pågående tilleggsutredningen som etter planen skal sendes på høring vinteren/våren 2001.

Prosjekter	Kostnad (2000 kr)	Gj.står etter 2001	2002- 2011	2002- 2005	2006- 2011	Gjenstår etter 2011	
Skøyen- Asker Nytt dbsp. Skøyen-Lysaker Nytt dbsp. Lysaker Nytt dbsp. Lysaker-BI.holm Nytt dbsp. BI.holm-Sandvika-Jong Nytt dbsp. Jong-Asker	6 040	5 600	4 670	2 300	2 370	930	
Fornebu grenb.	600	600	600	240	360	0	Se svar
Oslo S- Ski Nytt dbsp. Oslo S-Kolbotn Nytt dbsp. Kolbotn-Ski Ski stasjon	7 380	7 380	2 750	215	2 535	4 630	
Bryndiagonalen							
Lieråsen tunnel	100	100	100	100	0	0	
Østfoldbanen	1 905	1 905	700	0	700	1 055	Lokalt bidrag 150
Sandbukta-Moss st. dbsp. Moss st.-Såstad							
Vestfoldbanen Nykirke x-spor Barkåker-Tønsberg, dbsp. Farriseidet-Porsgrunn	2 760	2 680	1 470	580	890	1 210	
Kongsvingerbanen Krengetogtiltak inkl. x-spor	70	70	70	70	0	0	
Sørlandsbanen Godsterminal Ganddal Dobb.spor Sandnes-Stavanger	1 015	1 015	915	285	630	0	Lokalt bidrag 100
Bergensbanen 2 togspor Bergen st.- Fløen (fase1 Bergen-Arna) Arna st. og x-spor (fase 2 Bergen-Arna) Ny Ulrikstunnel fase 3 (Bergen-Arna))	650	650	215	15	200	435	
Dovrebanen Godsterminal Trondheim	560	560	560	390	170	0	
Nordlandsb. Gevingåsen tunnel	350	350	350	0	350	0	
Ofotbanen Katterat krysspor	90	90	90	90	0	0	
Programområder	4 260	4 260	4 260	2 040	2 220	0	

Prosjekter	Kostnad (2000 kr)	Gj.står etter 2001	2002- 2011	2002- 2005	2006- 2011	Gjenstår etter 2011
Totalt	28 980	28 460	16 750	6 325	10 425	11 460

Spørsmål 56

Fordeling av planrammen på stamveginvesteringer

Se vedlegg 3 som viser fordeling av ramme på stamvegstrekninger/ruter.

- Det ønskes en tilbakemelding om de riktige prosjekter er tatt med under de ulike rutene.

Svar:

Vedlagt følger vedlegg 3 der statlige rammer til de enkelte stamvegruter for første fireårsperiode, siste seksårsperiode og hele tiårsperioden er rettet opp i samsvar med det som er foreslått i St.meld. nr. 46 (1999-2000). Tilsvarende er forutsatt annen finansiering i tiårsperioden rettet opp (bompenger og annen tilleggsfinansiering).

For de enkelte prosjekter/strekninger som er listet opp, er opplysningene supplert der listen er mangelfull i forhold til St.meld. nr. 46. I tillegg følger en liste over prosjekter/strekninger som er omtalt i St.meld. nr. 46, men som ikke er med i vedlegg 3, jf. vedlegg 2. Prosjekter som regnes som bundne, er merket med "(B)". For disse er forutsatt investering i planperioden oppgitt i den grad dette framgår av St.prp. nr. 1 (2000-2001).

Spørsmål 57

Stamvegnettet

i) Det ønskes en ajourført liste over lengden (km) på de 18 stamvegrutene.

ii) Hvor mange km gjenstår for de ulike ruter ved inngangen til neste vegplanperiode for å oppfylle vegnormalenes krav til vegbredde, og kan kostnadene

for å oppfylle vegnormalene i denne forbindelse antydes?

Svar:

i) Vedlagt følger en oversikt over lengden på de enkelte stamvegrutene.

Vi gjør oppmerksom på at for rute 17 er forutsatt lengde når prosjektet rv 35 Lunner-Gardermoen åpnes for trafikk i 2003 lagt til grunn.

ii) Statens vegvesen har ikke detaljert oversikt over hvor mange km som gjenstår på den enkelte rute for å oppfylle vegnormalenes krav til *vegbredde*. Men mes-teparten av de strekningene som ikke har tilfredsstillende standard, oppfyller heller ikke vegnormalenes krav til vegbredde.

Utviklingen i *vegnormalstandard* for stamvegnettet registreres kontinuerlig, og pr. 1. januar 2001 er det regnet med at om lag 50 pst. av stamvegnettet har tilfredsstillende standard. Vedlagt følger en oversikt over status for de enkelte stamvegrutene. For nærmere presentasjon av hva som ligger i tilfredsstillende standard vises det til vedlagte omtale av dette i St.meld. nr. 37 (1996-1997). Forventet status pr. 1. januar 2002 vil bli utarbeidet i Vegdirektoratets videre arbeid med handlingsprogrammet for strekningsvise investeringer på stamvegnettet.

I forbindelse med etatenes arbeid med forslag til Nasjonal transportplan for perioden 2002-2011 ble vegkontorene bedt om en grov vurdering av kostnadene ved å bygge ut hele stamvegnettet til tilfredsstillende standard. Disse ble svært grovt anslått til i størrelsesorden 80 mrd. kroner.

Stamvegnettet - status for veglengder og tilfredsstillende standard pr 1 januar 2001

Rute	Rutas lengde ekskl arm/ ramper (km)	Tilfredsstillende standard (km)	Tilfredsstillende standard (%)
1 Ev 6 Svinesund - Oslo	118,0	74,0	62,712
2 Ev 6 Oslo - Trondheim	552,0	275,0	49,819
3 Ev 6 Trondheim - Fauske m/tilknytninger	824,0	372,0	45,146
4 Ev 6 Fauske - Nordkjosbotn m/tilknytninger	897,0	432,0	48,161
5 Ev 6 Nordkjosbotn - Kirkenes m/tilknytninger	1 378,0	718,0	52,104
6 Ev 18 Ørje - Oslo	94,0	16,0	17,021
7 Ev 18 Oslo - Kristiansand	321,0	143,0	44,548
8 Ev 39 Kristiansand - Bergen	435,0	218,0	50,115
9 Ev 39 Bergen - Ålesund m/tilknytning	450,0	265,0	58,889
10 Ev 39 Ålesund - Trondheim	213,0	127,0	59,624
11 Ev 134 Drammen - Haugesund	411,0	116,0	28,224
12 Ev 16 Sandvika - Bergen	496,0	293,0	59,073
13 Rv 15 Otta - Hjelle	227,0	141,0	62,115

14	Ev 136 Dombås - Ålesund	224,0	143,0	63,839
15	Rv 2 Magnor - Kløfta m/tilknytning	193,0	87,0	45,078
16	Rv 3 Kolomoen - Ulsberg	291,0	166,0	57,045
17	Rv 35 Jessheim - Hønefoss *)	68,0	15,0	22,059
18	Rv 23 Lier - Vassum	40,0	32,30	80,750
Sum		7232,0	3633,30	50,239

*) Når prosjektet rv 35 Lunner - Gardermoen åpnes for trafikk, vil 41 km (60 %) ha tilfredsstillende standard.

Spørsmål 58

Antall passasjerer i kollektivtransport - Oppfølging av spørsmål/svar 36

Hva utgjør passasjertallene for ekspressbuss (Nor-Way-bussekspress) i tallene for rutebiler i tabellen (i svar på spørsmål 36)?

Svar:

Passasjertallene opplyst i svaret på spørsmål 36 er hentet fra Statistisk sentralbyrås (SSB) offisielle statistikk. På forespørsel til SSB har departementet fått oppgitt at tall for ekspressbuss ikke kan hentes ut av datamaterialet. Dette skyldes at ekspressbuss ikke er et entydig begrep og dermed ikke kan klassifiseres. SSB kunne også opplyse at de ikke har ferdige tall for buss i 1998 og 1999, og at tallene oppgitt for disse årene er 1997-tall. Da utviklingen i passasjertall for buss ikke viser noen entydig trend, har SSB heller ikke anslått tall for 1998 og 1999.

Departementet antar at Stortinget i denne sammenheng ønsker informasjon om fylkesoverskridende bussruter som ikke mottar tilskudd fra staten. Vi har innhentet opplysninger om passasjertall fra Nor-Way Bussekspress, samt fra Nettbuss for denne typen bussruter. Nor-Way bussekspress har opplyst at rutene i hovedsak dekker strekninger over 10 mil, og ikke mottar tilskudd (27 av 42 ruter mottar mindre tilskudd fra enkeltvise fylker for å dekke stopp som fylket har bedt spesielt om). Nettbuss mottar tilskudd på rutene Kongsvinger-Oslo og Hønefoss-Oslo. Nettbuss har ikke tall for 1997 og 1998, noe som skyldes en kombinasjon av manglende data og at ruter ikke var etablert.

Ekspressbuss 1997-2000. 1000 passasjerer

	1997	1998	1999	2000
Nor-Way Bussekspress	1 892	2 168	2 425	2 700*
Nettbuss			1 809	2 011
I alt			4 234	4 711

* Anslag på bakgrunn av tall for første halvår 2000

Passasjertallene er ikke direkte sammenlignbare med tallene fra SSB som er oppgitt i svar på spørsmål 36, jf. ovenfor. Det er likevel klart at bussproduksjon utført av nevnte selskaper utgjør en liten andel av den samlede bussproduksjonen i landet (anslagsvis 1-2 pst.).

Spørsmål 59

Jernbanenettet - Hastighet

I en del land i Europa bygges nå/er bygd jernbanelinjer som gjør at togene kan komme opp i en hastighet på 250-300 km/time og maks. stigningstall på 1,25 pst. Det planlegges en del nye jernbaneprosjekter (parseller/strekninger) i Norge i løpet av neste 10-årsperiode:

Hvor høy hastighet kan togene bruke på disse strekningene?

Dersom de nye strekningene er planlagt for lavere hastighet enn dem som blir bygd i en del land i Europa; kan det da antas hva eventuelle merkostnader ville være ved bygging av strekningene slik at togene kan kjøres med en høyere hastighet?

Svar:

i)

De fleste større nybyggingsprosjekter (Vestfoldbanen, Østfoldbanen, Skøyen - Asker, Oslo - Ski) er i hovedsak begrunnet med behov for kapasitetsøkning. De fleste prosjekter søkes likevel tilrettelagt for en maks. hastighet på 200 km/h for konvensjonelt materiell (ikke krengetog). På tilsvarende måte søkes å unngå stigning over 12,5 ‰ (1,25 pst.) av hensyn til godstog.

Lokalisering av stasjoner nær bysentra har vært førende for planleggingen av de fleste prosjekter. Dette kan føre til lokale punkter med en trasé som er dimensjonert for lavere hastighet, fordi en trasé dimensjonert for høyere hastighet ville gi urimelig høye kostnader eller store konsekvenser for omgivelsene.

ii)

Det er en rekke faktorer som gir høyere utbyggingskostnader ved høyere hastighetsprofil. Dette gjelder bl.a.:

Stivere linjeføring (bl.a. krav til større kurveradius) fører til større inngrep i terrenget, samt at konstruksjoner (bruer, tunneler osv.) vil utgjøre en større del av strekningene.

Færre eksisterende anlegg kan beholdes fordi disse har utilstrekkelig geometrisk standard.

Lange sammenhengende strekninger må tilrettelegges for høyhastighet for å utnytte hastighetspotensialet (pga. lengre akselerasjons- og bremsestrekninger ved høyere hastighet).

Baner som er tiltenkt både persontrafikk og godstrafikk må oppfylle strenge krav både til horisontalkurva-

tur (kurveradius) for persontog og til stigningskrav for godstog. Dersom baner bygges for kun persontrafikk kan det velges vesentlig større stigning/fall, noe som medfører bedre tilpassing til terreng og lavere kostnad. Dette forutsetter imidlertid en trafikkmengde som kan forsvare utbygging av separate linjer for gods og persontrafikk.

Sentrumsnære stasjoner i byene har vært en viktig forutsetning for planleggingen. De geometriske krav som følger av høyere hastighet, vil for mange byers vedkommende ikke kunne forenes med behovet for sentrumsnære stasjoner og øvrig arealplanlegging.

På grunn av at lengden på akselerasjons- og bremsestrekninger øker sterkt med økende hastighet, vil effekten av høyere hastighet bli størst når det er langt mellom stoppene og når det er lange sammenhengende delstrekninger som er dimensjonert for høyere hastighet. For de europeiske høyhastighetsbanene er "vanlige" avstander mellom stoppene anslagsvis omkring 250 km; eksempelvis 100-250 km i Tyskland med hastighet opp til 250 km/t og 200-300 km i Frankrike for tog med hastighet 300 km/t.

Det er ikke gjort eksakte beregninger av merkostnadene for trasering av baner for 250-300 km/h. Grovt regnet utgjør underbygningens andel (skjæringer, fyllinger, tunneler og bruer) omtrent 50 % av totalkostnaden for de gjennomførte prosjekter (dvs. prosjekter dimensjonert for 130-200 km/h). Økt hastighet vil særlig øke kostnadene for underbygningen. Gjennomsnittlig kostnad pr. løpemeter for underbygningen antas å øke med 100-200%, mens kostnaden pr. løpemeter for overbygning (ballastpukk, sviller og skinner), kontaktledning og signalanlegg får en mer moderat økning. Totalt sett antas kostnadene pr. løpemeter å øke med 50% til 200%.

Det vil imidlertid kunne oppstå kapasitetsproblemer dersom en banestrekning tilrettelagt for høyhastighetstog, i tillegg skal trafikkeres av tog med lavere hastighetsprofil og hyppigere stoppmønster.

Spørsmål 60

Anbud - EØS

Det ønskes en kort orientering om hvilke regler som gjelder for å lyse ut samferdselsprosjekter på anbud i EØS-området, og evt. hvor stor andel av prosjektene som blir utlyst på denne måten og hvor stor interessen er fra området/hvor stor del av anbuda som kommer fra området.

Svar:

De fire transportetatene - Jernbaneverket, Luftfartsverket, Kystverket og Statens vegvesen - er underlagt lov om offentlige anskaffelser med tilhørende forskrifter for sine kjøp av tjenester, varer/materiell og bygge- og anleggskontrakter og de terskelverdier som følger av denne for utlysning av prosjekter i EØS-området.

Regelverket skiller mellom to ulike sektorer; den "klassiske" sektoren og forsyningssektorene (vannforsyning, energiforsyning, transport og telekommunikasjon).

Klassisk sektor omfatter de fleste offentlige forvaltningsorganer som ved sine kjøp over terskelverdiene skal følge varekjøpsforskriften, tjenestekjøpsforskriften og bygg- og anleggsforskriften. Etater som har transport, energiforsyning, vannforsyning eller telekommunikasjon som hovedvirksomhet, tilhører forsyningssektoren og skal ved kjøp over terskelverdiene følge forsyningssektorforskriften som gjelder for varekjøp, tjenestekjøp og bygg- og anleggsarbeider.

Statens vegvesen er en del av den klassiske sektoren ettersom det er en etat med forvaltningsansvar for transportsektoren, men som ikke har transport som hovedvirksomhet. Kystverket er også en del av den klassiske sektoren.

Jernbaneverket skal drive, fornye og utvikle det offentlige jernbanenettet i Norge og tilhører derfor transportsektoren, på lik linje med andre europeiske infrastrukturenheter for jernbane. Luftfartsverket som utnytter et geografisk område til anlegg og drift av luftfartshavner tilhører også transportsektoren som er en del av forsyningssektoren.

For klassisk sektor skal i 2001 alle bygge- og anleggsoppdrag med verdi over 41,75 mill. kroner lyses ut i EØS-området, og tilsvarende alle kjøp av varer og tjenester med verdi over 1,15 mill. kroner. For forsyningssektoren skal i 2001 alle bygg- og anleggsoppdrag med verdi over 41,75 mill. kroner utlyses i EØS-området, og tilsvarende alle vare- og tjenestekjøp med verdi over 3,3 mill. kroner.

Selv om virksomheter i den klassiske sektoren og virksomheter i forsyningssektoren følger ulike forskrifter ved kjøp over terskelverdiene, er for en stor del reglene like. En forskjell er at for forsyningssektorene er kjøp etter forhandling en anskaffelsesprosedyre på lik linje med åpen og begrenset anbuds konkurranse, mens det for de klassiske sektorene er kjøp etter forhandling en prosedyre som nyttes i unntakstilfeller.

Jernbaneverket

Alle utbyggingsprosjekter over 50 mill. kroner håndteres av Jernbaneverkets utbyggingsavdeling. Øvrige anskaffelser til Jernbaneverket foretas av hver enkelt hovedenhet/region. En overveiende del av Jernbaneverkets prosjekter blir utlyst i EØS-området. Interessen fra EØS-området vedrørende utbyggingsprosjekter har de siste 5 år vært liten. Det gis anbud/tilbud fra EØS-området, ekskl. Norge, på under 5 pst. av det som blir utlyst. For vare- og tjenestekjøp som lyses ut, er derimot interessen fra utlandet for å gi tilbud betydelig.

Jernbaneverket har ikke eksakte tall for andel EØS-leveranser.

Kystverket

Av *fiskerihavneanlegg* (post 30) er det de senere år bare Sirevåg i Rogaland som har vært lyst ut på anbud i EØS-området. Dette kan utgjøre ca. 15 pst. av antall prosjekter som er satt i gang i 1998-2000. Av 6 tilbud på Sirevåg-anlegget kom 2 fra utlandet. Entreprisen

gikk i 1999 til Phil & Søn, Danmark og kontrakten lyder på 65 mill. kroner inkl. moms. Arbeidet ventes avsluttet i 2001.

Innenfor *redskapsforvaltningen* (post 24) blir 3-5 anskaffelser pr. år lyst ut i henhold til EØS-reglene og det er relativt stor interesse for de aller fleste prosjektene. Ca. 40 pst. av innkjøp av varer og tjenester i forbindelse med investering og vedlikehold skjer fra utenlandske leverandører.

I forbindelse med kjøp av *fyrmateriell* anvendes EØS-regelverket ved større anskaffelser. Materiellet er særegent, med relativt få produsenter på europeisk basis. Dette innebærer at ca. 40 pst. av anbudene kommer fra EØS-området hvor svenske, tyske, franske og engelske firma dominerer. Ca. 15 pst. tilsvarende ca. 3 mill. kroner av innkjøpene kommer fra utlandet.

Anskaffelse av *losfartøy* har vært lagt ut på anbud i EØS-området. To norske og tre svenske verft la inn tilbud, og kontrakten (verdi ca. 40 mill. kroner) gikk til et svensk verft. Ut over dette har det ikke vært noen større anskaffelser i 2000/2001.

Innkjøp av *overvåkningssystem* til trafikksentraler utlyses i EØS-området. I forbindelse med slikt utstyr til Kvitsøy trafikksentral la 3 norske og 1 tysk firma inn tilbud, og kontrakten gikk til det tyske firmaet. Kontrakten er på ca. 25 mill. kroner, hvilket utgjør om lag 50 pst. av investeringene i 2000/2001.

Luftfartsverket

Luftfartsverket følger terskelverdiene i forsyningssektorforskriften for alle prosjekter. For *flysikringstjenesten* (tårninstrumentssystemer, kontrollsentraler og radarsystemer) er kompetansetiljøene få og internasjonale, dvs. 4-5 aktuelle tilbydere, inkludert Norge. Dette innebærer at disse tilbyderne konkurrerer om de fleste kontraktene. Luftfartsverket har i snitt 3-4 prosjekter pr. år innen dette området.

For *bygg- og anleggsiden* (terminaler/driftsbygg, tårnbygg og rullebaner) er det i snitt 1-2 nye prosjekter pr. år. For prosjektering er konkurransen primært nordisk. For entreprisene er det liten internasjonal interesse.

Statens vegvesen

I 2000 ble det utlyst kontrakter i forbindelse med vegbyggingsprosjekter for i alt vel 200 mill. kroner i EØS-området. Tilsvarende tall var for 1999 ca. 950 mill. kroner og for 1998 ca. 3 mrd. kroner. Det lave tallet i 2000 skyldes at mange store prosjekter avsluttes i 2000/2001 uten at det er startet opp særlig mange nye prosjekter.

Det vil være store variasjoner fra år til år i hvor mange og store kontrakter som lyses ut i EØS-området. Grunnen til dette er at det ved oppstart av nye anlegg med flere års anleggsperiode vil være store anbud i begynnelsen av perioden, og bare mindre leveranser/kompletteringsarbeider mot slutten.

Det er generelt liten interesse i EØS-markedet for anbud som omfatter anleggsarbeider. Det er stort sett

stålleveranser til hengebruer og enkelte spesialleveranser av teknisk innredningsutstyr til tunneler som fører til respons fra utenlandske leverandører. I 1999 og 2000 ble det imidlertid ikke inngått slike kontrakter med utenlandske leverandører.

Spørsmål 61

Ramme NTP - Kapasitet i anleggsbransjen

Dersom ramma for Nasjonal transportplan skulle utvides slik at tilgjengelig kapasitet innen anleggsbransjen blir nyttig, kan det da antydes hva det rette nivået ville være?

Svar:

På oppdrag fra BNL (Byggenæringens Landsfor-ening) utarbeidet ECON Senter for økonomisk analyse, høsten 2000 en rapport om markedssituasjonen for anlegg. Konklusjonen i rapporten var bl.a. at det er sannsynlig at det er ledig produksjonskapasitet i anleggsbransjen, slik at produksjonen kan økes en del uten at det kreves økt sysselsetting og med den eksisterende maskinparken. Også underleverandørene synes å ha ledig kapasitet. Dette indikerer at økte bevilgninger til produksjon av nye anlegg i relativt liten grad vil påvirke inflasjonen.

Det er vanskelig å anslå kapasitetsutnyttelsen i anleggsbransjen ved inngangen til planperioden. Statistisk sentralbyrås ordrestatistikk viser at ordreserven for anlegg faller og er nå på knappe 60 pst. av nivået to år tilbake. Tilgjengelig offisiell statistikk over sysselsettings- og ledighetsutviklingen skiller ikke mellom bygg og anlegg. Det har imidlertid vært et betydelig fall i etterspørselen etter anleggsarbeidere det siste året. Det kan også nevnes at Vegdirektoratet har fått informasjon fra EBA (Entreprenørforeningen - Bygg og Anlegg), som gir grunnlag for å anta at antall permitterte og oppsagte i anleggsbransjen for tiden er i størrelsesorden 2 500 - 3 000.

I St.meld. nr. 46 (1999-2000) legges det opp til å starte opp flere nye prosjekter som vil sysselsette en større del av anleggsstyrken enn i dag. Utviklingen i ledigheten avhenger også av anleggsaktiviteten i privat sektor samt i offentlig sektor for øvrig. Det antas at Statens vegvesen ikke vil sysselsette vesentlig flere i anleggsbransjen i 2001 enn i 2000. Aktiviteten i 2002 vil avhenge av endelige bevilgninger til samferdselsinvesteringer. Saldert (vedtatt) budsjett 2001 for Statens vegvesen og Jernbaneverket samlet er til orientering om lag 1,3 mrd. kr lavere enn 25 pst. av planrammene i NTP 2002-2005.

Startes de prosjektene som er foreslått i 2002, vil ledigheten i bransjen bli mindre enn i dag. Dersom det beregningsteknisk legges til grunn at ledigheten i anleggsbransjen vil være i størrelsesorden 2 500 - 3 000 om ett år, kan det grovt anslås at aktiviteten kunne øke i størrelsesorden 1 til 2 mrd. kr gjennomsnittlig pr. år ut over NTP-rammen for de to første årene av perioden 2002-2005. Departementet understreker at når

det gjelder aktiviteten i bransjen må det også tas hensyn til endringer i aktiviteten i andre sektorer.

Spørsmål 62

Fyrstjenesten - Vedlikeholdsbehovet

Det vises til side 78 i Nasjonal transportplan der det heter: "Langs kysten er det behov for økt vedlikehold på mange fyrbygninger, fyrinstallasjoner og av merke-systemet."

- Hva er det akkumulerte vedlikeholdsbehovet i fyrstjenesten ved inngangen til planperioden?

Svar:

Som det fremgår av Nasjonal transportplan kap. 6.4.6 er det behov for å øke vedlikeholdsinnsatsen i fyrstjenesten. Det akkumulerte vedlikeholdsbehovet på sektoren har oppstått som følge av at drift og slokningsberedskap har vært prioriterte oppgaver innen fyrstjenesten.

Tabell 1 viser Kystverkets estimerte kostnader knyttet til drift, vedlikehold og fornyelse av eksisterende installasjoner i fyrstjenesten. For å komme ajour med vedlikeholdet, samt å opprettholde denne forbedrede kvalitetstilstanden, har etaten anslått at det må benyttes 260 mill. kroner årlig til drift, vedlikehold og fornyelser på området. I tillegg til dette kommer utgifter i forbindelse med oppgraderinger og reparasjoner av ubemannede fyrstasjoner. Behovene for hver enkelt stasjon må kartlegges ytterligere før det kan gis presise kostnadsanslag for dette arbeidet. Reparasjons- og oppgraderingsutgifter for ubemannede fyrstasjoner er derfor ikke tatt inn i tabell 1. Kystverket har likevel vurdert disse kostnadene til å ligge rundt 180 mill. kroner.

I Nasjonal transportplan er det for perioden 2002-2005 foreslått en årlig ramme på 204 mill. kroner til drift og vedlikehold innen fyrstjenesten. I den varslede fyrmeldingen som etter planen vil bli lagt frem for Stortinget i mars 2001, vil det imidlertid bli orientert om tiltak som har til hensikt å få redusert kostnadsnivået på sektoren.

Tabell 1. Beregning av kostnader til fornyelse, drift og vedlikehold på eksisterende installasjoner i fyrstjenesten

Type installasjon/ aktivitet	Gjennom- snittlig antall 2002- 2005	Frekvens/ intervall (Antall år)	Antall operasjoner 2002-2005 (sum 4 år)	Enhetspris pr. opera- sjon 1.000 kr	Sum 2002-2005 1.000 kr	Foreløpig anslag 2006-2011 1.000 kr	Gj.sn. kostnad pr. inst. pr. år (kr)
Bemannede fyrstasjoner	31						
- Fornyelse							
- Vedlikehold		1	124	100	12.400		
- Drift (inkl. lønn m.v. til fyrstjenestemenn)		1	124	1.315	163.000		
Sum bemannede fyrstasjoner					175.400	263.000	1.415.000
Ubemannede fyrstasjoner	83						
- Fornyelse							
- Vedlikehold		5	66	500	33.000		
- Drift		1	332	100	33.200		
Sum ubem. fyrst.					66.200	100.000	200.000
Fyrlykter	1909						
- Normal fornyelse	1840	30	245	250	61.250		
- Total fornyelse	24		24	450	10.800		
- Tot. forn. utsatte farv	45		45	700	31.500		
- Vedlikehold Fartøysbasert Landbasert	1830	5	1464	100	146.400		
- Drift	1909	1	7636	10	76.360		
Sum fyrlykter					326.310	493.000	42.700
Lanterner	2374						
- Fornyelse		15	633	150	94.950		
- Vedlikehold	2216	5	1773	20	35.450		
- Drift	2374	1	9496	10	94.960		

Type installasjon/ aktivitet	Gjennom- snittlig antall 2002- 2005	Frekvens/ intervall (Antall år)	Antall operasjoner 2002-2005 (sum 4 år)	Enhetspris pr. opera- sjon 1.000 kr	Sum 2002-2005 1.000 kr	Foreløpig anslag 2006-2011 1.000 kr	Gj.sn. kostnad pr. inst. pr. år (kr)
Sum lanterner					225.360	391.000	23.700
Indirekte belysning	341						
- Fornyelse		15	91	150	13.650		
- Vedlikehold	318	5	254	20	5.090		
- Drift	341	1	1364	10	13.640		
Sum indir. belysn.					32.380	96.000	23.700
Lysbøyer	77						
- Fornyelse		15	20	160	3.200		
- Vedlikehold	72	1	288	20	5.760		
- Drift	77	1	308	20	6.160		
Sum lysbøyer					15.120	24.000	49.100
Stenger	9886						
- Fornyelse		30	1318	50	65.900		
- Vedlikehold	9557	15	2548	2	6.000		
- Drift					0		
Sum stenger					71.900	110.000	1.800
Varder	901						
- Fornyelse		100	36	150	5.400		
- Vedlikehold	892	5	714	25	17.850		
- Drift					0		
Sum varder					23.250	35.000	6.500
Båker	164						
- Fornyelse		50	13	150	1.950		
- Vedlikehold	161	5	129	25	3.225		
- Drift					0		
Sum båker					5.175	8.000	7.900
Bøyestaker	188						
- Fornyelse		10	75	30	2.250		
- Vedlikehold	169	1	676	10	6.760		
- Drift	188	1	752	20	15.040		
Sum bøyestaker					24.050	40.000	32.000
Staker	1468						
- Fornyelse		10	587	25	14.675		
- Vedlikehold	1321	1	5284	5	26.420		
- Drift					0		
Sum staker					41.095	62.000	7.000
Skilt	510						
- Fornyelse		20	102	20	2.040		
- Vedlikehold	485	10	194	5	970		
- Drift					0		
Sum skilt					3.010	5.000	1.500
Racon	55						
- Fornyelse		10	22	600	13.200		
- Vedlikehold	50	1	200	15	3.000		
- Drift					0		
Sum racon					16.200	29.000	73.600

Type installasjon/ aktivitet	Gjennom- snittlig antall 2002- 2005	Frekvens/ intervall (Antall år)	Antall operasjoner 2002-2005 (sum 4 år)	Enhetspris pr. opera- sjon 1.000 kr	Sum 2002-2005 1.000 kr	Foreløpig anslag 2006-2011 1.000 kr	Gj.sn. kostnad pr. inst. pr. år (kr)
DPGS/radiofyr	12						
- Fornylse		10	5	1600	8.000		
- Vedlikehold/Drift	12	1	48	85	4.080		
Sum DGPS/radiofyr					12.080	23.000	251.600
Andre tiltak (evt. spesifisert)							
Totalsum (post 01+45)					1.037.530	1.679.000	

Spørsmål 63*Innretninger - Navigasjonsveiledning*

"Det vises til tabell 6.7 Utvikling i antall innretninger for navigasjonsveiledning, i St.prp. nr. 1 (2000-2001) Fiskeridepartementet (side 107)

– Det bes om å få en oversikt over utviklingen etter 1999."

Svar:

Tabell 2 viser utviklingen i innretninger for navigasjonsveiledning for perioden 1999-2001:

Type	Antall pr. 01.01.1999	Antall pr. 01.01.2000	Antall pr. 01.01.2001
Bemannede fyrstasjoner	31	31	31
Ubemannede fyrstasjoner		79	76
Fyrlykter og lanterner	4028	4046	4052
Flomlys (indirekte belysning) (Hurtigbåt)	76	85	107
Faste merker	79	13500	13500
Flytende merker	1980	1980	1980
Lysbøyer	64	64	65
DGPS stasjoner	12	12	12
Radarsvarer (RACON)	56	56	56

Spørsmål 64*Vegformål - Rute 2 Oslo - Trondheim-*

Det legges opp til at E6 Nordre avlastningsvei (Trondheim kommune) skal gjennomføres i perioden 2002-2005.

- Hvilken betydning har bystyrets vedtak av 23.11.2000 for gjennomføring av prosjektet?
- Det er videre ønskelig at vedtaket vedlegges svaret.

Svar:

Trondheim kommune vedtok i bystyremøte 23. november 2000 reguleringsplan for Nordre avlastningsveg Ila. Bystyret vedtok en løsning der Nordre avlastningsveg forutsettes lagt i kulvert under Skansenløpet, mens det i St.meld. nr. 46 (1999-2000) er lagt til grunn en løsning med bru og veg i dagen, kostnadsberegnet til om lag 500 mill. kroner. Kostnadsoverslaget for den løsningen som Trondheim kommune har vedtatt, forutsatt at NSBs godsterminal flyttes fra Brattøra og inkl. Nidelv bru, er foreløpig beregnet til om lag 850 mill. kroner. Merkostnaden som følge av vedtaket om kulvertløsning isteden for en dagløsning

ved Skansen er anslått til om lag 200 mill. kroner. Kostnadene ved dagløsningen er dessuten økt med om lag 150 mill. kroner i forhold til St.meld. nr. 46. Dette skyldes at overslaget i St.meld. nr. 46 tok utgangspunkt i et tidligere forslag til kommunedelplan for prosjektet. Følgelig var det, som også angitt i St.meld. nr. 46, knyttet svært stor usikkerhet til dette. Statens vegvesen er i ferd med å kvalitetssikre kostnadsoverslaget, og det er derfor fortsatt knyttet usikkerhet til disse overslagene.

Som det framgår av St.meld. nr. 46 (1999-2000), går Samferdselsdepartementet inn for at det vurderes å forlenge bompengeperioden for å dekke merkostnaden ved en vesentlig dyrere løsning enn dagløsningen. Departementet legger derfor til grunn at 40 pst. (statlig andel oppgitt i St.meld. nr. 46) av kostnadene ved "basialternativet" på om lag 650 mill. kroner finansieres ved statlige midler, dvs. om lag 260 mill. kroner. Resten forutsettes finansiert ved bompenger eller tilskudd fra Trondheim kommune.

Trondheim kommune gikk videre inn for at kostnadene ved byggingen av Nidelv bru overføres fra Trondheims pakken til Ev 6 Trondheim - Stjørdal. Dette vil få

konsekvenser for planene om å utvide bompengeprojektet Ev 6 Trondheim - Stjørdal til også å omfatte endeparsellene Nidelv bru - Grilstad i Trondheim og Værnes - Kvithamar i Stjørdal. Forslaget fra Trondheim kommune må derfor forelegges Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag fylkeskommuner samt Malvik og Stjørdal kommuner. Dersom det viser seg at det er lokalpolitisk tilslutning til forslaget, vil Samferdselsdepartementet legge saken fram for Stortinget.

I St.meld. nr. 46 (1999-2000) er det lagt til grunn at prosjektet gjennomføres i perioden 2002-2005. Anleggsarbeidene på Nordre avlastningsveg kan ikke startes opp før avgrensingen av prosjektet er avklart og det foreligger endelig finansieringsplan. Rammen til stamveggrute 2 gir ikke rom for at staten finansierer mer enn 40 pst. av forutsatte kostnader ved "basialternativet" i første fireårsperiode.

Vedlagt følger utskrift av saksprotokoll for Trondheim bystyre behandling av reguleringsplan for Nordre avlastningsveg Ila.

(Vedlegg ikke tatt med her.)

Spørsmål 65

Vegformål - Halsnøysambandet i Hordaland:

I NVVP for 1998-2007 er det vist til at dette prosjektet er aktuelt for oppstart i siste del av tiårsperioden. Prosjektet forutsettes delvis bompengefinansiert. Det er videre lagt opp til at det kan være aktuelt å starte innkreving av bompenger i perioden 1998-2001.

- Hva er årsaken til at prosjektet ikke er omtalt i meldingen?
- Når vil det eventuelt bli fremmet en proposisjon om forhåndsinnkreving av bompenger?

Svar:

Som det framgår av St.meld. nr. 46 (1999-2000), mener Samferdselsdepartementet at intensjonene i St.meld. nr. 37 (1996-1997) om en vridning fra strekningsvise investeringer til mindre investeringstiltak skal følges opp i perioden 2002-2011. Innenfor fylkesfordelt ramme er det derfor lagt opp til en vridning mot utvikling og utbedring av eksisterende vegnett framfor bygging av nye vegforbindelser, inkl. ferjeavløsningsprosjekter. Spesielt prioriteres trafiksikkerhetstiltak og tiltak for å innfri kravene i grenseverdiforskriften til forurensningsloven. Innenfor strekningsvise investeringer prioriteres standardheving på strekninger med dårlig bæreevne, bredde og/eller kurvatur, samt utbedring av rasutsatte strekninger.

For Hordaland er dette fulgt opp ved at en utenfor Bergensområdet satses på utbedringer av eksisterende vegnett, blant annet fjerning av flaskehals og utbedring av strekninger med dårlig standard på viktige regionale ruter som rv 13, rv 48 og rv 550. I tillegg prioriteres rassikring og mindre investeringstiltak. Dette medfører at det foreløpig ikke er funnet rom for prosjektet rv 544 Halsnøysambandet i planperioden.

Som det framgår av St.meld. nr. 46 (1999-2000), skal fylkeskommunen ha stor innflytelse på prioriteringene på det øvrige riksvegnettet, men innenfor de overordnede prioriteringer og føringer som fastlegges gjennom departementets og Stortingets behandling av Nasjonal transportplan. Prioriteringene innenfor fylkesfordelt ramme til Hordaland vil først bli endelig avklart etter at fylkeskommunen har behandlet vegkontorets forslag til handlingsprogram for perioden 2002-2011 våren/sommeren 2001.

Etter gjeldende retningslinjer skal forhåndsinnkreving som hovedregel ikke tillates ut over 3 år, regnet fra vedtak om forhåndsinnkreving til vedtak om bygging av et prosjekt. Etter Samferdselsdepartementets syn vil det derfor først være aktuelt å fremme en eventuell proposisjon om forhåndsinnkreving av bompenger til bygging av Halsnøysambandet etter at prioriteringene i handlingsprogramperioden er nærmere avklart. Departementet vil komme tilbake med en vurdering av de fylkesvise prioriteringene i forbindelse med statsbudsjettet for 2002.

Spørsmål 66

Vegformål - Nye store fylkesvegprosjekter

Det er lagt til grunn at det statlige tilskuddet til store fylkesvegprosjekter skal inngå i den fylkesfordelte rammen fra 2001.

- Hvor mange store, nye fylkesvegprosjekter er under planlegging og bygging på landsbasis?
- Hvor mange av disse er gitt høy prioritet i fylkene?

Svar:

Ordningen med tilskudd til fylkesvegformål over Samferdselsdepartementets budsjett er avvirket fra og med 2001, jf. Stortingets behandling av St.prp. nr. 62/Innst. S. nr. 252 (1999-2000), og inngår nå i rammetilskuddet til fylkeskommunene. Etter dagens ordning fastsettes derfor rammen for midler til riksvegnettet over Samferdselsdepartementets budsjett, mens rammen for midler til fylkesveger fastsettes av fylkeskommunen. Følgelig er det ikke aktuelt å yte tilskudd til fylkesvegformål innenfor fylkesfordelt ramme for perioden 2002-2011. Som det framgår av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, vil imidlertid gjeldende ansvarsdeling og bevilgningsystem bli vurdert nærmere gjennom oppfølgingen av Oppgavefordelingsutvalget, jf. NOU 2000:22.

På bakgrunn av dette foreligger det ingen sentral oversikt over status for planlegging, bygging og prioritering av prosjekt på fylkesvegnettet.

Spørsmål 67

Vegformål - Rute 10 E39 Ålesund - Trondheim

I NVVP for 1998-2007 er det vist til at arbeidet med utbedring av stamvegen over Høggkjølen til Orkanger er i gang.

- Hva er årsaken til at dette prosjektet ikke er lagt inn for fullføring i kommende NTP-periode, når det i 1997 ble betraktet som et oppstartet/bundet prosjekt?

Svar:

Prosjektet er nærmere beskrevet i St.prp. nr. 1 (1996-1997), og som omtalen i St.meld. nr. 37 (1996-1997) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 bygger på. Her framgår det at prosjektet rv 71 (Ev 39) Stormyra - Stokkhaugen x rv 714 omfattet to delparseller; Stormyra - Bjørkøybekk og Bjørkøybekk - Høggjølen - Stokkhaugen (jf. vedlagte kartskisse). På strekningene Stormyra - Bjørkøybekk og Bjørkøybekk - Høggjølen er eksisterende veg utbedret, og arbeidene ble fullfinansiert gjennom bevilgningen over statsbudsjettet for 1997. På strekningen videre mot Orkanger ble de opprinnelige planene om å følge eksisterende veg videre til Forve endret. I stedet er det vedtatt å bygge ny veg for å føre Ev 39 fra Høggjølen til kryss med rv 714 ved Stokkhaugen. Dette arbeidet var ikke startet opp i 1997, og prosjektet regnes derfor ikke som bundet.

I forbindelse med arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 1998-2007 gikk Statens vegvesen inn for å utvide gjenstående prosjekt med parsellen Stokkhaugen - Harangen på rv 714. Dette medfører blant annet at masse fra den planlagte tunnelen gjennom Harangshammeren kan benyttes på strekningen Høggjølen - Stokkhaugen, hvor det er et betydelig masseunderskudd. I handlingsprogrammet er hele prosjektet Høggjølen - Stokkhaugen - Harangen forutsatt gjennomført i årene 1999-2002. På grunn av lavere bevilgninger enn forutsatt i St.meld. nr. 37 (1996-1997) og en betydelig økning i kostnadsoverslag for flere igangsatte prosjekt, er det ikke funnet rom for å starte prosjektet i inneværende planperiode.

I St.meld. nr. 46 (1999-2000) går Samferdselsdepartementet inn for enkelte omprioriteringer i forhold til det som ble lagt til grunn i St.meld. nr. 37 (1996-1997). For rute 10 medfører disse omprioriteringene at det ikke er funnet rom for prosjektet Høggjølen - Stokkhaugen - Harangen i planperioden. Bakgrunnen for omprioriteringene er blant annet Regjeringens overordnede mål om å bedre sikkerheten i alle deler av transportsektoren. Dette medfører at prosjektet Ev 39 Øysand - Thamshamn i Sør-Trøndelag er oppprioritert. I tillegg mener Samferdselsdepartementet at de planlagte utbedringene av eksisterende veg på fylkesgrensen mellom Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag bør prioriteres foran bygging av ny veg på strekningen Høggjølen - Stokkhaugen - Harangen.

(Vedlegg ikke tatt med her.)

Spørsmål 68

Statlig kjøp av persontransporttjenester - NSB BA

Har det under arbeidet med forslag til NTP fra NSB BA sin side framkommet behov eller ønske om større beløp til statlig kjøp av persontransporttjenester enn det som er foreslått i planen?

Svar:

I forbindelse med forarbeidene til Nasjonal Transportplan deltok NSB BA i en samarbeidsgruppe med Jernbaneverket. I dette arbeidet gjorde NSB tekniske beregninger på behovet for offentlig kjøp i tråd med de anbefalingene som Jernbaneverket kom med i sitt planutkast. Dette arbeidet baserte seg på NSBs planer den gang, og på en rekke ulike forutsetninger.

Den nye ledelsen i NSB BA har senere gjennomgått økonomien i selskapet og det er avdekket at kostnadene er høyere enn lagt til grunn i tidligere planer, også innenfor offentlig kjøp-området. NSB viser i den forbindelse også til det økte statlig kjøp behovet for 2001, og de ikke-avsluttede forhandlingene om avtalen for inneværende år. I forhandlingene om kjøpsavtalen for 2001 har NSB fremmet krav om ett høyere beløp enn det som ble bevilget for 2000.

NSB BA foretar nå en revisjon av sine strategier som skal kunne ut i reviderte konsernplaner og langtidsbudsjetter. Disse vil danne grunnlaget for forhandlingene mellom Samferdselsdepartementet og NSB om ny rammeavtale for kjøp av persontrafikk tjenester for perioden 2002-05. Departementet vil komme tilbake til Stortinget med en nærmere orientering om rammeavtalen i forbindelse med statsbudsjettet for 2002.

Spørsmål 69

Bruk av særskilte fartsgrenser

Hvor langt har Vegdirektoratet kommet i arbeidet med nye kriterier for bruk av særskilte fartsgrenser utenfor tettbygd strøk, og har Samferdselsdepartementet oversikt over hvilke strekninger dette eventuelt gjelder?

Svar:

Vegdirektoratet har utarbeidet forslag til nye kriterier for bruk av særskilte fartsgrenser utenfor tettbygd strøk. Forslaget er ute på høring og høringsfristen er satt til 7. mars 2001.

Vegdirektoratet anslår at en gjennomføring av de foreslåtte kriteriene vil føre til at:

- 1300-2100 kilometer av dagens riksvegnett med fartsgrense 80 km/t vil kunne få fartsgrensen nedsatt til 70 km/t. Dette tilsvarer mellom 7 og 11 prosent av dagens riksvegnett med fartsgrense 80 km/t.
- 440 kilometer, ca. 30 prosent, av dagens riksvegnett med fartsgrense 90 km/t vil kunne få fartsgrensen nedsatt til 80 km/t.

Arbeidet med å kartlegge hvilke konkrete strekninger som etter kriteriene vil få nedsatt fartsgrense inngår i etatens arbeid med å utarbeide handlingsprogram for oppfølgingen av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. De fylkesvise handlingsprogrammene skal være klare til fylkeskommunal behandling 15. mars i år. I løpet av januar vil imidlertid Vegdirektoratet ha en oversikt over strekninger hvor de

foreslåtte kriteriene, bl.a. knyttet til ulykkessituasjonen, vil medføre nedsatt fartsgrense fra 90 km/t til 80 km/t.

Vegdirektoratet regner med at vedtak om nedsatt fartsgrense og omskilting vil kunne starte i løpet av 2001.

Spørsmål 70

Prosjekt videreføring av Lofotens fastlandsforbindelse

- Hva er planstatus for prosjektet?
- Når kan anleggsarbeidet startes opp for å ha en rasjonell og sammenhengende framdrift?

Svar:

Miljøverndepartementet godkjente fylkesdelplan for videreføring av Lofotens fastlandsforbindelse 11. februar 1999. Prosjektet er delt i tre reguleringsplanstrekninger. Reguleringsplaner for parsellene Raftsundet - Øksfjorden og Nordland grense - Gullsfjordbotten ventes vedtatt i løpet av våren 2001. Reguleringsplan for parsellen Øksfjorden - Troms grense ventes vedtatt i løpet av høsten 2001. Her er det fortsatt knyttet usikkerhet til valg av løsning for kryssing av fjorden ved Øksfjord.

Foreliggende kostnadsoverslag er på 900 mill. kr. Alle prosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kr skal ha ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslaget. Dette vil bli gjort når det foreligger godkjente reguleringsplaner for hele strekningen, jf. St.prp. nr. 1 (2000-2001), side 16. Følgelig vil det først foreligge tilfredsstillende *grunnlag* for å ta prosjektet opp til bevilgning i forbindelse med statsbudsjettet for 2003. Dette medfører anleggsstart tidligst i 2003. Forutsatt rasjonell og sammenhengende anleggsdrift legger Statens vegvesen til grunn en anleggsperiode på 4-5 år.

Samferdselsdepartementet gjør oppmerksom på at i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 er det lagt til grunn anleggsstart i siste del av planperioden med fullføring etter 2011. Rammen til stamveggrute 4 gir ikke rom for anleggsstart i første fireårsperiode.

Spørsmål 71

Rute 9 - Veg gjennom Stigedalen

I stamveggrute 9 legges det opp til "en nøktern opprusting av eksisterende veg gjennom Stigedalen i første fireårsperiode."

- Hva vil kostnaden for denne opprustning være, og er det lagt inn tilstrekkelig midler i transportplanen til å fullføre denne opprustning i første fireårsperiode?

Svar:

Statens Vegvesen har vurdert kostnadene ved en gjennomgående breddeutvidelse av eksisterende veg til 6,5 m (smaleste tofelts veg) på strekningen fra Hjelle i Sogn og Fjordane til Straumshamn i Møre og

Romsdal til om lag 105 mill. kroner, fordelt med 75 mill. kroner i Sogn og Fjordane og 30 mill. kroner i Møre og Romsdal. Det er strekningen i Sogn og Fjordane fra Hjelle til like over fylkesgrensen mot Møre og Romsdal som er mest kritisk, og det er satt av 70 mill. kroner i første fireårsperiode. Samferdselsdepartementet anser dette tilstrekkelig til å foreta en nøktern opprustning.

I etatenes transportforslag er det foreslått om lag 150 mill. kroner til opprustning av eksisterende veg gjennom Stigedalen i første fireårsperiode. Dette inkluderer også omlegging av eksisterende veg, inkludert ny bru, i Straumshamn.

Spørsmål 72

Kjøp av persontransporttjenester jernbane - EU

Har departementet informasjon om hvordan offentlig kjøp av persontransporttjenester på jernbane gjennomføres innenfor EU-land, og om omfanget av kjøp nasjonalt eller regionalt i forskjellige land?

Svar:

Vedlagt følger en oversikt over status for regulering av markedet for konvensjonell jernbane, i tillegg til buss, trikk og T-bane i EU-landene. Oversikten er vedlegg til EUs forslag til rådsforordning om krav vedrørende kontrakter og tjenester i tilknytning til offentlig tjenesteyting innen personbefordring på vei, jernbane og innenlands vannvei. Denne oversikten gir også en viss informasjon om organiseringen av kjøp av persontransporttjenester for de ulike landene.

Organiseringen av offentlig kjøp av persontransporttjenester med jernbane i enkelte land.

I Østerrike inngår ÖBB (de østerrikske statsbaner) kontrakter om persontrafikk tjenester både med staten og de regionale Länder, men det er ikke åpnet for konkurranse om kontraktene.

I Belgia inngår SNCB (de belgiske statsbaner) kontrakter om persontrafikk tjenester med staten på 5-års basis.

I Danmark håndterer pt. DSB (de danske statsbaner) all persontrafikk. Med virkning fra 1. desember 1999 inngikk DSB en 5-års avtale med den danske stat om regional persontrafikk og langdistansetrafikk, samt en separat avtale for 5 år om S-tog (lokaltog) i Københavnsområdet. Innen 2002 skal 15 pst. av DSBs eksisterende lokal- og regionaltogetrafikk settes ut på anbud. Kontraktperiodene for disse anbudskontraktene er satt til mellom 5 og 8 år, avhengig av eierskapet til togmateriellet.

I Storbritannia ble passasjertrafikken til daværende British Rail delt opp i 25 trafikkeringsområder ved privatiseringen i 1993/94. Hvert av trafikkeringsområdene ble organisert som egne lisensierte selskaper med trafikkeringsrett til de aktuelle regioner og strekninger. Selskapene ble privatisert via auksjon, der den vinende budgiver (høyeste bud for lønnsomme områder

og laveste bud for ulønnsomme områder), ble såkalt franchiseinnehaver og overtok aksjene i selskapet med tilhørende rettigheter (trafikkeringsrett og sportilgang) og plikter (trafikkeringsplikt som offentlig tjenesteyter) for en avtalt periode. Kontraktperiodene varierer fra 7 til 15 år. Office of Passenger Rail Franchising (OPRAF) er kontraktspartner for operatørene.

I Frankrike har SNCF (de franske statsbaner) monopol på trafikkering av jernbanenettet, med kontrakt mot den franske staten. Det foreligger et lovforslag om å overføre ansvaret for lokaltrafikken til regionene fra 2002, og dermed også åpne for en viss bruk av anbud.

I Sverige ble jernbanenettet i 1998 åpnet for en viss konkurranse gjennom kjøp av persontransporttjenester på jernbanen ved anbud. Fra 1999 ble det innført full konkurranse mellom jernbane og ekspressbuss, og det ble opprettet et eget organ for kjøp av riksdekkende persontransporttjenester (Rikstrafiken). SJ har imidlertid eksklusive trafikkeringsrettigheter på strekninger som de driver på kommersiell basis. Ansvaret for materiell og kjøp av lokale persontrafikk-tjenester er overført til Länene.

I Tyskland ble ansvaret for lokal- og regionaltogetrafikken i 1996 delegert til delstatene. Delstatene står fritt til å omprioritere mellom buss og tog ved kjøp av persontransporttjenester. Det er åpnet for frivillig bruk av anbud ved kjøp av lokale og regionale persontrafikk-tjenester, og en del private jernbaneoperatører har deltatt i anbud på lokaltogtrafikken.

Omfanget av kjøp av persontransporttjenester med jernbane.

Når det gjelder omfanget av kjøp nasjonalt eller regionalt har det ikke vært mulig å finne tallmateriale som samlet gir en god oversikt over dette, bl.a. på grunn av ulike utregningsmetoder og kostnadsgrunnlag. Det er imidlertid gjort en EU-studie (ISOTOPE) som tar for seg 140 europeiske byer som viser en gjennomsnittlig tilskuddsandel for busstransport på 49 pst. og en gjennomsnittlig tilskuddsandel for transport med bane (inkluderer metrosystemer og trikk) på 63 pst.

I avtalen om statlig kjøp av persontrafikk-tjenester fra NSB for 2000 ble det lagt til grunn totale trafikkinntekter på om lag 2,43 mrd. kroner (for togprodukter som inngår i statlig kjøp), hvorav offentlig kjøp utgjør 987 mill. kroner. Dette gir en tilskuddsandel på om lag 40 pst.

Spørsmål 73

Bruk av naturgass - oppfølging av spørsmål/svar 37

I svar på spørsmål 37 viser departementet til at bruk av naturgass som drivstoff på ferjer fører til betydelig reduksjon av utslipp av NO_x.

I hvor stort omfang må vi ha overgang til bruk av naturgass som drivstoff for å nå målene Norge er forpliktet til?

Svar:

Norske NO_x-utslipp i 1999 var på 228 000 tonn. I følge Göteborgprotokollen er Norge forpliktet til å

reducere utslippene til 156 000 tonn innen 2010 (St.prp. nr. 87, 1999-2000). Dette betyr en reduksjon på 72 000 tonn.

Basert på St.meld. nr. 8 (1999-2000) Regjeringens miljøvernpolitikk og riket miljøtilstand, anslås utslippene i 2010 til å bli redusert til i underkant av 200 000 tonn dersom ingen nye tiltak iverksettes.

Ved utgangen av 1999 var det 106 riksvegferjesamband i Norge som ble trafikkert av 155 ferjer. I følge Vegdirektoratet forbrenner riksvegferjeflåten rundt 115 000 tonn marin gassolje årlig, noe som gir et utslipp av NO_x på ca 8 000 tonn pr. år. Vegdirektoratet opplyser videre at NO_x-utslippene teoretisk kan reduseres med opp til 90 pst. ved overgang til naturgass. Dette betyr at NO_x-utslippene maksimalt vil kunne reduseres med rundt 7 000 tonn hvis samtlige av dagens konvensjonelle ferjer skulle skiftes ut med gassdrevne ferjer, gitt dagens produksjon av ferjetjenester.

I Nasjonal transportplan har Regjeringen signalisert en fornyelse av om lag 15 ferjer i planperioden 2002-2011. En full utskifting av riksvegferje-flåten ville ha en investeringsramme på mange milliarder kroner. I følge Vegdirektoratet er det neppe praktisk mulig fullt ut å erstatte dagens ferje-flåte med gassdrevne ferjer innen 2010.

Det er foreløpig heller ikke klart hvorvidt det er samfunnsøkonomisk riktig med en ytterligere satsing på gass som drivstoff i riksvegferjedriften. I St.prp. nr. 87 (1999-2000) ble det lagt vekt på at en bør anvende virkemidler som gjør at forpliktelsene i Göteborgprotokollen kan oppfylles til lavest mulig kostnad for landet samlet sett. Det innebærer at en må vurdere virkemidler på tvers av sektorer, slik at utslippsreduksjonene gjennomføres der de koster minst. Økt satsing på gassdrevne ferjer bør ses i et slikt tverrsektorielt perspektiv. Hvorvidt gassferjer er et kostnadseffektivt tiltak i denne sammenheng, vil avhenge av hvordan bygge- og driftskostnadene for gass- og dieseldrevne ferjer utvikler seg.

Spørsmål 74

Vegnormaler - Oppfølging spørsmål/svar 39:

I svar på spørsmål 29 viser departementet til at Vegdirektoratet arbeider med revisjon av vegnormalene og vurderer å senke kriteriet for fire felt til årsdøgntrafikk på 10 000 kjøretøy.

– Hva er begrunnelsen for å senke kriteriet?

Svar:

Arbeidet med å revidere stamvegstandarden ble satt i gang med bakgrunn i Stortingets behandling av St.meld. nr. 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 hvor man ønsket en større fleksibilitet i standarden.

Som det framgår av St.meld. nr. 46 (1999-2000), legger Regjeringen i det langsiktige arbeidet med trafikk-

sikkerhet i transportsektoren til grunn en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde. Denne visjonen, samt nyere kunnskap og erfaringer om vegutforming og trafikksikkerhet, er bakgrunnen for at Vegdirektoratet vurderer muligheten for å øke bruken av firefelts veger ved å

- senke kriteriet for bruk av firefelts veger på stamvegnettet fra 15 000 til 10 000 kjøretøy i årsdøgntrafikk
- introdusere en smalere firefelts veg (18,3-20 m totalbredde med rekkverk i midtdelene) for strekninger med mellom 10 000 og 20 000 kjøretøy i årsdøgntrafikk. Dette vil være billigere å bygge enn eksisterende normalbredde på 29 m.

Vegdirektoratet vurderer det som forsvarlig med en smalere firefelts veg for strekninger med mellom 10 000 og 20 000 kjøretøy i årsdøgntrafikk.

Vegdirektoratet utførte i 1998 en analyse som viser at to- og trefeltes motorveger med årsdøgntrafikk over 10 000 kjøretøy har 4,5 ganger så høy skadegradsrisiko som firefelts motorveger. En eventuell senking av kriteriet for bruk av firefelts stamveger vil derfor føre til reduksjon i skaderisiko og antall ulykker. Konsekvensvurderinger viser at dette er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Spørsmål 75

Oppgradering av de regionale flyplassene

En rekke av de regionale flyplassene har rullebanelengder på om lag 800 meter. En forlengelse til 1000 meter vil påvirke regularitet, vektbegrensninger med dagens flytyper.

- Hvordan vurderer departementet en oppgradering av de regionale flyplasser til 1000 meters rullebane der det lar seg gjøre?

Svar:

Generelt kan det sies at enhver utvidelse av rullebanene vil kunne påvirke flysikkerhet, regularitet og lasteevne for alle aktuelle flytyper i positiv retning. Med den kunnskap Luftfartsverket sitter inne med i dag om de enkelte flytypene som benyttes og om de behovene som fremkommer med utgangspunkt i det regionale flyrutenettet, vil påvirkningene ved forlengelse til 1000 meter gjennomgående betraktes som marginale.

Det kan videre tilføyes at enhver forlengelse av rullebanene trenger Luftfartstilsynets godkjenning. Luftfartstilsynets krav vil ha utgangspunkt i en ny forskrift som utarbeides for utforming av flyplassanlegg. Det vises her til omtale i St.prp. nr. 1 (2000-2001) s. 52-53 om rullebane-forlengelser ved Kirkenes og Hammerfest lufthavner. Aktuelle krav kan gjelde bl.a. korrigerende av eventuelle mangler i sikkerhetsområdene som omslutter rullebanene, og fjerning av terreng som bryter de ulike planflatene i nær-

og fjernområdene av flyplassene. Alternativt kan slike mangler kompenseres for ved å innføre høyere minimums beslutningshøyder (minstehøyde for visuell kontakt med banesystemet) for pilotene ved innflyging/landing, noe som igjen kan påvirke flyplassenes regularitet.

Spørsmål 76

Trafikkoverføringer fra veg til bane - Oppfølging spørsmål/svar 43

I svar på spørsmål 43 vises det til at det ikke er foretatt systematiske analyser vedrørende trafikkoverføringer fra veg til jernbane som følge av økte investeringer på jernbaneinfrastruktur. Ut fra enkelte analyser sies det at overføringer vil bli relativt liten, 3-6 pst. antydes.

- Hvilke analyser bygger det på, og kan de gjøres tilgjengelige for komiteen?

Svar:

Som nevnt i svar på spørsmål 43, er det ikke gjennomført systematiske analyser av mulighetene for overføring av trafikk fra veg til jernbane som følge av økte investeringer i jernbaneinfrastruktur. Det finnes imidlertid enkelte analyser av potensialet for slik trafikkoverføring.

E6 Østfold

NSBs markedsanalyse fra 1992 og informasjon om trafikksammensetningen på E6, anslår at potensialet for trafikkoverføring mellom E6 og en utbygget dobbeltsporet jernbane til Sarpsborg/Halden ligger i størrelsesorden 1 500 biler pr. døgn. Dette vil si mindre enn 10 pst. av trafikkmengden på veg i Mosseområdet, jf svar på komitéens spørsmål 4 og 14 ved behandlingen av St.prp. nr. 26 (1999-2000) Østfoldpakka (brev av hhv. 14. og 18. februar 2000).

E6 Akershus og Hedmark

Statens vegvesen er i gang med konsekvensutredning for utvidelse av E6 fra to til fire felt på strekningen Gardermoen - Moelv, og Jernbaneverket ønsker å vurdere ulike løsninger for utvikling av jernbanetraséen mellom Eidsvoll og Hamar. For å se tiltakenes konsekvenser i sammenheng, har Asplan Analyse på oppdrag fra Jernbaneverket Region Øst og Statens vegvesen Hedmark og Akershus utviklet en beregningsmodell for analyse av reisemiddelvalg for korridoren Oslo-Gardermoen-Moelv.

Det er foretatt modellkjøringer for endel praktiske eksempler, og med et scenario der ulike tiltak virker sammen (kjøretidsreduksjon med 15 min for alle tog, reduksjon av tilbringertid til stasjon med 10 min på alle relasjoner og 15 nye IC-tog pr. døgn i hver retning, samt ingen tiltak på vegsiden) blir økningen av markedsandelen på toget 2-3 pst.

Vedlagt følger Analyse av reisemiddelvalg for korridoren Oslo - Gardermoen - Moelv av september 2000.

Oslo/Akershus

Det er også gjort beregninger i forbindelse med Statens vegvesen og Jernbaneverkets arbeid med Oslopakke 2. Beregningene for fordeling på transportmidler er utført av SCC Traficon AS (reiser internt i Oslo/Akershus) og Jernbaneverket (eksterne togreiser).

Beregningene som gjelder interne reiser i Oslo/Akershus viser at det vil skje en økning i kollektivtrafikken på 2 pst med NTP 2002-2011 uten Oslopakke 2, 6 pst. med NTP 2002-2011 og Oslopakke 2 og 13 pst. med NTP 2002-2011, Oslopakke 2 og trafikkregulerende tiltak. Beregningene viser at antallet bilturer over hele døgnet i Oslo/Akershus reduseres med 7 pst. med NTP 2002-2011, Oslopakke 2 og trafikkregulerende tiltak, sammenliknet med at ingen tiltak gjennomføres. Dette innebærer at biltrafikkveksten beregnes til å bli drøyt 20 pst. fra 1998 til 2012, i stedet for drøyt 30 pst.

Når det gjelder eksterne togreiser, viser beregningene at den totale økning i eksterne jernbanereiser i 2012, sammenliknet med 0-alternativet (fiktiv strategi som kun inneholder dagens infrastruktur og kollektivtilbud), blir 8 pst. med NTP 2002-2011 uten Oslopakke 2, 13 pst. med NTP 2002-2011 og Oslopakke 2 og 18 pst. med NTP 2002-2011, Oslopakke 2 og trafikkregulerende tiltak.

Vedlagt følger rapport *Oslopakke 2 Forsert kollektivutbygging i Oslo- og Akershusregionen, Analyse av virkninger*. Rapporten er en revidert versjon pr. februar 2000 av den opprinnelige rapporten fra desember 1999.

Spørsmål 77*Definisjoner - Oppfølging spørsmål/svar 43*

I svar på spørsmål 43 sies det at det er "ulikheter mht. definisjon av ulykker, skader og reiseomfang i de ulike sektorer".

– Hva innebærer det konkret?

Svar:

Forskjellene i definisjoner knytter seg i første rekke til registrering av skadde og ulike skadegrader. Forskjellene her skyldes bl.a. at hver sektor forholder seg til internasjonale retningslinjer som ikke er samordnet. Som nevnt i kap. 4.3.1 i Nasjonal transportplan er det enkelte sektorer også en underrapportering, et problem som i første rekke er knyttet til personskade.

Det er også slik at det er grenseflater mellom sektorene som håndteres ulikt i de enkelte land og som vanskeliggjør internasjonale sammenlikninger. Et eksempel på en slik grenseflate er jernbaneplassoverganger hvor ulykkene både er jernbane- og vegtrafikkulykke. I tabell 4.1 i Nasjonal transportplan er disse ulykkene registrert som ulykker i vegtrafikken. Tall fra Union Internationale des Chemins de Fer, UIC, for de 15 EU-landene i perioden 1970 til 1996 indikerer at disse ulykkene står for en stor andel av personer som blir drept i forbindelse med jernbaneulykker. Reisende utgjorde bare 19 prosent av disse dødsfallene, ansatte

11 prosent og "andre", herunder ulykker ved planoverganger, hele 70 prosent.

Det er nå nedsatt en tverretattlig gruppe som arbeider med å løse disse problemene knyttet til definisjoner av ulykker og skader.

Dødsrisiko og personskaderisiko måles i forhold til antall personkilometer på hvert transportmiddel. Transportøkonomisk institutt gjør beregninger av dette for hvert transportmiddel basert på flere ulike kilder. For kollektive transportmidler er grunnlaget billettstatistikk fra transportselskaper. For den individuelle vegtrafikken er beregningene mer komplisert, og bygger i hovedsak på antall registrerte kjøretøy, bensinsalg, data fra reisevaneundersøkelser, tellinger ved grenseoverganger og et stort antall automatiske trafikktegninger på vegnettet.

Spørsmål 78*Definisjoner - Oppfølging spørsmål/svar 43*

I Storbritannia er det innført godtgjørelse for bruk av sykkel i jobbsammenheng.

Hvordan vurderer departementet et slikt tiltak?

Svar:

Bruk av sykkel i jobbsammenheng kan defineres på to måter, enten bruk av sykkel til og fra arbeidssted eller bruk av sykkel i tjeneste. Departementet har ikke vurdert særskilt godtgjørelse for bruk av sykkel i jobbsammenheng, men vil vise til de generelle ordningene som gjelder.

I forbindelse med skatteligningen er det mulig å få fradrag for reiseutgifter til og fra arbeid dersom reiseavstanden overstiger 2,5 km en veg og beregnet reisekostnad pr. år overstiger 8 500 kr. Kostnaden beregnes ved å multiplisere reiseavstanden med antall arbeidsdager og kr 1,4 (km-satsen). Beløpene gjelder for ligningsåret 2000. Beregningsmåten er nøytral i forhold til valg av transportmiddel, mao. en som sykler i sommerhalvåret kommer like godt ut som en som kjører bil hele året.

Når det gjelder tjenestereiser er godtgjørelsen for bruk av sykkel i henhold til staten reiseregulativ, som i stor utstrekning også brukes av privat sektor, pr. 2001 kr 1,05 pr. km.

Departementet mener at å "særbehandle" sykkel ikke vil være hensiktsmessig.

Spørsmål 79*Ringveg vest i Bergen*

I forbindelse med vurdering av kommunedelplan Ringveg vest i Bergen har SFT avgitt en uttalelse hvor SFT fraråder bygging av utbygging av Ringveg vest med en firefelts motorveg jfr. brev fra SFT til Miljøverndepartementet.

Hva er departementets vurdering av følgende utsagn fra SFT:

– Kommunedelplanen for Ringveg vest har lagt opp til en bilbasert transportutvikling med en kraftig

- økning av biltrafikken og vil forsterke utvikling av økt biltrafikk på bekostning av kollektivtransporten.
- Planen er i strid med sentrale målsettinger i Bergensprogrammet for transport, byutvikling og miljø, samt kommunedelplanen for Bergen mhp. å styrke kollektivtrafikken og dempe personbiltrafikken.
 - De fastsatte rammer for planarbeidet har vært for snevre til å framskaffe et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for å vurdere alternative virkemidler og tiltak i samsvar med RPR - ATP.
 - Ringveg vest er forutsatt finansiert gjennom Bergensprogrammet og vil gå på bekostning av andre prioriterte prosjekter. Etter SFTs vurdering vil en eventuell utbygging av Ringveg vest med firefelts motorveg medføre at bybanen ikke kan finansieres før om 10 - 15 år.
 - På bakgrunn av ovennevnte bør utbygging av bybane etter SFTs vurdering realiseres før en eventuell utbygging av Ringveg vest. Det bør også innføres trafikkregulerende virkemidler.
 - Utbygging av Ringveg vest er i strid med Bergensprogrammet og kommunens tidligere vedtak, siste 25.01.99, der kommunen har som mål at all vekst i persontrafikken skal skje ved økt kollektiv-, gang- og sykkeltrafikk.
 - Dersom forutsetningene om veksten i biltrafikken i planområdet for Ringveg vest legges til grunn, vil det være behov for å bygge ut andre deler av vegsystemet. Det vises til Fylkesmannens høringsuttalelse av 17.01.2000, samt trafikkanalysene. Etter SFTs vurdering vil trafikkveksten på sikt skape behov for ytterligere vegkapasitet i andre deler av systemet, og eventuell utbygging av Ringveg vest vil derfor ikke løse de trafikale problemene innenfor sør-vestlige delen av kommunen.

Svar:

Bergen kommune er planmyndighet for kommunedelplan for Ringveg vest. Bergen kommune er også ansvarlig myndighet for konsekvensutredningen av tiltaket. Kommunedelplanen for Ringveg vest i Bergen med tilhørende konsekvensutredning ble vedtatt i Bergen bystyre 27. mars 2000.

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 20-5, kan Miljøverndepartementet gjøre endringer i vedtatt plan ut fra nasjonale interesser. Kommunen skal da få anledning til å uttale seg i saken, og kommunen må også underrettes om at planen vil bli endret innen 3 måneder etter at departementet har mottatt planen. Det aktuelle brevet fra SFT var en del av en slik prosess.

Miljøverndepartementet har hatt kommunedelplanen til behandling, og fant ikke at det ut fra en samlet vurdering var tilstrekkelig tungtveiende nasjonale interes-

ser til å overprøve bystyrets vedtak om trasé for Ringveg vest.

Samferdselsdepartementet vil vise til at Bergensprogrammet ble sluttbehandlet i Bergen kommune i november 2000. Hordaland fylkeskommune behandlet saken i desember 2000, men vil først ta stilling til de økonomiske rammene til Bergensprogrammet i forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 2002-2011. Departementet vil derfor komme tilbake til Bergensprogrammet som en egen sak.

Spørsmål 80

Stamvegprosjekter/fylkesvis fordeling - Oppfølging spørsmål/svar 2

I svar på spørsmål 2 vises det til at i St.meld. nr. 46 bare er tatt standpunkt til prioritering av de større stamvegprosjekter i perioden 2002-2005.

- Ut fra dette premiss og fylkesfordelte midler til riksveger, hvordan er da den fylkesvise fordeling?

Svar:

Vedlagt følger en oversikt over fylkesfordelingen av den delen av den statlige stamvegammen for perioden 2002-2005 som er fordelt på prosjekter i St.meld. nr. 46 (1999-2000). I oversikten inngår også forutsatte statlige bevilgninger til igangsatte/bundne prosjekter. I den grad dette ikke framgår direkte av St.prp. nr. 1 (2000-2001), er det gjort rede for hva som er lagt til grunn i fotnoter til tabellen.

Som det framgår av oversikten, er om lag 1,6 mrd kr ennå ikke fordelt på prosjekter. Dette utgjør vel 20 pst. av den totale statlige stamvegammen for første fireårsperiode. Fordelingen av disse midlene vil bli avklart i det videre arbeidet med handlingsprogrammet, som vil bli forelagt fylkeskommunene for uttalelse. Følgelig vil en fylkesfordeling av statlige midler til riksveginvesteringer basert på den vedlagte oversikten, gi et misvisende bilde sammenlignet med tilsvarende oversikter for tidligere vegplanperioder. For eksempel vil en stor andel av de ufordelte midlene på rute 8 gå til Hordaland (Ev 39 mellom Os og Bergen). Tilsvarende vil de ufordelte midlene på rute 9 i all hovedsak gå til Hordaland (Ev 39 gjennom Romarheimsdalen) og Sogn og Fjordane (Ev 39 i Stigedalen og rv 5 ved Skei). Videre vil en stor andel av de ufordelte midlene på rutene 10 og 14 gå til Møre og Romsdal (Ev 39 på fylkesgrensen mellom Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag og Ev 134 i Romsdalen).

Samferdselsdepartementet finner i denne sammenhengen grunn til å understreke bakgrunnen for å innføre det styringsmessige skillet mellom stamveger og øvrig riksvegnett; nemlig ønsket om å bygge ut vegruter av stor betydning for transporter mellom landsdeler og til/fra utlandet til en jevnere standard, *uavhengig* av fylkesgrenser.

Fylke	Rute 1	Rute 2 ¹⁾	Rute 3 ²⁾	Rute 4	Rute 5	Rute 6	Rute 7 ³⁾	Rute 8	Rute 9	Rute 10	Rute 11	Rute 12	Rute 13	Rute 14	Rute 15	Rute 16	Rute 17	Rute 18	Sum
Østfold	380					200													580
Akershus	230	0				0	0					315			100		185	0	830
Oslo	230	0				0	250												480
Hedmark		0													0	0			0
Oppland		0										0	0	0			185		185
Buskerud							500				280	0						0	780
Vestfold							190												190
Telemark							0				0								0
Aust-Agder							150												150
Vest-Agder							300	200											500
Rogaland								40				0							40
Hordaland								50	0		100	45							195
Sogn og Fjordane									90			260	0						350
Møre og Romsdal									140	0				0					140
Sør-Trøndelag		720	0							0							0		720
Nord-Trøndelag			320																
Nordland			450	90															
Troms				10	100														
Finnmark					0														
Foreløpig ikke fordelt på prosjekter	0	120	100	110	0	110	30	420	310	120	40	0	30	150	0	80	0	0	1620
Ramme i St.meld. nr. 46	840	840	870	210	100	310	1420	710	540	120	420	620	30	150	100	80	370	0	7730

1) Forutsatt 520 mill kr til Ev 6 Skjerdingsstad - Jaktøyen i Sør-Trøndelag.

2) Forutsatt 320 mill kr til første etappe av Ev 6 Jevika - Selli i Nord-Trøndelag og 30 mill kr til Ev 6 i Ildhøllia i Nordland.

3) Forutsatt 90 mill kr i statlig emidler til Ev 18 Gutu - Helland - Kopstad i Vestfold.

Forutsatt 300 mill kr i statlig emidler til Ev 18 Bjørndalssletta - Gartnerløkka i Vest-Agder.

Spørsmål 81

Rv 55 Sogndal - Leikanger - Rassikring

I transportplanen under fylkesomtalen av Sogn og Fjordane står det at det er aktuelt å gjennomføre rassikringstiltak på rv 55 mellom Sogndal og Leikanger.

- Hvilke type tiltak er det her snakk om, og hvilke tiltak har tidligere vært gjennomført på denne strekningen?
- Hva er erfaringene med de gjennomførte tiltak så langt?

Svar:

De aktuelle rassikringstiltakene på rv 55 mellom Sogndal og Leikanger er tunnel forbi Stedjeberget og Fatlaberget.

Stedjeberget

Terrengforholdene gjør det ikke mulig å utføre sikringstiltak ut over mindre rensk helt nede ved vegbanen. Fjellpartiet er flere hundre meter høyt med store mengder ustabile løsmasser og fjellparti. Den eneste aktuelle sikringsmetoden er tunnel. Det må utarbeides kommunedelplan for å avklare valg av løsning. Kostnadene for en tunnel på om lag 2 km, inkl. vegtilknytninger, er i størrelsesorden 100 mill. kr.

Fatlaberget

Her er det utført rensk og oppsetting av fanggjerdene de siste to årene til en samlet kostnad på 6 mill. kr. Siden fjellet er svakt og mye oppsprukket, vil slike tiltak ha begrenset virkning over tid. Også her er fjellpartiet flere hundre meter høyt med store mengder ustabile løsmasser og fjellparti. Følgelig er tunnel den eneste aktuelle permanente sikringsmetoden, og det må bygges en tunnel på om lag 2,5 km. Kostnadene inkl. tilknytning til eksisterende veg, er i størrelsesorden 100 mill. kr. Siden tunnelen kommer raskt inn på eksisterende veg, er det ikke behov for å utarbeide kommunedelplan for prosjektet. Det må imidlertid utarbeides reguleringsplan.

Ut fra de tiltakene som allerede er utført på strekningen, er det naturlig å prioritere Stedjeberget før Fatlaberget.

Spørsmål 82

Rv 609 - Dalsfjordprosjektet i Sogn og Fjordane

Samferdselskomiteen har tidligere påpekt at fullføring av igangsatte prosjekter er viktig. Etter de opplysningene som foreligger, er påbegynte parseller etter eksisterende veg i Dalsfjordsambandet i Sogn og Fjordane ikke slutført.

- Hvilken framdrift er lagt for gjennomføringen av hele dette prosjektet, inklusive fjordkryssingen?

Svar:

I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 14 (1970-71) Om Norsk Vegplan gikk samferdselskomiteen inn for framtidig vegutløsning for Askvollområdet gjennom bygging av ny veg på strekningen Eikenes - Otterstein med bru over Dalsfjorden til Nishammaren, jf. Innst. S. nr. 256 (1970-71). Dette ble fulgt opp i St.meld. nr. 89 (1973-74) og St.meld. nr. 107 (1972-73) om revidert Norsk Vegplan der Samferdselsdepartementet gikk inn for å gjennomføre utbyggingen på strekningen Eikenes - Otterstein i perioden 1974-77.

Anleggsarbeidene startet opp i 1975. På grunn av usikkerhet omkring videreføringen av prosjektet ble arbeidene stanset i 1980, og bevilgningen for 1980 ble omdisponert til andre prosjekter i fylket. I St.meld. nr. 80 (1980-81) Om Norsk Vegplan 1982-85 gikk Samferdselsdepartementet inn for å fullføre vegen fram til Otterstein samt starte opp byggingen av bru over Dalsfjorden i løpet av planperioden. I tråd med mottatt uttalelse fra fylkestinget i Sogn og Fjordane gikk samferdselskomiteen mot departementets forslag om å starte byggingen av brua over Dalsfjorden i perioden, jf. Innst. S. nr. 361 (1980-81). I den forbindelse ble det vist til at Sogn og Fjordane hadde mange store igangsatte prosjekter, og at behovet for utbedring av eksisterende vegnett var stort. Videre ble det vist til at Askvollhalvøya allerede hadde fått vegutløsning gjennom bygging av veg langs Førdefjorden. Komiteen gikk derfor inn for at foreslåtte midler i perioden 1982-85 i sin helhet ble omdisponert til andre prosjekter i fylket.

Ved senere revisjoner er prosjektet ikke blitt prioritert av fylkeskommunen, jf. blant annet samferdselskomiteens merknader til St.meld. nr. 58 (1984-85) Om Norsk vegplan 1986-89 i Innst. S. nr. 235 (1984-85), hvor det blir vist til at anlegget Eikenes - Otterstein

ikke er prioritert i planperioden verken av fylket, Vegdirektoratet eller departementet.

Før arbeidene ble stanset i 1980 var det investert om lag 40 mill. kr i 2000-prisnivå. I følge vegkontoret i Sogn og Fjordane er kostnadene ved å gjennomføre hele prosjektet i størrelsesorden 350 mill. kr. Dette omfatter fullføring av utbyggingen på strekningen Eikenes - Otterstein, inkl. bygging av ny tunnel mellom Steiehalsen og Otterstein, samt bygging av bru over Dalsfjorden mellom Otterstein og Nishammaren, jf. vedlagte kartskisse.

Samferdselsdepartementet finner grunn til å påpeke at kostnadene ved å få full nytte av investeringene i Dalsfjordprosjektet for 1980 er svært høye. En eventuell prioritering av dette prosjektet må skje innenfor fylkesfordelt ramme og vurderes opp mot andre behov i fylket.

(Vedlegg ikke tatt med her.)

Spørsmål 83*Strekningssvise investeringsprogram - Jernbane*

Det vises til spørsmål/svar nr. 56 vedrørende tabell som viser strekningsvise investeringsprogram for stamvegutene.

- Er det mulig å få utarbeidet en liknende tabell som viser strekningsvise investeringsprogram for jernbaneinvesteringer?

Svar:

Vedlagt følger en tabell over de største investeringsprosjektene som er omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000), fordelt på jernbanestrekninger for årene 2002-2005, 2006-2011 og hele planperioden 2002-2011. Det vises for øvrig til svar på spørsmål nr. 55.

Nasjonal transportplan. Planrammene for jernbane

Prosjekter	Kostnad (2000 kr)	Behov pr 1.1.2002	NTP - perioden			Gjenstår etter 2011
			2002-11	2002-05	2006-11	
Skøyen- Asker	6040	5600	4670	2300	2370	930
Nytt dbsp. Skøyen-Lysaker	930	930	0			
Nytt dbsp. Lysaker	970	970	970	460	5100	
Nytt dbsp. Lysaker-Bl.holm	830	830	830		8300	
Nytt dbsp. Bl.holm-Sandvika-Jong	1710	1270	1270	800	4700	
Nytt dbsp. Jong-Asker	1600	1600	1600	1040	5600	
Førnebu grenb.	600	600	600	240	3600	
Oslo S- Ski	7380	7380	2750	215	25355	4630
Nytt dbsp. Oslo S-Kolbotn	3590	3590	0			
Nytt dbsp. Kolbotn-Ski	2535	2535	2535		25355	
Ski stasjon	215	215	215	215	2155	0
Bryndiagonalen	1040	1040	0			
Lieråsen tunnel	100	100	100	100	0	
Østfoldbanen	1905	1905	700	0	7000	1055
						Lokalt bidrag 150
Sandbukta-Moss st. dbsp.	1380	1380	700	0	700	
Moss st.-Såstad	525	525	0			

Prosjekter	Kostnad (2000 kr)	Behov pr 1.1.2002	NTP - perioden			Gjenstår etter 2011
			2002-11	2002-05	2006-11	
Vestfoldbanen	2760	2680	1470	580	890	1210
Nykirke x-spor	120	40	40	40	0	
Barkåker-Tønsberg, dbsp.	660	660	660	540	120	
Farriseidet-Porsgrunn	1980	1980	770		770	
Kongsvingerbanen	70	70	70	70	0	
Krengetogtiltak inkl. x-spor			70	70	0	
Sørlandsbanen	1015	1015	915	285	630	
Godsterminal Ganddal	285	285	285	285	0	
Dobb.spor Sandnes-Stavanger	730	730	630	0	630	Lokalt bidrag 100
Bergensbanen	650	650	215	15	200	435
2 togspor Bergen st.- Fløen (fase1 Bergen-Arna)	100	100	100	15	85	
Arna st. og x-spor (fase 2 Bergen-Arna)	115	115	115		115	
Ny Ulrikstunnel fase 3 (Bergen-Arna)	435	435	0			
Ringeriksbanen	3200	3200	0			3200
Dovrebanen	560	560	560	390	170	
Godsterminal Trondheim	560	560	560	390	170	
Nordlandsb.	350	350	350	0	350	
Gevingåsen tunnel	350	350	350	0	350	
Ofotbanen	90	90	90	90	0	
Katterat kryss.spor	90	90	90	90	0	
Programområder	4260	4260	4260	2040	2220	
Totalt	28980	28460	16750	6325	10425	11460
Lokale bidrag/forskotting						
Nord-Jæren (Stavanger-Sandnes)			100	0	100	
Østfoldpakke (Sandbukta-Moss st)			150		150	

Spørsmål 84

Sikkerheten i luftfarten

Hvordan vurderer departementet sikkerheten i luftfarten ut i fra registrerte hendelser/avvik de siste årene, og er det tiltak som kan iverksettes for å forbedre sikkerheten?"

Svar:

I Norsk luftfartsplan 1998-2007 og i Strategisk plan 2000-2002 for Luftfartstilsynet (LT) fremgår det at målsettingen er at det i Norge skal være like trygt å fly med rute- og charterfly som i de andre vesteuropeiske land. Strategisk plan for LT fastsetter videre at for annen ervervsmessig flyging er det et mål at det totale antall ulykker skal være lavere enn gjennomsnittet de siste 5 år. For helikoptertrafikken på norsk kontinentalsokkel samt for allmennflyging og luftsport er målsettingen å bedre sikkerheten.

I de siste årene har antall luftfartsulykker vært relativt konstant. Det må tas i betraktning at tallene er små og at en derfor må vise varsomhet med å sammenlikne disse. Det inntraff i alt 22 luftfartsulykker i 2000, og en helikopterpilot ble drept. I rutegående luftfart

skjedde siste ulykke med fatalt utfall i 1993, og seks ble drept.

Registrerte luftfartshendelser (herunder lufttrafikk-relaterte) har hatt en betydelig økning. Økningen i innrapporterte hendelser, særlig de siste par år beror trolig bl.a. på at et større antall luftfartøy har blitt utstyrt med kollisjonsvarslingssystemer og rapporteringsvilligheten synes å ha økt. Dette er en svært positiv utvikling som gir luftfartsmyndigheten bedre grunnlag for å vurdere tiltak for enda bedre sikkerhet. Videre har en grunn til å anta at opparbeidet tillit i markedet i forhold til undersøkelses- og tilsynsmyndighet har utviklet seg til en større grad av rapporteringsvillighet.

Ut i fra tilgjengelig tallmengde samt statistikk over flytimeproduksjon har en oppnådd ovennevnte målsettinger i Norsk luftfartsplan. Samtidig vil Samferdselsdepartementet nøye følge utviklingen videre for alle typer hendelser og avvik.

På spørsmålet om tiltak som kan iverksettes for å bedre sikkerheten, mener departementet at den oppfølging Havarikommissjonen for sivil luftfart (HSL) og LT utfører av innrapporterte hendelser er tilfredsstillende ivaretatt. Det er imidlertid svært viktig å sikre at personer med funksjoner innenfor luftfarten er åpne om og

informerer myndighetene om farlige forhold, for på den måten proaktivt å bidra til at ikke en ulykke inntrer. Departementet og underliggende berørte etater vil i så henseende aktivt arbeide for å styrke regelverket som sikrer at etatene får innrapportering av hendelser. Samtidig må organisasjonene og involverte enkeltpersoner gis den nødvendige grad av beskyttelse og trygghet for at opplysningene kun blir brukt for flytryggingformål.

Hendelser og avvik har i liten utstrekning resultert i anbefalinger til Luftfartsverket (LV) om infrastrukturtiltak, det nevnes dog at det har vært påpekt behov for å vurdere innflygingshjelpemidler og utvidet radardeking.

Spørsmål 85

Regionale flyplasser - SCAT-I

I svar på spørsmål 47 vises det til at Luftfartsverket har prioritert "implementering av SCAT-I på 10 regionale flyplasser".

- Hva er begrunnelsen for å begrense implementeringen til 10 flyplasser, og hvilke flyplasser dreier det seg om?

Svar:

I svar på spørsmål 47 Navigasjonssystem i luftfarten, fremgår det at Luftfartsverket foreløpig har prioritert implementeringen av SCAT-I på 10 regionale flyplasser. De 10 flyplasser det er referert til i svaret er omtalt i St.meld. nr. 15 (1994-95) og omfatter Brønnøysund, Hammerfest, Førde, Vadsø, Leknes, Sandnessjøen, Stokmarknes, Namsos, Sogndal og Florø. Prioriteringen for denne første fasen av implementeringen er gjort for en del år siden og i samarbeid med Widerøes Flyveselskap. Fra Luftfartsverkets side er det påpekt at prioriteringen er foreløpig. På sikt vil flere flyplasser og oljeplattformer være aktuelle, og det ligger i svaret ikke noen begrensning til 10 flyplasser.

Den internasjonale utvikling på området har gått langsommere enn først antatt, og utstyret er ennå ikke godkjent av luftfartsmyndighetene. Selve installeringen av utstyret forutsetter ikke omfattende, langsiktige infrastrukturinvesteringer på de aktuelle flyplassene. Luftfartsverket har med bakgrunn i dette ikke gjort nærmere vurderinger av de tidligere prioriteringene. I implementeringen vil det bl.a. også være aktuelt å ta hensyn til at flere aktører og flere flytyper vil kunne betjene det regionale nettet.

Spørsmål 86

Sikkerheten i luftfarten - Begrepet minstekrav

I svar på spørsmål 46 sies det at "investeringer i sikkerhetseffekt som ikke anses nødvendig for å oppnå minstekravene for sikkerhet vil bli vurdert mot andre typer investeringer i det enkelte tilfelle."

- Hva ligger i begrepet minstekrav, og innebærer det at når sikkerheten kan forbedres ut over minstekrav så er det et avveiningsspørsmål i relasjon til investeringer som går på for eksempel komfort og lignende? Kan slike avveininger eksemplifiseres?

Svar:

Gjeldende sikkerhetsnormer er basert på relevante internasjonale standarder og nasjonale forskrifter, samt eventuelle tilleggskrav der dette er nødvendig for å legge inn tilstrekkelige marginer for tilpasning til nasjonale forhold. Årsaker til dette kan for eksempel være spesielle topografiske- og /eller klimatiske forhold.

Luftfartstilsynet fastsetter de nasjonale minstekrav gjennom utgivelse av forskrifter. Luftfartsverket vil gjennom fortløpende driftsmessig sikkerhetsvurdering fastsette eventuelle tilleggskrav for tilpasning til stedlige forhold. Både i gjeldende Norsk luftfartsplan og i foreliggende Nasjonal transportplan er det i investeringsammenheng gitt høyeste prioritet å opprettholde dagens og møte framtidige krav til sikkerhet og utbedre mangler i forhold til gjeldende og nytt regelverk.

Avveining av investeringer vil således reflektere at en oppnår og opprettholder disse sikkerhetsnormer. Ut over dette vil investeringer, også investeringer med sikkerhetseffekt, bli vurdert mot andre typer investeringer, for eksempel i kapasitet, komfort og standard i ekspedisjonsområdene og investeringer i forsterket vedlikehold. Av investeringer med sikkerhetseffekt ut over minstekravene, og som foreløpig ikke er gjennomført, kan nevnes innføring av satellittbasert presisjonsinnflyging til regionale flyplasser.

Spørsmål 87

Investeringer ved lufthavner - Inntektsøkninger

I svar på spørsmål 46 vises det til at et "fåfall lufthavner driver med overskudd, at bedriftsøkonomisk lønnsomme lufthavner gis høy prioritet"

- Ligger det implisitt i dette at det tas for gitt at større investeringer i komfort, i kapasitetsfremmende tiltak og lignende på "bedriftsøkonomisk lønnsomme lufthavner" gir økte inntekter for luftfartssystemet?
- Hvilke kalkyler ligger til grunn for inntektsøkning for de planlagte investeringer på Sola, Flesland og Værnes?

Svar:

Det er ingen automatikk i at alle investeringer i komfort og kapasitet på "bedriftsøkonomisk lønnsomme" lufthavner gir økte inntekter for luftfartssystemet. Luftfartsverkets inntekter øker tilnærmet proporsjonalt med trafikkutviklingen. Det er således ingen garanti for at investeringer i økt komfort genererer nye inntekter.

De tiltak som øker kapasiteten på de bedriftsøkonomisk lønnsomme lufthavnene er imidlertid ofte svært viktige for Luftfartsverkets økonomi. Det er her tale om tiltak som sikrer at flaskehalsen utbedres og/eller at ny trafikk genereres. Når det er behov for å øke kapasiteten i ekspedisjonsområdene, viser beregninger at tiltakene normalt er lønnsomme for de største lufthavnene, mens dette normalt ikke er tilfelle for de mindre flyplasser. For at et kapasitetsfremmende tiltak skal være bedriftsøkonomisk lønnsomt må det også være et trafikkpotensiale som kan ta i bruk den økte kapasiteten. De største lufthavnene har ofte en jevnt høy trafikk over døgnet slik at kapasiteten utnyttes i lengre perioder, mens de mindre lufthavnene kun utnytter sin kapasitet fullt ut noen få ganger i døgnet. Samtidig er en tilstrekkelig kapasitet ved de store og lønnsomme lufthavnene viktig for det totale trafikkgrunnet ved lufthavnene, noe som igjen skaper trafikk og inntekter ved de mindre lufthavnene.

Det er gjennomført både bedriftsøkonomiske og samfunnsøkonomiske analyser av utbyggingen av ekspedisjonsområdet på Sola, jf. Nasjonal transportplan side 263-264. Når det gjelder utbyggingen på Værnes, har Luftfartsverket opplyst at det er gjennomført analyser som viser at det er bedriftsøkonomisk lønnsomt å bygge det nye sikringsbygget med kontrollsentral. For utbyggingen på Flesland er det foreløpig ikke gjennomført tilsvarende analyser.

Spørsmål 88

Kjøp av transporttjenester i luftfarten - Anbud

Det vises til svar på spørsmål 45 om kjøp av transporttjenester i luftfarten med vedlegg. I vedlegg av 12.05.2000 tas det opp spørsmål "om en i ytterligere grad skal splitte opp anbudspakkene i enda mindre pakker".

- Har departementet vurdert om anbudspakkene bør lages større for å oppnå bedre fleksibilitet i bruk av flypark, bedre internkommunikasjon i regioner og liknende?
- Hvilke merkostnader kan det kalkuleres med dersom det som premiss for en ny anbudsrunde på kjøp av luftfartstjenester på det regionale rutenettet legges inn en reduksjon på billettpriser på 30 pst.?

Svar:

Størrelsen på anbudspakkene

Anbudstlysningene for de regionale flyrutene for tidsrommet 1.4.2000-31.3.2003 består av til sammen 13 ruteområder. Samtidig som disse kunne betjenes hver for seg, ble det også gitt utstrakt adgang til kombinert/samlet betjening av flere ruteområder for å legge til rette for å hente ut eventuelle samdriftsfordeler, i den grad de innkomne anbudene måtte vise tilskuddsgevinster knyttet til dette.

Det var således en rekke muligheter for selskapene til å legge inn anbud med felles betjening av store

enheter, slik som alle kortbanerutene nord for Tromsø, mesteparten av rutene i Lofoten/Vesterålen, mesteparten av kortbanerutene mellom Bodø og Trondheim, og mesteparten av kortbanerutene på Vestlandet.

I tillegg er det intet til hinder for at når samme selskap har vunnet anbud på flere tilstøtende ruteområder, kan det kombinere betjeningen av disse i det ruteprogrammet som faktisk utføres, selv om det er separat anbudskontrakt for hvert enkelt område. Således kan Widerøe etter å ha vunnet både ytre Helgeland (område 8) og indre Helgeland + Nord-Trøndelag (område 9) legge opp flyginger som kombinerer disse områdene, så lenge kontraktsvilkårene mht. kapasitet, antall mellomlandinger etc. er ivaretatt.

Generelt antar departementet at muligheten til separat betjening av mindre områder - alt annet like - vil redusere etableringsbarrierene og dermed kunne bidra til økt konkurranse om anbudene og lavere tilskuddsnivå. Muligheten til å kombinere ruteområder kan på sin side bidra til samdriftsfordeler, som igjen eventuelt kan komme til uttrykk gjennom lavere tilskuddsnivå. De innkomne anbudene for de ulike ruteområdene viste ulike utslag med hensyn til hvor samdriftsfordeler denne gangen lot seg realisere og hvor de ikke gjorde det. Etersom anbudsinvitasjonen i stor utstrekning åpnet for begge disse løsningene, hadde imidlertid staten fordeler ved at den kunne sikre seg de løsningene som ga lavest tilskuddsnivå, gitt at anbudskravene ble oppfylt.

Dersom anbudspakkene gjøres større, dvs. at en krever at flere ruter **skal** betjenes samlet, antas det derimot isolert sett å øke etableringsbarrierene og dermed å bidra til redusert konkurranse om anbudene. Dette kan medføre økt tilskuddsbehov. Fordelene ved å kunne la løsninger med separat områdebetjening konkurrere mot samdriftsløsninger mellom flere ruteområder, vil da bli redusert eller forsvinne.

Når departementet skal vurdere størrelsen på anbudspakkene for anbudene som skal gjelde fra 1.4.2003, vil det skje en avveining av en rekke forhold, bl.a. spørsmålet om hvilke strekninger som skal betjenes eller som evt. kan utelates, lengden på rullebanene og dermed mulighetene til å benytte flere flytyper, konkurransesituasjonen blant flyselskapene, hensynet til rasjonelle ruteløsninger osv.

Merkostnader ved 30 pst. reduksjon i billettpriser

Svaret på spørsmålet om tilskuddseffekt av en billettprisreduksjon på 30 pst. vil måtte behefte med stor usikkerhet. Dette skyldes særlig at en ikke kjenner etterspørselsendringene en slik billettprisreduksjon vil medføre, og heller ikke hvilke konsekvenser det igjen vil få for produksjonsnivået.

Dagens anbudsruiter har beregnede årlige trafikkinntekter på totalt om lag 850 mill. kr på årsbasis. En "flat" reduksjon med 30 pst. av disse vil motsvare en tilskuddsøkning på grovt anslått ca 255 mill. kr årlig, målt i forhold til dagens anbudskontrakter, og uten at det er lagt inn trafikkvekst eller produksjonsendringer.

Departementet antar at en prisreduksjon på 30 pst. vil føre til en viss trafikkøkning. Denne vil henge sammen med hva som blir den reelle reduksjonen i billettprisen til publikum, jf. at en stor del av passasjerene på anbudsrutene i særlig Nord-Norge reiser videre på det kommersielle rutenettet og at det da ofte er den kommersielle delstrekningen, som prisnedgangen ikke gjelder for, som utgjør den største delen av billettprisen passasjerene må betale.

Anbudsselskapene er med dagens kontraktsvilkår pålagt å øke produksjonen - uten tilskuddsøkning - dersom gjennomsnittlig setebelegg for definerte måleperioder og rutestrekninger overstiger 70 pst. Departementet antar at en trafikkøkning som følge av den skisserte tekstreduksjonen i noen tilfeller vil kunne utløse behov for økt produksjon, det være seg underveis i en anbudperiode eller i kapasitetsdimensjoneringen departementet foretar ved utarbeidelsen av vilkår for en ny anbudsrunde.

Dersom merproduksjonen er bedriftsøkonomisk ulønnsom, må det påregnes ytterligere tilskuddsøkning. Hvorvidt dette vil være tilfelle, antas i høy grad å avhenge av hvilke sprangkostnader en står overfor. Dette kan variere fra selskap til selskap og fra rute til rute, og vil særlig kunne avhenge av hvorvidt det må settes inn flere flyenheter eller ikke.

Dersom trafikkveksten derimot kan håndteres innenfor den definerte kapasiteten på anbudsrutene, i det minste kortsiktig, vil det kunne bidra til å redusere den tilskuddsøkningen som i seg selv følger av at inntektene pr. passasjer går ned med gjennomsnittlig 30 pst., jf. grovanslaget på 255 mill. kr. På lengre sikt må det imidlertid generelt regnes med at et høyere trafikkvolum også vil ledesages av høyere produksjon.

Spørsmål 89

Transportkapasitet

Kan departementet anslå transportkapasitet i personer pr. time for henholdsvis

- Veg med ett kjørefelt i hver retning
- Veg med to kjørefelt i hver retning
- T-bane
- To-spors jernbane

Svar:

De to første strekpunktene

Som en grov regel regner Vegdirektoratet med 2 000 kjøretøy som kapasitetsgrunnlag pr. time for tofelts veg (trafikk i begge retninger) og 7 000 kjøretøy pr. time for firefelts veg under ideelle forhold, og med like mange kjøretøy i hver retning. Dette er teoretiske tall som i praksis har vist seg å kunne økes med opp til 15 pst.

Personbelegg på 1,3 pr. kjøretøy gir 2 600 personer pr. time for tofelts veg og 9 100 personer pr. time for firefelts veg. Personbelegg på 1,3 pr. personbil er et statistisk gjennomsnitt. Personbelegg på 3,0 pr. kjøre-

tøy gir 6 000 personer pr. time for tofelts veg og 21 000 personer pr. time for firefelts veg. En slik økning forutsetter bruk av drastiske virkemidler, men kapasiteten er til stede.

Dersom vi eksempelvis regner med at 5 pst. av kjøretøyene er busser med 40 passasjerer pr. buss og 95 pst. av kjøretøyene er personbiler med personbelegg på 1,3, vil personkapasiteten være i størrelsesorden 6 500 og 23 000 personer pr. time for henholdsvis to- og firefelts veg.

Alle oppgitte kapasitetstall er som nevnt for begge kjøretøytypene totalt. Transportkapasiteten i én kjøretøytipe vil følgelig være 50 pst. av de oppgitte tallene.

Tredje strekpunkt

Skinnegående transport kan gi betydelig høyere transportkapasitet pr. spor. Bybane med egne traséer har en teoretisk kapasitet på inntil 20 000 personer pr. time og retning (frekvens på 50 pr. time, 200 passasjerer pr. vogn, vognsett på 2 vogner). Tunnelbane kan ha en kapasitet på over 30 000 personer pr. time og retning (avhengig av type drift og togsett). Dette vil imidlertid variere betydelig fra sted til sted avhengig av bl.a. trafikkgrunnlag og linjenett. Et rimelig intervall kan være 5 000-30 000 personer pr. time i hver retning.

Fjerde strekpunkt

Togkapasitet er relativt og avhengig av en rekke faktorer som bl.a. togfølgetid, kapasitet på stasjonene og signalering på strekningene.

Forutsatt moderat kapasitetsutnyttelse med 12-15 tog pr. time i hver retning og med 300 passasjerer pr. tog, gir dette 3 600 - 4 500 seter pr. time og retning.

Dersom det er behov for svært høy utnyttelse, alle tog kjører med lik hastighet på strekningen og stasjonene har 4 spor (jf. Oslo-tunnelen), vil kapasiteten som kan tilbys være: 26 tog pr. time og retning, doble sett, dvs. 600 seter eller mer (for eksempel med dobbeltdekkere). Dette gir et potensial på 15 000 - 20 000 seter pr. time og retning.

Spørsmål 90

Ulykkesrisiko

Kan departementet gi tall for risiko for drepte og skadde for transportformene (jernbane, luftfart, buss, privatbil) ut fra transportarbeid (personkilometer) og evt. materiale på samme områder fra andre europeiske land?

Svar:

På oppdrag for Samferdselsdepartementet har Transportøkonomisk institutt i TØI notat 1089/1998 foretatt foreløpige beregninger av risiko i ulike transportgrener. TØI peker i dette notatet på at "Hovedproblemet med å sammenlikne risiko for død og skader på personer mellom transportmidler og transportgrener er definisjoner av ulykker, personskader og reiseomfang er forskjellig."

Til tross for disse forskjellene ble det bereknet døds- og personskaderisiko for reisende* med ulike transportgrener. TØI understreker imidlertid at det er sterke

forbehold knyttet til disse resultatene på grunn av de ovennevnte problemene. Resultatene er presentert i tabellen under.

Transportmiddel	Drepte per million personkm	Drepte og skadde per million personkm
Jernbane (1985-94)	0,0009	0,0086
Innenlands rutefly (1987-96)	0,0013	0,0018
Buss (1990-93)	0,0011	0,21
Personbil (1990-93)	0,0046	0,36

*Risikotallene omfatter bare reisende med transportmiddelet, dvs. at personer som skades utenfor transportmiddelet ikke er regnet med.

European Transport Safety Council, ETSC, har foretatt en liknende gjennomgang av mulighetene for å sammenlikne risiko ved bruk av ulike transportmidler i EU-området i en rapport datert juni 1999.

Når det gjelder risiko for å bli skadd for reisende med ulike transportmidler og i ulike land, konkluderer ETSC med at dette er vanskelig å gjennomføre på en sammenliknbar måte. Begrunnelsen for dette er at skadedata ikke er innsamlet på konsistente måter og at skadegrad er definert ulikt avhengig av transportmiddel og land. ETSC har derfor bare foretatt en beregning av risiko for å bli drept. Denne beregningen er gjort for hele EU-området og er ikke splittet på ulike land, jf. tabellen under.

Transportmiddel	Drepte per million personkm
Jernbane	0,0004
Rutefly	0,0008
Buss	0,0008
Personbil	0,008

Spørsmål 91

Ferjespørsmål.

- Hvilken vurdering har departementet av behovet for halvtimesavganger 18 timer i døgnet og timesavganger for øvrig på ferjesambandene i stamvegnettet og hvor vil det være aktuelt med unntak?
- Kan det gis en oversikt over ferjeregulativet?

Svar:

Stamvegsamband

Langsiktige målsettinger mht driftsstandard i riksvegferjedrifta (åpningstider, frekvens og kapasitet) ble presentert i St.meld. nr. 34 (1992-93) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97. I St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 tar som kjent Regjeringen sikte på å bedre driftsstandarden generelt, med hovedvekt på stamvegsamband og viktige regional samband. Om stamvegsambandene heter det:

"Ferjer i stamvegsamband bør som et utgangspunkt ha minst halvtimes avganger 18 timer i døgnet og timesavganger for øvrig. Vegen vil med dette være åpen 24

timer i døgnet på prioriterte strekninger. De konkrete endringene i ferjetilbudet må imidlertid vurderes konkret for det enkelte samband og korridor."

Budsjettsituasjonen på vegsektoren er en viktig forutsetning for realiseringa av bedret driftsstandard i stamvegsambandene. Statlige tilskott til riksvegferjedrifta har økt sterkt de siste åra. Tilskottsandelen til ferjedrift forventes å bli høy i årene som kommer også. Dette skyldes blant annet behov for fornying av ferjeflåten på grunn av høy gjennomsnittsalder og nye, strengere sikkerhetskrav. I tillegg kommer at flere trafikksterke samband er lagt ned som følge av fastlandsforbindelser.

Statens vegvesen vil gjennomføre nærmere analyser av kostnader og nytteverdier i det enkelte samband som en del av vurderingen av om servicetilbudet skal utvides. Også det enkelte sambands betydning som grunnlag for utvidede funksjonelle regioner og ønsket om utvidet åpningstid for vegruter som er viktige for næringslivets transporter, vil tillegges vekt i vurderingen av forbedring av servicetilbudet.

Ferjeregulativet

Riksregulativet for ferjetakster for 2001 følger vedlagt. Regulativet er bygd opp med takstgrupper og takstsoner. Takstgruppene tar utgangspunkt i kjøretøys lengde. Soneinndelingen tar utgangspunkt i sambandets lengde.

Vedlegg

Vedlegg til NA-rundskriv nr. 01/02

Riksregulativ for ferjetakster gjeldende fra 1. februar 2001

1. Takstbestemmelser

1.1 Takstbestemmelsene omfatter all person- og gods-transport, herunder også passasjerer, gods, samt egne kjøretøy, befraktet i riksvegferjesamband.

1.2 Den enkelte ferjestrekning plasseres i takstsoner etter ferjestrekningens lengde. Samferdselsdepartementet kan fastsette at takstene avviker fra denne

bestemmelsen.

1.3 Kjøretøy takstberegnes etter kjøretøyets totallengde.

Snøscooter takstberegnes etter takstgruppe C.

Mopedbil takstberegnes etter takstgruppe C.

1.4 Trekkvogn og tilhenger takstberegnes som ett kjøretøy, dvs. kjøretøyets samlede lengde bestemmer takstgruppen. Den lengden som fysisk kjører over ferjeledden, skal danne grunnlaget for takseringen.

For kjøretøy med tilhenger betales følgende takst:

Kjøretøy under 6 m med registrert totalvekt 3 500 kg eller mindre og som har tilhenger, betaler dobbel takst for kjøretøy dersom kjøretøy og tilhenger samlet er under 10 m. Dersom samlet lengde er over 10 m, betales tredobbel takst. Ved bruk av rabattkort betales hhv. det dobbelte/tredobbelte av rabatterte takst.

1.5 Kjøretøy som transporterer farlig gods i ordinær

rute, og som i henhold til Den Norske Skipskontrolls regler avsnitt 15, § 5-20 krever ekstra dekkareal, skal betale dobbel takst.

Det skal betales enkel takst når ferja defineres som lasteskip, dvs når det er færre enn 12 eller 25 passasjerer ombord (jf. Den Norske Skipskontrolls regler avsnitt 15, vedrørende tillatte unntak knyttet til § 5-20, vedlegg 1).

1.6 Kjøretøy med bredde over 2,6 m, og derav skal være særskilt utstyrt/merket i h.h.t. Forskrift om bruk av kjøretøy, skal betale dobbel takst.

1.7 Kjøretøy som er høyere enn 4,5 m medregnet last, kan avkreves dobbel takst der hvor lasten medfører forlenget terminaltid.

1.8 Kjøretøy som er lengre enn 22 m, skal betale tilleggstakst pr. løpemeter over 22 m etter takstgruppe A 1.

1.9 For kjøretøy som benytter rabattkort skal det i de tilfeller de medfører utoverhengende last betales et tillegg pr. løpemeter for denne last etter takstgruppe A 1.

1.10 Alle passasjerer utenom bilførere, således også hjelpemenn på godsbiler, skal betale personbillett. Pasient på bære befordres fritt.

1.11 Barn under 4 år reiser gratis, også i barnevogn.

1.12 Barnetakst betales fra og med fylte 4 år inntil fylte 16 år. Fra og med den dag en fyller 16 år betales voksen takst.

Er det tvil om alderen kan det forlanges aldersattest.

1.13 Kaipenger er vanligvis inkludert i takstene. Samferdselsdepartementet kan imidlertid bestemme at kaipenger i visse tilfeller skal komme i tillegg til de oppgitte takster.

1.14 Bompenger innkreves som tillegg til ferjetaksten. Størrelsen på bompengesatsen og eventuelle rabatter på denne framgår av stortingsvedtaket vedrørende det enkelte bompengeprojekt.

Kjøretøy som etter riksregulativets bestemmelser 1.4, 1.5, 1.6 og 1.7 skal betale dobbel ferjetakst, skal betale enkel bompengetakst.

Utrykningskjøretøyer i tjenestekjøring og kjøretøy merket begravelsefølge er fritatt for betaling av bompenger, jfr. Vegdirektoratets takstretningslinjer for bompengeprojekter.

For avregning mellom ferje- og bompengeselskapet skal også ovennevnte stortingsvedtak legges til grunn.

1.15 Reisende som ved kontroll ikke kan vise gyldig billett eller kort skal betale tilleggstakst tilsvarende det dobbelte av taksten for enkeltbillett på vedkommende distanse. Summen av takst og tilleggstakst skal likevel være minst 200 kr for personer og 400 kr for kjøretøyer.

Oppgjør kan skje ved ekstra klipp i sonekortet. Antallet klipp bestemmes etter følgende beregning: Samlet beløp å betale dividert med betalt nettoppris pr klipp, avrundet oppover til nærmeste hele klipp.

1.16 For gods som ikke går på bil benyttes også selskapets eget godsregulativ.

Hest med vogn inklusiv fører takstberegnes i gruppe B 2.

Storfe eller hest, inklusiv røkter, takstberegnes i gruppe B 2.

Sauer takstberegnes etter gruppe A 2.

Selskapet avgjør om dyr skal transporteres i vogn/kasse.

1.17 På anmodning plikter bilfører å fremvise gyldig vognkort.

2. RABATTBESTEMMELSER

Rabattkort prises på grunnlag av selskapets godkjente takster. Markedstilpassede takstavvik omfatter ikke rabattkort.

2.1 Persontakster

2.1.1 Sonekort

Sonekort for personer utstedes med 12 klipp. Kortprisen skal være 10 enkeltbilletters pris (17% rabatt). Det utstedes ett kort for voksne og ett for barn.

Kortene utstedes for en bestemt sone og kan brukes i samband i samme eller lavere sone innenfor et selskaps ruteområde.

Kortene kan brukes av flere som reiser sammen.

Det gis ikke honnørrabatt på sonekort.

For samband med kaipenger og bompenger se pkt. 1.13 og 1.14.

2.1.2 Månedskort for personer

Tidsbegrenset rabattkort skal tilbys som månedskort. Månedskortet forutsettes å løpe fra første til siste dag i kalendermåned, og gjelder for et ubegrenset antall reiser i gyldighetsperioden. Kortet utstedes for en bestemt person og for en bestemt reisestrekning (utgangspunkt og reisemål), og skal være utstyrt med den reisendes foto.

Pris for månedskort er oppgitt i pkt. 5 i dette rundskriv. Kortet utstedes bare for voksne. Eventuelle kaipenger og bompenger oppkreves i tillegg til takstene med 40 ganger vanlig beløp. For samband med kai- og bompenger, se pkt. 1.13 og 1.14.

2.1.3 Månedskort flere samband

Prisen settes lik 13 enkeltbilletter pr. samband pluss en fastdel, 262 kr, se pkt 5.

For kaipenger og bompenger, se pkt. 1.13 og 1.14.

2.1.4 Månedskort for buss og ferje

For månedskort for buss- og ferjereiser er det den samlede reisestrekningen som skal legges til grunn ved prisberegningen av månedskortet. Taksten skal deles mellom trafikkmidlene/selskapene pro rata etter andelen av totalstrekning på en slik måte at ingen selskap får en andel mindre enn halvparten av laveste månedskortpris for voksne.

2.1.5 Honnørbilletter

Honnørreisende betaler barnetakst. Dvs. 50% av ordinær pris for personbillett, avrundet oppad til nærmeste hele krone.

Ordningen omfatter:

- a) personer over 67 år
- b) uføre som har uførepensjon etter lov om folketrygd av 28. febr. 1997 nr. 19, paragraf 12.
- c) blinde
- d) døvblinde
- e) ektefelle som reiser sammen med person som har rett til honnørbillett etter punktene a), b), eller c).

Registrerte partnere i samsvar med partnerskapsloven av 30.4.1993 gis honnørrabatt på samme vilkår som ektefeller.

- f) personer som reiser i følge med en person som fremviser legitimasjonskort der kommunen har bekreftet at vedkommende har behov for ledsager, reiser gratis.

Den som krever honnørbillett skal legitimere seg med gyldig identitetskort.

Som gyldig identitetskort for personer over 67 år regnes pass, førerkort, bankkort og Postens identitetskort.

Ledsager til person som har rett til honnørbillett etter pkt. d) reiser gratis ved framlegging av legitimasjon utstedt av Statens sentralteam for Døvblinde.

Det skal ikke settes krav til bosted eller nasjonalitet. Retten til honnørrabatt for uførepensjonister er imidlertid knyttet til deres posisjon etter folketrygdloven. Den etablerte ordningen med utstedelse av legitimasjonskort fra trygdekontoret ivaretar dette forholdet.

Det gis ikke honnørrabatt på sonekort eller månedskort.

2.1.6 Moderasjon for vernepliktig personell og sivile tjenestepliktige

Vernepliktige mannskaper (korporaler og menige) og sivile tjenestepliktige betaler barnebillett.

Moderasjon gjelder for alle reisende i riksvegferjesamband, herunder også tjenestereiser, permisjonsreiser som Forsvaret betaler, og dimisjonsreiser, og for den tjenesteperiode som er innført i vernepliktbooken.

Denne tjener som legitimasjon, hvis ikke annet bestemmes. For innkallingsreiser gjelder innkallingsordren som legitimasjon.

Det gis ikke militærmoderasjon på sonekort, månedskort eller for kjøretøy.

2.1.7 Skolebarntransport

På ordinære turer er det adgang for ferjeselskaper til å inngå kontrakt om transport av et bestemt antall skolebarn basert på antall skoledager og takstene i vedkommende ferjesamband minus 25% rabatt. Alder ved skoleårets begynnelse legges til grunn for hele skoleåret. De skolebarn kontrakten gjelder, må utstyres med legitimasjon fra skolen.

2.1.8 Gruppemoderasjon

Til reisegrupper på 12 personer eller mer kan ferjeselskapene utstede fellesbillett. Reiseleder betaler det samme som de øvrige i gruppen.

Det gis 17% moderasjon på ordinær takst.

Ferjeselskapet har anledning til å forlange at fellesbillett skal løses ved selskapets ekspedisjoner/kontorer i land.

2.2 Kjøretøytakster

2.2.1 Sonekort for kjøretøy

(herunder også motorsykler med og uten sidevogn)

Sonekort for kjøretøy utstedes: med 40 klipp, slik at 40 % rabatt oppnås i forhold til det enkeltbillett koster.

For busser og kombinerte vogner i konsesjonerte ruter, utstedes sonekort med 40 klipp slik at 50 % rabatt oppnås i forhold til det enkeltbillett koster.

Kortene gjelder en bestemt eier med kjøretøyets eier påført kortet.

Kortene utstedes for en bestemt sone og kan brukes på strekninger i samme eller lavere sone innenfor et selskaps ruteområde.

Kjøretøy som benytter kortet må ikke være i høyere takstgruppe enn det kjøretøy kortet er utstedt for, i dette tilfellet vises til pkt. 1.3. og 1.4. Et kort kan ved hver ferjetur kun benyttes av ett kjøretøy.

I følgende tilfeller kan sonekort allikevel benyttes for flere kjøretøy på samme tur:

- Næringstransporter når flere kjøretøy har samme eier. Om nødvendig kan det kreves legitimasjon.
- Når idrettslag/organisasjoner kan dokumentere felles reiser til arrangementet.

For samband med kaipenger og bompenger, se pkt. 1.13 og 1.14.

2.2.2 Moderasjon for kjøretøy anskaffet med støtte gjennom folketrygden

Når den trygdede er med i bil innkjøpt med støtte fra folketrygden, gis det 50% rabatt på enkeltbillett. Dette gjelder også om den trygdede fyller vilkårene for stønad til bil fra folketrygden, men likevel har valgt å kjøpe bil uten slik støtte. 50% rabatt gis også på en personbillett enten det er den trygdede eller en ledsager som fører bilen.

Trygdekontorene utsteder et spesielt legitimasjonsbevis påført kjøretøyets registreringsnummer. Dette må forevises sammen med annet identitetskort. 50% rabatt gis kun for det kjøretøyet som trygdekontoret har utstedt legitimasjonsbevis for.

For samband med kaipenger og bompenger se pkt. 1.13 og 1.14.

3. REFUSJONER

3.1 Sonekort

3.1.1 Sonekort er gyldig inntil 1 måned etter takstendring. Ubenyttede klipp refunderes med betalt nettoppris pr. klipp, inntil 6 måneder etter takstendring.

3.1.2 Ved overføring av konsesjon fra et selskap til et annet, er sonekort gyldig i 1 måned etter konsesjonsoverføring.

Ubenyttede klipp refunderes med betalt nettoppris pr. klipp inntil 6 måneder etter konsesjonsoverføring.

3.1.3 Ved nedklassifisering av en riksvegferjestrekning er sonekort gyldig i 1 måned etter nedklassifisering. Ubenyttede klipp refunderes med betalt nettoppris pr. klipp inntil 6 måneder etter nedklassifisering med

mindre trafikant, selskap og tilskuddsmyndighet blir enige om noe annet.

12,0 - 14,9 km	13 - 15	540
15,0 - 17,9 km	16 - 18	570

3.1.4 Ved opphør av en riksvegferjestrekning refunderes ubenyttede klipp med betalt nettoppris pr. klipp inntil 6 måneder etter at ferjestrekningen opphørte.

3.1.5 Sonekort som innløses i gyldighetstiden skal refunderes på angitt sted. Det skal regnes full pris for brukte klipp. Dette skal trekkes fra pris på kortet.

3.2 Månedskort generelt

Månedskort kan innløses i gyldighetstiden. Trafikanten anses å ha reist som om sonekort var benyttet t.o.m. den dag kortet (merket) innleveres (postlegges) til selskapet.

Refusjon gis etter denne formel:

Månedskort med fradrag av 2 reiser pr. dag til enkeltbillettpris minus 25% rabatt.

3.3 Månedskort - i sykdomstilfelle

Månedskort som på grunn av sykdom ikke kan benyttes, skal hvis refusjon kreves, innleveres (postlegges) til selskapet.

Refusjon gis mot legeerklæring med 1/30 av månedskortprisen pr. dag kortet ikke har vært benyttet, dog ikke hvis dette har vært mindre enn 10 dager.

Kortet regnes å ha vært brukt t.o.m. innleveringsdagen.

Har kortet som følge av omstendighetene ikke kunnet innleveres til selskapet, kan refusjon likevel ytes mot tilfredsstillende legitimasjon for det antall dager kortet ikke har vært benyttet.

4. REKVISISJON/LISTEFØRING

For busser og kombinerte vogner som går i konsesjonerte ruter samt for helt spesielle transporter, kan det gis adgang til rekvisisjon/listeføring av turer og busspassasjerer når det innbetales a-kontobeløp tilnærmet månedens transportbehov.

Brukere av listeføring og rekvisisjon kan gis 30 % rabatt for kjøretøy og 17 % rabatt for busspassasjerer. Ferjeselskapet noterer antall turer og passasjerer og avstemmer mot a-kontobeløpet hver måned.

Det er ferjeselskapet som avgjør om det skal gis adgang til rekvisisjon/ listeføring av turer og busspassasjerer.

5. TAKSTER FOR MÅNEDSKORT MED UBEGRENSET ANTALL REISER

Gjelder fra 1. februar 2001.

Strekning	Sone	Månedskort kr
0 - 2,9 km	1 - 3	380
3,0 - 5,9 km	4 - 6	410
6,0 - 8,9 km	7 - 9	460
9,0 - 11,9 km	10 - 12	500

For distanser utover tabellen regnes kortprisen ut på denne måten:

Enkeltbillett koster 99,74 øre pr. km. + fast del 6 km. Avrundes til nærmeste hele krone. Månedskort koster kr 262 + 13 enkeltbilletter. Avrundes til nærmeste tall delelig med 10.

Kortene takstberegnes etter den sone som samlet reiselengde tilsier. Dersom ferjesambandet er plassert i en annen takstzone enn lengden tilsier, skal soneplasseringen legges til grunn ved takstberegningen.

Månedskort utstedes for voksne.

6. TAKSTER FOR BEREDSKAPSTURER

6.1 Gjelder fra 1. februar 2001 (sonene følger inndelingen i taksttabellen.

Den ordinære soneplassering legges til grunn).

Sone	Takst i kr
1	2610
2	2640
3	2 670
4	2 700
5	2 730
6	2 780
7	2 830
8	2 860
9	2 890
10	2 940
11	2 960
12	3 000
13	3 030

For distanser utover tabellen regnes takstene ut på denne måten:

2 483,88 kr + 447,33 kr for hver 5. sone utover sone 13 + 37,95 kr x antall soner totalt. Avrundes oppad til nærmeste hele 10 kroner.

For eksempel sone 18: (2 483,88 + 447,33) + (37,95 x 18) = 3 614,31 kr, som avrundes til 3 610 kr.

6.2 For ventetid inntil 1 time regnes ikke ekstrabeta-ling. For ventetid utover 1 time må ny takst betales for hver påbegynte time

6.3 Det understrekes at beredskapsvakt er innført for å sikre tilbringertjenesten til sykehus. Det er således ikke økende transportbehov eller transportøkonomiske hensyn som ligger til grunn for beredskapstjenesten.

Disse retningslinjer forutsettes lagt til grunn i samtlige riksvegsamband. Vegsjefene er tidligere underrettet om i hvilke samband det skal være beredskapsvakt.

7. TAKSTER FOR EKSTRATURER OG FRAKT AV ANLEGGSMASKINER M.V. TIL VEGLØSE BYGDER

7.1 Takster for ekstraturer og for frakt av anleggsmaskiner m.v. til vegløse bygder skal følge selskapets egne bestemmelser, basert på selvkostprinsippet.

7.2 Ekstraturer i ferjesamband hvor det er etablert beredskapsvakt kan bare gis i helt nødvendige tilfeller og under forutsetning av at muligheten for beredskaps-turer ikke faller bort for lengre tid. Ferjeføreren treffer avgjørelsen etter nærværende punkt.

Som ekstratur regnes ikke turer for avvikling av trafikk møtt fram til ordinære ruteavganger.

8. LOKALE TAKSTAVVIK

8.1 Begrensede lokale takstavvik

8.1.1 Gjelder takstavvik i tilskuddsåret som følge av endrede budsjettforutsetninger.

8.1.2 Forutsetningen for å kunne benytte denne type takstavvik er de vilkår som fremgår av tilskuddsavtalen og hovedavtalens pkt. 3.4 og 3.6.

8.1.3 Det kan iverksettes begrensede lokale takstavvik for takstgruppene A1 - A2, B2 - B10 og C i taksttabellen.

8.1.4 Takstendringen kan være på inntil +/- 15 % og skjer ved å flytte takstene til en annen takstzone. En tar utgangspunkt i den sonen ferjesambandet skal ha ut fra sambandets lengde uten noen form for justering. Ved beregning av nytt sonenr. bruker en taksten i taksttabellen for takstgruppe B2 og foretar avrunding til nærmeste takstzone.

Denne takstsonen brukes for samtlige takstgrupper.

For samband med kaipenger og bompenger se pkt. 1.13 og 1.14.

8.1.5 Myndighet til å fastsette begrensede lokale takstavvik er delegert vegsjefen i det enkelte fylke

8.2 Andre lokale takstavvik

8.2.1 Mer varige lokale takstavvik kan brukes ved:

- Utvidet/ redusert rutetilbud.
- Økt/ redusert frekvens.
- Investeringer i ferjemateriell utover fastsatt standard.

8.2.2 Det kan iverksettes andre lokale takstavvik for takstgruppene A1 -A2, B2 - B10 og C i taksttabellen.

8.2.3 Takstendringen kan være på inntil +/- 15 % og skjer ved å flytte takstene til en annen takstzone. En tar utgangspunkt i den sonen ferjesambandet skal ha ut fra sambandets lengde uten noen form for justering. Ved beregning av nytt sonenr. bruker en taksten i taksttabellen for takstgruppe B2 og foretar avrunding til nærmest takstzone.

Denne takstsonen brukes for samtlige takstgrupper.

For samband med kaipenger og bompenger se pkt. 1.13 og 1.14.

8.2.4 Det er adgang til å bruke begrensede lokale takstavvik i tillegg til andre takstavvik. Takstendringene kan være på til sammen +/- 15 %. Forøvrig er beregningen av tillegg som under 8.2.3.

8.2.5 Myndighet til å fastsette andre lokale takstavvik er delegert Samferdselsdepartementet.

Vegsjefen skal innhente uttalelse fra fylkeskommunen før innstilling til Vegdirektoratet utarbeides.

9. MARKEDSTILPASSEDE TAKSTAVVIK

9.1 Formålet med markedstilpassede takstavvik er ved endrede takster å lede trafikk fra toppbelastede tider til tider med ledig kapasitet, ved bruk av takstpåslag i toppbelastede tider og rabatter i tider med ledig kapasitet.

9.2 Markedstilpassede takstavvik kan brukes på ferjesamband med regelmessige kapasitetsproblemer. Prisendring i forhold til takstregulativet kan skje på følgende to måter

- Prisendring over dag og uke.
- Prisendringer over året i samband hvor turisttrafikken er bestemmende for ferjetilbudet ved takstpåslag i tiden 01.06 - 15.08 og rabatter resten av året.

9.3 Markedstilpassede takstavvik gjelder for enkeltbillett i takstgruppene A1- A2 og B2 - B10 i taksttabellen.

9.4 Takstendringen kan være på inntil +/- 33 % og skjer ved å flytte takstene til en annen takstzone. En tar utgangspunkt i den sonen ferjesambandet skal ha ut fra sambandets lengde uten noen form for justering. Ved beregning av nytt sonenr. bruker en taksten i taksttabellen for takstgruppe B2 og foretar avrunding til nærmeste takstzone. Denne takstsonen brukes for de øvrige takstgrupper nevnt under 9.3.

For samband med kaipenger og bompenger se pkt. 1.13 og 1.14.

9.5 Myndighet til å fastsette markedstilpassede takstavvik er delegert Vegdirektoratet. Vegsjefen skal innhente uttalelse fra fylkeskommunen før vedtak/innstilling til Vegdirektoratet utarbeides.

10. FORHÅNDSBESTILLING

10.1 Det gis adgang til bruk av forhåndsbestilling for en begrenset del av ferjedekket, maksimalt 30 % av dekket, på samband med regelmessige kapasitetsproblemer

Vegdirektoratet kan gjøre unntak fra 30 %-grensen for spesielle samband med 4 eller flere anløpssted.

10.2 Retten til å kunne forhåndsbestille ferjeplass gjelder for kjøretøy i takstgruppene B2 - B10

10.3 Forhåndsbestillingen skal skje mot 50 % taksttillegg for enkeltbillett, dog med følgende begrensninger:

- a) Minimumstillegg: kr 50
- b) Maksimumstillegg lett bil (B2): kr 100
- c) Maksimumstillegg tung bil (B3 - B10): kr 350

Det kan forlanges at forhåndsbestilling skal skje mot forhåndsbetaling av taksttillegget. Taksttillegget kan ikke refunderes.

Vegdirektoratet kan både gjøre unntak for om det skal gis helt fritak for taksttillegg - og i tilfelle det skal gis taksttillegg - fastsette et lavere taksttillegg enn det som følger av pkt. 10.3, 1. ledd, for spesielle samband med 4 eller flere anløpssted.

Vegdirektoratet kan også gjøre unntak for mellomliggende anløpssted i andre samband.

For samband med kaipenger og bompenger se pkt. 1.14 og 1.15.

10.4 Frist for forhåndsbestilling og eventuell forhåndsbetaling av taksttillegget er kl. 1200 siste virkedag før avreise.

10.5 Myndighet til å godkjenne forhåndsbestilling, taksttilleggets størrelse i henhold til pkt. 10.3, 1. ledd, samt eventuell forhåndsbetaling av taksttillegget er delegert vegsjefen, jfr. Forskrift om persontransport i rute innlands med motorvogn eller fartøy, pkt. 15 og 20

TILLEGG TIL RIKSREGULATIV FOR FERJETAKSTER

12. ELEKTRONISK BILLETTERING

12.1 Bestemmelsene gjelder på de samband der elektroniske billettmaskiner er tatt i bruk

Bestemmelsene gjelder i tillegg til pkt. 1-10 i riksregulativet for ferjetakster.

12.2 Verdikort for kjøretøy

For kjøretøy i bilgruppe B2 - B4 samt motorsykkelpoped utstedes verdikort med en minste verdi på kr 2 300,-.

For kjøretøy i bilgruppe B5 - B8 utstedes verdikort med en minste verdi på kr 9 700,-.

For kjøretøy i bilgruppe B9 - B10 utstedes verdikort med en minste verdi på kr 18 300,-.

Verdikortet gir rabatt for kjøretøy i samme eller lavere bilgrupper enn det kortet er kjøpt for. Rabatt gis ved bruk, og slik at 40 % rabatt oppnås i forhold til det enkeltbillett koster.

Ved bruk av verdikort gis 17% rabatt på personbillett for voksne og barn.

Kortet kan brukes på alle strekninger innenfor et selskaps ruteområde.

Et verdikort kan ved hver ferjetur kun benyttes som rabattkort av ett kjøretøy.

I følgende tilfeller kan verdikort likevel benyttes som rabattkort for flere kjøretøy på samme tur:

- a) Næringstransporter når flere kjøretøy har samme eier. Om nødvendig kan det kreves legitimasjon.
- b) Når idrettslag/organisasjoner kan dokumentere felles reiser til arrangement.

12.3 Månedskort

Månedskortet gjelder 1 måned fra og med en dato til og med en dato. Bestemmelsene gjelder for øvrig som i pkt. 2.1.2.

12.4 Storbrukerkort

For busser og kombinerte vogner som går i konsesjonerte ruter samt for helt spesielle transporter, kan selskapene tilby storbrukerkort. For å få storbrukerkort må brukeren betale inn et a-kontobeløp tilnærmet månedens transportbehov på forskudd. Selskapet registrerer og sender ut faktura med oppgave over bruken av kortene.

For storbrukerkort kan det gis 30 % rabatt dersom brukeren har forhåndsbetalt transporten.

Det er ferjeselskapet som avgjør om det skal gis adgang til rekvisisjon og storbrukerkort.

Et storbrukerkort kan bare benyttes innenfor et selskaps ruteområde.

Det blir ikke gitt anledning til bruk av listeføring etter at elektronisk billettering er innført i et selskaps ruteområde.

12.5 Refusjoner

Refusjon av verdikort som blir innløst i gyldighetstiden, jfr. pkt. 3.1.5, skjer ved at restverdi i kortet blir refundert 6 måneder etter innlevering av kortet, med mindre trafikant og selskap blir enige om annet.

Ved refusjon etter pkt. 3.1.2 - 3.1.4 skjer refusjon av restverdi i verdikortet etter bestemmelser angitt under nevnte pkt.

Spørsmål 92

Oppfølging av sektorplanene for perioden 1998-2001

Det ønskes en oppdatering av tabellene i St.meld. nr. 46 (1999-2000) for oppfølging av planrammene for de enkelte sektorene for perioden 1998-2001; blant annet med bakgrunn i ytterligere endringer i budsjettet for 2000 og i vedtatt budsjett 2001.

(Jf. tabell 2.1 (NJP), 2.4 (NVVP), 2.6 (Havne- og fyrtenesten) og evt. justeringer i forhold til NLP.)

Svar:

Nedenfor følger en oppdatering av tabellene i St.meld. nr. 46 for oppfølging av planrammene i Norsk jernbaneplan (tabell 2.1 og tabell 2.2.), Norsk Veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 (tabell 2.4) og oppfølging av planrammen 1998-2001 for statlige midler til havne- og fyrtenesten (tabell 2.6).

Oppdatert tabell 2.1: Oppfølging av planrammen i Norsk jernbaneplan 1998-2007

(Mill. 2000-kr)

Betegnelse	Planrammen for 1998-2001	Regnskap/ bevilgning 1998-2001 ¹	Andel av planrammen i NJP ²
Kap. 1350 Jernbaneverket	15 151	15 130	95,9 %
Kap. 1351 Overføringer til NSB BA	4 213	3 985	94,6 %
Kap. 1353 Etableringen av NSB BA	290	290	100,0 %
Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	30	39	129,0 %
Sum	19 684	19 444	95,8 %

¹ Regnskap 1998, 1999 og 2000. For 2001 er tall i henhold til tildelingsbrevet benyttet.² I oppfølgingsprosenten er det tatt hensyn til at bruttobudsjettering av driftsutgiftene til Jernbaneverket ble innført fra og med budsjettet for 2000.

Oppdatert tabell 2.2: Oppfølging av planrammen i Norsk jernbaneplan 1998-2007, Kap. 1350 Jernbaneverket

(Mill. 2000-kr)

Betegnelse	Planrammen for 1998-2001	Regnskap/ bevilgning 1998-2001 ¹	Andel av planrammen i NJP ²
Drift	6 174	6 704	99,4%
Vedlikehold	3 847	3 275	85,1 %
Sum post 23 Drift og vedlikehold	10 021	9 980	94,0 %
Sum post 30 Investeringer i linjen	5 130	5 150	100,4 %
Sum kap. 1350	15 151	15 130	95,9 %

¹ Regnskap 1998, 1999 og 2000. For 2001 er tall i henhold til tildelingsbrevet benyttet.² I oppfølgingsprosenten er det tatt hensyn til at bruttobudsjettering av driftsutgiftene til Jernbaneverket ble innført fra og med budsjettet for 2000.

Oppdatert tabell 2.4: Økonomisk oppfølging av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007

(Mill. 2000-kr)

Post Betegnelse	Planrammen for 1998-2001	Bevilgning 1998-2001	Andel av planrammen i NVVP (i pst)
23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	22 260	22 763	102,3
24 Statens vegvesens produksjon	-160	- 440	275,0
30 Riksveginvesteringer	17 710	16 540	93,4
31 Tilskudd til rassikring	-	370	-
32 Legging av fast dekke på riksveger ¹	-	70	-
33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	-	201	-
60 Tilskudd til fylkesvegformål	1 036	652	62,9
61 Omstillingstilskudd - fv 228, Fræna kommune	-	12	-
Sum kap. 1320	40 846	40 168	98,3
Annen finansiering	5 290	8 595	162,5

¹ I tabell 2.4 i St.meld. nr. 46 var det lagt til grunn en bevilgning til post 32 Legging av fast dekke på riksveger, i 2001. I forbindelse med Stortingets behandling av Innst. S. nr. 246 (1999-2000) ble det vedtatt at post 32 skal inngå i post 30 fra og med 2001. Tallet for "bevilgning 1998-2001" til post 32 er derfor ikke direkte sammenlignbart med tilsvarende tall under "forventet bevilgning 1998-2001" i tabell 2.4 i St.meld. nr. 46.² I tabell 2.4 i St.meld. nr. 46 var det lagt til grunn en bevilgning til post 60 Tilskudd til fylkesvegformål, i 2001. I og med at post 60 er innlemmet i rammetilskuddet til fylkeskommunene fra og med 2001, jf. St.prp. nr. 62 (1999-2000) og Innst. S. nr. 252 (1999-2000), blir ikke tallet for "bevilgning 1998-2001" til post 60 direkte sammenlignbart med tilsvarende tall under "forventet bevilgning 1998-2001" i tabell 2.4 i St.meld. nr. 46.

Det er i tabell 2.4 i St.meld. nr. 46 brukt bevilgnings-tall for årene 1998 og 1999, og ikke regnskapstall slik som oppgitt i meldingen. I den oppdaterte tabellen over

er det også brukt bevilgningstall for årene 2000 og 2001.

Oppdatert tabell 2.6 Oppfølging av planrammen 1998-2001 for statlige midler til havne- og fyrtenesten.

(Mill. 2000-kroner)

	Planramme 1998-2001	Regnskap/ bevilgning 1998-2001 ¹	Andel av planramme Pst.
Kap. 1064 Havnetjenesten	886	884	95,3
Kap. 1065 Fyrtenesten	866	855	98,7
Sum	1 752	1 699	97,0

¹ Regnskap 1998 og 1999, samt budsjett for 2000 i henhold til Budsjett-innst. S. nr. 13 (1999-2000) og Innst. S. nr. 220 (1999-2000). For 2001 er tallene fra St. prp. nr. 1 (2000-2001) lagt til grunn.

I Norsk luftfartsplan 1998-2007 ble det lagt til grunn en total planramme for perioden 1998-2001 til investeringsformål utenom Oslo-området på ca. 2,3 mrd. kroner. En oppdatering av tabell 13.2 i St.meld. nr. 46 til også å omfatte 2001, gir et beløp til investeringsformål i perioden 1998-2001 (eksl. Oslo-området) på ca. 2,8 mrd. kroner. Det vil si at for Luftfartsverket er planrammen til investeringsformål oppfylt med 122 pst.

Spørsmål 93

Tromsøpakke 2 - forlengelse av drivstoffavgiften i Tromsø

Ifølge NTP vil det bli vurdert forlengelse av innkreving av drivstoffavgift i Tromsø for å finansiere ei Tromsøpakke 2, men det er foreløpig ikke lagt til grunn slik finansiering. Ifølge brev til komiteen fra lederen av miljøutvalget i Tromsø kommune har Tromsø kommunestyre fattet vedtak om å gå inn for forlengelse av drivstoffavgiften til 2011 og prinsipper for ei Tromsøpakke 2.

- Hvordan vurderer departementet dette vedtaket, og hvordan vurderer departementet vedtaket om Tromsøpakke 2 i Troms fylkesting 11. desember 2000?

- Når og hvordan kan Tromsøpakke 2 realiseres?

Svar:

Stortinget har gitt tillatelse til å innkreve drivstoffavgift i Tromsø til og med 2003 for å delfinansiere utbyggingen av hovedvegnettet i Tromsø, jf. St.prp. nr. 1 (1995-96). Som det framgår av St.meld. nr. 46 (1999-2000), vurderes det å forlenge innkrevingen av drivstoffavgiften for å finansiere en Tromsøpakke 2.

Tromsø kommune fattet i kommunestyremøte 30. august 2000 prinsippvedtak om å videreføre innkrevingen av drivstoffavgift i Tromsø. Som det framgår av vedlagte kopi av vedtaket, forutsettes det at midler fra Tromsøpakke 2 skal kunne benyttes til drift av kollektivtrafikken. I følge vegloven § 27a kan imidlertid drivstoffavgiften bare benyttes til å finansiere bygging av offentlig veg. Følgelig foreligger det pr. d.d. ikke hjemmel for å benytte denne avgiften til å finansiere drift av kollektivtrafikken.

Troms fylkeskommune uttaler seg i fylkestingsvedtaket av 11. desember 2000 i all hovedsak om prinsipper for organisering av kollektivtransporten, herunder spørsmålet om overføring av ansvar for kollektivtransporten i Tromsø fra fylkeskommunen til kommunen. Kopi av vedtaket følger vedlagt. Som det framgår av St.meld. nr. 46 (1999-2000) side 109, spalte 1, finner Regjeringen det viktig å prøve ut alternative modeller for organisering av forvaltningen av transportsystemet i byene. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette. Forsøk må blant annet vurderes i lys av Oppgavefordelingsutvalgets tilrådinger, jf. NOU 2000:22.

Før saken eventuelt kan legges fram for Stortinget, må Tromsø kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen bli enige om konkret innhold og finansieringsopplegg for en Tromsøpakke 2. Riksvegmidler til eventuell delfinansiering av pakken må prioriteres i forbindelse med behandlingen av handlingsprogrammet for perioden 2002-2011.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil det være mulig å legge en Tromsøpakke 2 fram for Stortinget før dagens ordning med innkreving av drivstoffavgift utløper. Dette forutsetter imidlertid at det er lokal enighet om et opplegg innenfor gjeldene regelverk, og at Tromsø kommune og Troms fylkeskommune fatter de nødvendige forpliktende vedtak om å videreføre innkrevingen av drivstoffavgift i Tromsø.

(Vedlegg ikke tatt med her.)

Spørsmål 94

Nytten av værradarutbygging

Norge har dårlig dekning av værradar. Nord-Norge har ingen dekning. Fra faglig hold sies det at værradarutbygging vil kunne

- bedre muligheten for å forutsi skredfare
- nyttes for å planlegge brøyting
- bedre flysikkerhet/reduere overflygninger
- varsle skipstrafikk
- Hvordan vurderer departementet nytten av værradarutbygging?

Svar:

Værradar er et fjernmålingsinstrument som gir fortløpende registreringer av nedbør og vind. Værradarene har en rekkevidde, dvs. måler partikkelbevegelser, på avstander opptil 240 km. Værradarbildene oppdateres hvert kvarter hele døgnet igjennom og nedbørsområdenes intensitet og bevegelse i området kan følges så og si kontinuerlig. Ved å sette sammen dataene fra flere værradarstasjoner kan nedbøren følges med stor nøyaktighet over store arealer.

Pr. i dag har Det norske meteorologiske institutt (DNMI) to værradarer i drift i Norge; én i Asker og én i Hægebostad i Vest-Agder. Sistnevnte ble bygget i 1999/2000 med finansiell støtte fra bl.a. Luftfartsverket og Vegdirektoratet.

Samferdselsdepartementet har innhentet vurderinger av nytten av værradar fra de fire transportetatene. Disse er gjengitt under. Samferdselsdepartementet har ikke grunnlag for en selvstendig vurdering av nytten av værradarutbygging, herunder nytten av en slik utbygging vurdert opp mot alternativ bruk av ressursene. Det er DNMI som eier og driver de to eksisterende værradarene. Instituttet ligger under Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet.

Jernbaneverket

For flere banestrekninger abonnerer Jernbaneverket i dag på såkalte meteogrammer fra DNMI som en del av beredskapsopplegget. Meteogrammene oppdateres opptil 4 ganger i døgnet og gir en grafisk framstilling av lokalværet slik det forventes å bli de neste 48, 120 eller 168 timer.

Meteogrammene brukes aktivt i Jernbaneverket for planlegging av ekstra beredskap for linjevisitasjon ved ekstreme værforhold, spesielt knyttet til dreneringsanlegg, rasfare og snøforhold. Meteogrammene er derfor en del av beslutningsgrunnlaget for om og eventuelt når baner må stenges/kan åpnes.

Nytteverdien av værradar ligger i at de fører en langt sikrere og mer nøyaktig lokal værvarsling. I så henseende kan resultater fra værradar bidra til et sikrere beslutningsgrunnlag enn meteogrammene som benyttes ved Jernbaneverket i dag. For etaten er det viktigst med sikrest mulige data på de mest "værutsatte" strekninger, dvs. spesielt for deler av Nordlandsbanen, Dovrebanen og Bergensbanen.

Likevel er det et inntrykk at dagens system med meteogrammer fungerer på en tilfredsstillende måte, og at det heller vil være andre sektorer som best vil kunne nyttiggjøre seg av denne informasjonen til en sikrere trafikkavvikling.

Jernbaneverket mener at etaten kan nyttiggjøre seg data fra værradarer, men ønsker ikke å være den fremste pådriveren for å få installert slike.

Luftfartsverket

Ved Luftfartsverkets flyplasser foretas regelmessige væroperasjoner som danner basis for DNMI's utstedelse av 9 og 18 timers værvarsel for luftfarten. Ved en

del flyplasser utarbeides det også 2 timers varsel. Videre utarbeides det varsel for lyn, ising og turbulens og tilsvarende spesielle vær fenomener.

I tillegg til de nevnte observasjoner vil værradar være til vesentlig hjelp for å gi sikrere varsler, fordi radaren kontinuerlig "ser" detaljerte bevegelser i været. Bygevær er vanskelig å tid- eller stedfeste nøyaktig. En større presisjon her gir en klar sikkerhetsgevinst. Bedre detaljkunnskap gir bedre planlegging av flyvning og vil derfor kunne gi utvidet tilgjengelighet, dvs. redusere overflyvninger.

Værradar som plasseres ved våre kystnære flyplasser vil også gi bedret varsling av været til helikopteroperasjoner offshore.

I tillegg til at værradarbildet overføres til de meteorologer som utsteder værvarslene, vil bildene også kontinuerlig overføres til aktuelle lufttrafikktenesteheter, der flygeleder vil være i stand til å formidle den aktuelle vær-situasjon til luftfarten på en mer presis måte, noe som særlig er aktuelt i ovennevnte bygevær-situasjoner.

Kystverket

Værradarutbygging langs kysten vil ha stor betydning for muligheten til å lage bedre værvarsler for skipstrafikken langs kysten. Kystverket støtter derfor initiativ fra DNMI om en utbygging av slike langs kysten. Dette tiltaket vil gi større sikkerhet for passasjertransport og annen skipsfart ved at DNMI vil kunne lage bedre varsler for alle sjøfarende og fiskeflåten.

Statens vegvesen

Statens vegvesen begynte å benytte data fra værradaren da den var montert på taket av DNMI på Blindern i Oslo i 1989. Formålet var, fra starten av, å skaffe et bedre grunnlag for å beslutte tiltak ute på det vegnettet som har det som kalles "bar veg strategi", dvs. det vegnettet som saltes.

Det er viktig å prøve å få saltet før nedbør som snø får festet seg på vegbanen. Når nedbøren kommer som regn på kald vegbane er det også viktig å salte i forkant for å unngå at det dannes "usynlig" is. Værradarbilder gir korttidsvarsler som et godt supplement til andre værvarsler, meteogrammer og Staten vegvesens egne klimastasjoner.

Det er ikke gjort kost-/nytteberegninger av å ha denne tilleggsinformasjonen fra værradaren. Erfaringer har imidlertid vist at det blir lettere å få gjort riktig tiltak til rett tid, og i noen tilfeller unngå unødvendige tiltak og dermed spare penger og redusere den miljøbelastningen som bruk av salt kan innebære. Statens vegvesen har derfor vært med på å prioritere plasseringen av værradarene i Norge ut fra de behov som etaten har for informasjon i tilknytning til det saltede vegnettet.

Etter hvert som radarutstyret og tilhørende programvare blir bedre ser etaten også et klart potensial for DNMI til å kunne gi mer informasjon om lokal nedbør og nedbørsintensitet basert på radarinformasjonen. Dette igjen kan gi bedre grunnlag for DNMI's varsling

av skredfare. Det bør kunne gi varsler rettet mot mindre områder enn det som varsles i dag

Vegdirektoratet mener at utbygging av værradarnettet i Norge vil gi et godt bidrag til å styre innsatsen i vinterdriften. Spesielt vil dette være på strekninger som saltes, som nevnt ovenfor, og i overgangsperiodene vår og høst på store deler av vegnettet. Vegdirektoratet har videre tro på at samarbeidet med DNMI og Norges geotekniske institutt (NGI) vil kunne gi enda bedre grunnlag for skredvarsler og grunnlag for beslutninger om stengning av rasutsatte vegstrekninger. Værradarer for å dekke dette behovet er størst på Vestlandet og i Nord-Norge. I tillegg vil denne informasjonen også være av interesse for skredvarsling i rasutsatte boområder.

Spørsmål 95

Utgår

Spørsmål 96

Terminal i Narvik

"På det tidspunktet at NSB BA og Jernbaneverket hadde felles ledelse og styre ble det inngått avtaler med Narvik kommune vedr. felles persontrafikkterminal for tog, buss og drosjer, kombinert med andre etableringer (handelssteder, servicestasjoner, parkering m.m.). Nå avviser Jernbaneverket å delta.

- Hvordan vurderer departementet de forpliktelser som lå i den inngåtte avtale?"

Svar:

Avtalen det stilles spørsmål om, er inngått mellom Narvik kommune og NSB BA 11. august 1998. Alle forpliktelser i avtalen refererer seg til NSB BA, avtalen presiserer at det er NSB BA som er prosjektansvarlig og skal lede utbyggingen. Avtalen er undertegnet av Osmund Ueland for NSB BA. Jernbaneverket er omtalt ett sted i avtalen (pkt. 5.1.1), som en av flere deltagere i en styringsgruppe. Etter det Samferdselsdepartementet kan se, er ikke Jernbaneverket nevnt som avtale part i ovennevnte avtale.

Spørsmålet om terminal i Narvik dreier seg om bygging av ny felles persontrafikkterminal (inkl. jernbane) i forbindelse med et byutviklingsprosjekt på en sentral tomt i byen, som er frigitt fra LKAB, og hvor etablering av et kjøpesenter er en sentral del av planen.

Jernbaneverket har i lys av dette byutviklingsprosjektet og avtalen mellom NSB BA og Narvik kommune, påtatt seg ansvaret for å utarbeide en hovedplan for en eventuell ny persontrafikkterminal, under forutsetning av at en slik stasjonsutbygging i stor grad får ekstern finansiering. Dette ble gjort med bakgrunn i en forprosjektrapport fra Ofoten Interkommunale Plankontor DA, presentert på et møte i Narvik 28.01.99. Rapporten viser til 2 alternative løsninger med kostnader for NSB/Jernbaneverket på henholdsvis 5,55 og 3,25 mill kr. Etter det Samferdselsdepartementet har fått opplyst ble det i forbindelse med forprosjektet ikke

gitt noen lovnader eller inngått noen forpliktelser fra Jernbaneverkets side. Hovedplanen viser at rimeligste alternativ for ny persontrafikkterminal vil koste 11,5 mill kr. Dette alternativet oppfattes ikke som tilfredsstillende av alle aktører. En ny terminal med ønsket standard for alle aktører er beregnet å ville koste 44,7 mill kr, noe Jernbaneverket mener vil være en feil prioritering sett i forhold til andre uløste oppgaver på jernbanensiden.

Fra Samferdselsdepartementets side er det ikke avsatt midler til dette prosjektet innefor rammen av Jernbaneverkets investeringsbudsjett for 2001.

Spørsmål 97

Statens vegvesen - Utflytting av funksjoner:

Vegkontorene har spesialisert seg på anleggssida (tunneldrift, bruer etc.).

- Har det vært vurdert å foreta utflytting av funksjoner i Vegdirektoratet som brukontor, ferjekontor og lignende og knytte disse funksjoner til vegkontor som har kompetanse på feltet, og hvis ikke hvorfor?

Svar:

Statens vegvesen er nå i gang med en omfattende organisasjonsvurdering som en del av etatens effektiviseringsarbeid. Foreløpige anbefalinger omfatter blant annet landsdekkende spesialfunksjoner (for eksempel tunneldrift) og regionale/lokale enheter for produksjon. Forvaltningsdelen organiseres i prinsippet som i dag, men med vesentlig større enheter lokalt. Det diskuteres 5-8 regionkontorer til erstatning for dagens vegkontor og et antall lokale operative enheter. Departementet har ikke tatt stilling til disse spørsmålene.

De lokale forvaltningsenhetene skal ivareta den operative veg-, trafikant- og kjøretøyforvaltning og det meste av kontakten med publikum og kommuner. I tillegg vil offentlige servicekontorer i kommunene bli brukt der slike finnes.

Regionkontorene skal ta seg av overordnet planlegging, samordning og styring på regionnivå, kontakt med regionale politiske organer, planlegging og styring av store prosjekter, samt tekniske og administrative fellesfunksjoner som dekker hele regionen.

Det er også aktuelt å flytte oppgaver fra Vegdirektoratet til regionene. Det gjelder bl.a. kompetanseoppgaver/rådgivning, for eksempel innenfor de felter som komiteen nevner. De sistnevnte oppgavene kan legges til regionkontorer med spesielle forutsetninger for oppgaven, eller til egne enheter der det er et fagmiljø. Dette vil vurderes ut fra hva som er effektivt. Regionkontor med større ansvar enn dagens vegkontor vil redusere omfanget av Vegdirektoratet.

Som følge av ny kommunikasjonsteknologi er det nå rasjonelt å samle noen administrative støttefunksjoner (lønn, faktura og lignende) i landsdekkende enheter. Det samme gjelder kontaktsentre der publikum kan bestille tjenester elektronisk og få informasjon om

regelverk og lignende. Slike enheter vil fortrinnsvis bli lagt utenfor Vegdirektoratet.

Foreløpig er det ikke beregnet hvor store ressurser en slik endret organisering vil frigjøre, men gevinsten ventes å bli betydelig, først og fremst på grunn av færre ledere og mindre intern administrasjon.

Som et ledd i Statens vegvesens effektiviserings- og omstillingsarbeid, er en del oppgaver som krever oppbygging og vedlikehold av spisskompetanse, tillagt et begrenset antall vegkontor. Planleggingen av dette effektiviserings- og omstillingstiltaket startet i 1998, og spesialiseringen ble iverksatt fra 1999.

Spesialistoppgavene deler seg hovedsakelig i to grupper:

1. Spesialistoppgaver der *ett vegkontor*, gjennom avtale med Vegdirektoratet, har ansvar for drift av system eller leveranse av tjenester til hele etaten. Denne type oppgaver er særlig knyttet til området informasjonsteknologi.
2. Spesialistoppgaver der *ett eller flere vegkontor* tilbyr tjenester eller rådgivning til andre vegkontor på forespørsel eller i henhold til årlige avtaler mellom vegkontorene.

Målet med dette effektiviserings- og omstillingstiltaket er å konsentrere spisskompetanse for noen områder på enkelte vegkontorer. Denne spesialisering gir mulighet for å samordne etatens totale ressursbruk gjennom samarbeid på tvers av fylkesgrenser.

Oppgavene som er lagt ut som spesialistoppgaver er:

Utbygging

- Teknisk prosjektering
- Analyselaboratorier

- Regionale laboratorier

Trafikk

- Ferjeforvaltning
- Trafikkstyring
- Drift av høytrafikkerte tunneler
- Utekontroll av tunge kjøretøy
- Spesialistkompetanse knyttet til byggherrefunksjonen
- Spesialistkompetanse knyttet til eldre bilførere
- Spesialistkompetanse knyttet til EØS regelverk for førerkort
- Spesialistkompetanse knyttet til ADR (transport av farlig gods)

Informasjonsteknologi

- Standardisering av pc, servere og lokalnett
- Spesialistkompetanse på WAN (datanettverk mellom Statens vegvesen enheter)
- Distribusjon og drift
- Driftskontroll
- Drift av sentrale applikasjoner
- Drift og brukerstøtte på E-post
- Drift og brukerstøtte på Microsoft Office produktene
- Drift og forvaltning av Statens vegvesens intranett
- Spesialistkompetanse på arkiv og saksbehandler-system
- IT-sikkerhet
- Telefoniløsninger og tjenester