



Innst. S. nr. 240

(2003-2004)

**Innstilling til Stortinget
frå samferdselskomiteen**

St.meld. nr. 24 (2003–2004)

**Innstilling frå samferdselskomiteen om Nasjonal transportplan
2006-2015**



Innst. S. nr. 240

(2003-2004)

**Innstilling til Stortinget
frå samferdselskomiteen**

St.meld. nr. 24 (2003–2004)

**Innstilling frå samferdselskomiteen om Nasjonal transportplan
2006-2015**

INNHold

1. Innleiing	7
1.1 Samandrag	7
1.2 Merknader frå komiteen	7
1.2.1 Generelle merknader frå Høgre og Kristeleg Folkeparti	9
1.2.2 Generelle merknader frå Arbeidarpartiet	10
1.2.3 Generelle merknader frå Framstegspartiet	15
1.2.4 Generelle merknader frå Sosialistisk Venstreparti	18
1.2.5 Generelle merknader frå Senterpartiet	21
2. Grunnlaget for meldingsarbeidet	23
2.1 Vidareføring av NTP 2002-2011	23
2.1.1 Samandrag	23
2.1.2 Merknader frå komiteen	24
2.2 Planprosess	24
2.2.1 Samandrag	24
2.2.2 Merknader frå komiteen	24
2.3 Generelt om metodiske spørsmål, verknadsutrekningar og føresetnader	25
2.3.1 Samandrag	25
2.3.2 Merknader frå komiteen	26
3. Utviklingstrekk og utfordringar	27
3.1 Transporten sin betydning og ramme for transportpolitikken	27
3.1.1 Samandrag	27
3.1.2 Merknader frå komiteen	28
3.2 Internasjonalisering og teknologisk utvikling	28
3.2.1 Samandrag	28
3.2.2 Merknader frå komiteen	28
3.3 Transportutviklinga	29
3.3.1 Samandrag	29
3.3.2 Merknader frå komiteen	30
4. Eit effektivt transportsystem	30
4.1 Transportsystemet sin funksjon og betydning	30
4.1.1 Samandrag	30
4.1.2 Merknader frå komiteen	31
4.2 Transportnettet sin struktur - endra transportmønster gir andre transportbehov	31
4.2.1 Samandrag	31
4.2.2 Merknader frå komiteen	32
4.2.2.1 Generelt	32
4.2.2.2 Stamvegnettet	33
4.2.2.3 Jernbanenettet	33
4.2.2.4 Luftfarten	33
4.3 Ny vurdering av regionale lufthamner	34
4.3.1 Samandrag	34
4.3.2 Merknader frå komiteen	35
4.4 Nærare om hamnestrukturen	36
4.4.1 Samandrag	36
4.4.2 Merknader frå komiteen	37

4.5	Informasjonsteknologi for effektiv bruk av transportnettet	37
4.5.1	Samandrag	37
4.5.2	Merknader frå komiteen	38
4.6	Moglegheit for overføring av godstransport frå veg til sjø og bane	38
4.6.1	Samandrag	38
4.6.2	Merknader frå komiteen	39
5.	Organisering og finansiering	41
5.1	Konkurransse og myndigheitsansvar	41
5.1.1	Samandrag	41
5.1.2	Merknader frå komiteen	42
5.2	Reformer i offentlig sektor - styringsutfordringar	42
5.2.1	Samandrag	42
5.2.2	Merknader frå komiteen	43
5.3	Organisering av eigarskap, utbygging og drift av infrastruktur	44
5.3.1	Samandrag	44
5.3.2	Merknader frå komiteen	44
5.3.2.1	Luftfart	44
5.3.2.2	Sjøtransport	45
5.3.2.3	Jernbane	45
5.3.2.4	Vegtransport	46
5.4	Økonomiske rammevilkår i transportsektoren	47
5.4.1	Samandrag	47
5.4.2	Merknader frå komiteen	49
5.4.2.1	Avgiftspolitik og brukarfinansiering	49
5.4.2.2	Luftfart	49
5.4.2.3	Sjøtransport	50
5.4.2.4	Jernbane	50
5.4.2.5	Veg	51
5.4.2.6	Alternativ bruk av ferjetilskot	53
5.4.2.7	Finansieringsbidrag for omsetting av drivstoff	53
5.5	Konkurransse ved kjøp av persontransporttenester	53
5.5.1	Samandrag	53
5.5.2	Merknader frå komiteen	53
5.6	Ekspressbusspolitikken	54
5.6.1	Samandrag	54
5.6.2	Merknader frå komiteen	55
6.	Sikker og miljøvenleg transport med god tilgjenge	55
6.1	Auka tryggleik	55
6.1.1	Samandrag	55
6.1.2	Merknader frå komiteen	57
6.2	Eit meir miljøvenleg transportsystem	60
6.2.1	Samandrag	60
6.2.2	Merknader frå komiteen	61
6.2.2.1	Hydrogen	64
6.3	Tilgjenge til transport for alle	65
6.3.1	Samandrag	65
6.3.2	Merknader frå komiteen	65
6.4	Nasjonale sykkelstrategi	66
6.4.1	Samandrag	66
6.4.2	Merknader frå komiteen	66
7.	Økonomiske rammer	69
7.1	Hovudprioriteringar innafor dei økonomiske planrammene	69
7.1.1	Samandrag	69
7.1.2	Merknader frå komiteen	70
7.2	Fordeling av økonomisk ramme i den enkelte sektor	71
7.2.1	Jernbane	71
7.2.1.1	Samandrag	71

7.2.1.2	Merknader frå komiteen	72
7.2.2	Veg	74
7.2.2.1	Samandrag	74
7.2.2.2	Merknader frå komiteen	77
7.2.2.2.1	Merknader til totalrammer veg	77
7.2.2.2.2	Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald	77
7.2.2.2.3	Post 30 Riksveginvesteringar	78
7.2.2.2.4	Post 31 Rassikring	83
7.2.2.2.5	Post 60 Forsøk	83
7.2.2.2.6	Post 72 Kjøp av riksvegferjetenester	83
7.2.3	Sjøtransport	84
7.2.3.1	Samandrag	84
7.2.3.2	Merknader frå komiteen	85
7.2.4	Statleg kjøp av regionale lufthamntenester	86
7.2.4.1	Samandrag	86
7.2.4.2	Merknader frå komiteen	86
7.3	Statleg kjøp av transporttenester	86
7.3.1	Samandrag	86
7.3.2	Merknader frå komiteen	87
7.3.2.1	Jernbane	87
7.3.2.2	Luftfart	88
7.3.2.3	Riksvegferjetenester	89
7.4	Økonomiske rammer til styrking av kollektivtransporten	89
7.4.1	Samandrag	89
7.4.2	Merknader frå komiteen	89
8.	Transportkorridorar	91
8.1	Utfordringar og hovudprioriteringar	91
8.1.1	Samandrag	91
8.1.2	Merknader frå komiteen	91
8.2	Tilknytning til internasjonale transportnettverk	91
8.2.1	Samandrag	91
8.2.2	Merknader frå komiteen	92
8.3	Dei nasjonale transportkorridorane	92
8.3.1	Samandrag	92
8.3.2	Merknader frå komiteen til investeringar i dei enkelte transportkorridorane	93
8.3.2.1	Korridor 1 Oslo-Svinesund/Kornsjø	95
8.3.2.1.1	Generelle merknader til korridoren	95
8.3.2.1.2	Jernbane	96
8.3.2.1.3	Veg	97
8.3.2.2	Korridor 2 Oslo - Ørje/Magnor	98
8.3.2.2.1	Generelle merknader til korridoren	98
8.3.2.2.2	Jernbane	98
8.3.2.2.3	Veg	98
8.3.2.3	Korridor 3 Oslo - Grenland - Kristiansand - Stavanger	100
8.3.2.3.1	Generelle merknader til korridoren	100
8.3.2.3.2	Jernbane	101
8.3.2.3.3	Veg	103
8.3.2.4	Korridor 4 Stavanger - Bergen - Ålesund - Trondheim	106
8.3.2.4.1	Generelle merknader til korridoren	106
8.3.2.4.2	Veg	107
8.3.2.4.3	Infrastruktur for sjøtransport	109
8.3.2.5	Korridor 5 Oslo - Bergen/Haugesund (med arm via Sogn til Førde)	110
8.3.2.5.1	Generelle merknader til korridoren	110
8.3.2.5.2	Jernbane	111
8.3.2.5.3	Veg	112
8.3.2.5.4	Infrastruktur for flytransport	115
8.3.2.6	Korridor 6 Oslo - Trondheim (med armar til Ålesund og Måløy)	115
8.3.2.6.1	Generelle merknader til korridoren	115
8.3.2.6.2	Jernbane	116

8.3.2.6.3	Veg	116
8.3.2.7	Korridor 7 Trondheim-Bodø	120
8.3.2.7.1	Generelle merknader til korridoren	120
8.3.2.7.2	Jernbane	121
8.3.2.7.3	Veg	121
8.3.2.8	Korridor 8 Bodø - Narvik - Tromsø - Kirkenes (med arm til Lofoten og stamveg- og jernbanesamband til grensene mot Sverige, Finland og Russland)	123
8.3.2.8.1	Generelle merknader til korridoren	123
8.3.2.8.2	Jernbane	124
8.3.2.8.3	Veg	124
8.3.2.8.4	Infrastruktur for sjøtransport	126
8.3.2.8.5	Infrastruktur for flytransport	126
9.	Effektiv og miljøvenleg transport i byar	126
9.1	Samandrag	126
9.2	Merknader frå komiteen	128
10.	Dei enkelte byområda	130
10.1	Samandrag	130
10.2	Merknader frå komiteen til dei einstilte byområda	130
10.2.1	Oslo og Akershus	130
10.2.2	Bergensområdet	133
10.2.3	Trondheimsregionen	134
10.2.4	Stavangerregionen	135
10.2.5	Kristiansandregionen	135
10.2.6	Tromsø	135
11.	Verknader	136
11.1	Samandrag	136
11.2	Merknader frå komiteen	137
12.	Forslag frå mindretal	137
13.	Tilråding frå komiteen	143
	Vedlegg	145



Innst. S. nr. 240

(2003-2004)

Innstilling til Stortinget frå samferdselskomiteen

St.meld. nr. 24 (2003-2004)

Innstilling frå samferdselskomiteen om Nasjonal transportplan 2006-2015

Til Stortinget

1. INNLEIING

1.1 Samandrag

I St.meld. nr. 24 (2003-2004) presenteres hovudtrekkene i Regjeringens transportpolitikk.

Nasjonal transportplan (NTP) er et verktøy for prioritering av bygging, vedlikehold og drift av statlig infrastruktur innen og mellom alle transportformer, kjøp av transporttjenester og ulike finansieringsformer. Oppfølgingen av NTP vil skje bl.a. i de årlige forslag til statsbudsjettet, og ved andre framlegg for Stortinget.

Meldingen er også en strategisk plan for utvikling av den samlede statlige infrastruktur for veg-, jernbane-, luft- og sjøtransport. Regjeringen vil føre en helhetlig transportpolitikk der de enkelte transportformer blir sett i sammenheng.

Regjeringens strategi tar utgangspunkt i at transportformene har ulike egenskaper og fortrinn, og at det er nødvendig å tilpasse transportpolitikken til at utfordringene er forskjellige i ulike deler av landet.

Nasjonal transportplan 2006-2015 videreutvikler det plansystem som ble etablert gjennom St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. Grunnlaget for prioriteringer og politikktutforming er lagt gjennom et nært samarbeid mellom Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet, de tre statlige transportetatene (Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen) og Avinor AS, fylkeskommunene og storbyområdene Oslo, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. I dette arbeidet er det også dratt nytte av konsultasjoner med, og bidrag fra, ulike interesseorganisasjoner.

Regjeringen legger til grunn disse fire hovudmålene for transportpolitikken:

- *Færre drepte og alvorlig skadde i vegtrafikken*, og fortsatt høy sikkerhet i andre transportformer
- *Mer miljøvennlig bytransport* - med redusert bilavhengighet og økt kollektivtrafikk
- *Bedre framkommelighet i og mellom regioner*, for å fremme utvikling av levedyktige distrikter, vekstkraftige bo- og arbeidsmarked og dekke næringslivets transportbehov
- *Et mer effektivt transportsystem*, hvor blant annet økt bruk av konkurranse benyttes for å få et best mulig transporttilbud for de samlede ressursene til transportformål.

1.2 Merknader frå komiteen

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sigrun Eng, Bjørgulv Frøyn, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Tor-Arne Strøm, frå Høgre, Anne Berit Andersen, Sverre J. Hoddevik, Hans Gjeisar Kjæstad og leiaren Petter Løvik, frå Framstegspartiet, Thore A. Nistad og Kenneth Svendsen, frå Sosialistisk Venstreparti, Geir-Ketil Hansen og Heidi Sørensen, frå Kristeleg Folkeparti, Odd Holten og Jan Sahl, og frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, byggjer si innstilling i hovudsak på same kapittelinnending som i St.meld. nr. 24 (2003-2004).

Komiteen er nøgd med at Nasjonal transportplan for 2006-2015 (NTP) er lagt fram. Komiteen ser det som positivt at ein med NTP har fått ein reiskap til å trekkja opp hovudtrekka i transportpolitikken, til å tenkja langsiktig og strategisk, og til å sjå dei ulike transportformene i samanheng.

Komiteen har merka seg at det i planarbeidet har vore eit tett samarbeid med dei underliggjande etatane,

og at etatane sitt framlegg til plan har vore ute på ein omfattande høyring. Komiteen ser positivt på denne prosessen.

Komiteen har merka seg dei fire hovudmåla som Regjeringa legg til grunn for transportpolitikken: Færre drepne og hardt skada, meir miljøvenleg transport, betre framkomst i og mellom regionar og eit meir effektivt transportsystem.

Komiteen ser at desse fire hovudmåla til tider kan vera motstridande, og vil understreka at omsynet til trafikktryggleik må vega svært tungt i avveging mellom dei ulike omsyna. Komiteen har merka seg at tilgjenge for menneske med ulike former for funksjonshemming har fått ein sentral plass i meldinga. Komiteen meiner at dette er så sentralt at dette bør koma til uttrykk i eit hovudmål om eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle og eit transporttilbod som gjer det mogleg for alle å leva eit aktivt liv.

Komiteen vil difor gå inn for at eit femte hovudmål i transportpolitikken skal vere:

- Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle og eit transporttilbod som gjer det mogleg for alle å leva eit aktivt liv.

Komiteen vil særleg vise til TT-ordninga som skal gje funksjonshemma moglegheit til deltaking i samfunnet på line med funksjonsfriske. Komiteen meiner det er viktig at denne ordninga vert gjeven gode vilkår slik at flest mogleg av potensielle brukarar kan nyttiggjere seg dette, og på den måten kunne få eit meir deltakande og aktivt liv.

Komiteen har på omfattande komitéreiser i Noreg i stortingsperioden, i møte og konferansar og i ein omfattande høyringsrunde på NTP i vår, fått god kjennskap til dei utfordringane vi står overfor på transportsektoren. Alle høyringsinstansane har peika på behovet for større løyvingar framover for å berga liv og helse, ta vare på miljøet og for å leggja til rette for sysseting og busetnad over heile landet.

Komiteen vil peika på at det er i dei årlege budsjetta at rammene vert vedtekne og erkjenner at budsjetta i inneverande NTP-periode ikkje har fylgt opp planane. Komiteen meiner at dette ikkje må gjenta seg, og ser det difor som viktig å finna ei god balanse mellom behov for midlar og moglegheit til å fylgja opp slik at tilliten til NTP som instrument, for så vel prioriteringar som framdrift, vert gjenoppretta. Etter komiteen si vurdering er det spesielt viktig at staten er ein påliteleg samarbeidspartnar i ulike former for samarbeidsprosjekt/spleiselag.

Komiteen har merka seg at Regjeringa understrekar at planen først og fremst er ein prioriteringsplan, og at oppfylging vil skje i det einskilde budsjett. Komiteen vil understreka at planen òg i framtida skal vera ein plan for framdrift av prosjekt, og at planen på den måten legg sterke føringar for dei årlege budsjetta.

Fleirtalet i komiten, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, meiner Noreg bør vera eit

føregangsland innan miljøvenleg samferdsel, og at det er nødvendig å føra ein offensiv miljøpolitikk for samferdselssektoren.

Fleirtalet støttar difor Regjeringa sitt arbeid for å redusera skadelege utslipp frå transportsektoren gjennom skjerpa miljøkrav, satsing på nullutslippsteknologi og overgang til meir kollektivtransport, som skisert i Nasjonal transportplan. Det er nødvendig å redusera utslippa av klimagassar frå samferdselssektoren og redusera dei lokale miljøproblema som trafikken fører med seg.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil peika på at løyvingar til samferdselsføremål har vorte reduserte dei siste åra frå 8,6 pst. av statsbudsjettet i 1980 til 3,2 pst. av statsbudsjettet i 2002. Det er nå over 100 000 arbeidslause, av desse i underkant av 9 000 i bygg- og i anleggssektoren. Fleirtalet ser difor grunn til å gjera framlegg om auka rammer for den komande 10-års perioden.

Fleirtalet vil peike på at ved neste rullering av transportplanen bør brukast same oppsett for rammer, tabellar mv. slik at det blir mogeleg med samanlikningar.

Fleirtalet meiner at det i samheng med behovet for meir heilskapleg tenking på tvers av dei ulike transportformene, kan det vera viktig å få utvikla eit nyttekostsystem som gjer det mogleg å samanlikna dei ulike transportformene på dei ulike strekningane.

Fleirtalet vil peike på at etterslepet på investeringar og vedlikehald til samferdselsføremål er stort, og at behovet for auka innsats i samferdselssektoren er stort.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Sosialistisk Venstreparti, trur det er meir å henta i høve til å sjå på dei ulike transportformene i samheng, og meiner det bør vurderast ei anna organisering av underliggjande etatar som i større grad stimulerer til samarbeid og tverrsektoriell tenking. Fleirtalet har merka seg at maritim sektor ynskjer ei overføring av ansvar for sjøtransport/hamn til Samferdselsdepartementet, og ber om ei nærare utgreiing av dette.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at det i meldinga er teke til orde for at dei ulike transportformene skal ha like vilkår. Desse medlemene er usikker på kva dette tyder, men vil peika på at det er viktig at verkemiddelbruken også støttar opp under dei måla ein har for transportpolitikken. Til dette høyrer også avgiftsregimet.

Desse medlemene meiner at når det er eit mål å overføra gods frå veg til bane, bør kjørevegsavgifta og el-avgifta avviklast for å stimulera til dette. Samstundes må momsregelverket for jernbane og veg likestillast. Desse medlemene viser til sine forslag.

Disse medlemmene vil koma tilbake med framlegg om dette.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener denne transportplanen fremstår som mer helhetlig og bedre gjennomarbeidet enn den forrige transportplanen som ble lagt frem av regjeringen Stoltenberg.

Disse medlemmer legger til grunn at departementene også ved neste rullering av NTP vil fokusere på mulighetene for ytterligere forbedringer av planen.

Når det gjelder den departementale plasseringen av sjøtransporten, vil disse medlemmer peke på at det er regjeringens, og ikke Stortingets, oppgave å organisere regjeringens arbeid, herunder arbeidsfordelingen mellom departementene.

Disse medlemmer støtter Regjeringens forslag om at følgende fire hovedmål skal ligge til grunn for transportpolitikken:

- Færre drepte og hardt skadede
- Et mer effektivt transportsystem
- Bedre fremkommelighet i og mellom regioner
- Mer miljøvennlig transport

Disse medlemmer mener også at tilgang til transportsystemene for alle er et viktig mål for transportpolitikken og mener derfor tilgjengelighet bør være et femte hovedmål for samferdselssektoren.

Disse medlemmer har merket seg at en teknisk sammenligning av samferdselsbudsjettets andel av statsbudsjettet viser en nedgang fra 1980 til 2002. Disse medlemmer vil peke på at en slik sammenligning har svært begrenset informasjonsverdi, og ikke gir noe dekkende og reelt bilde av utviklingen. Det som først og fremst fanges opp med en slik sammenligning, er budsjettekniske virkninger av en rekke store organisatoriske endringer som er gjennomført på samferdselsområdet. Eksempel på slike endringer er:

- Omdannelser fra forvaltningsorgan til forvaltningsbedrift
- Omdannelser fra forvaltningsorgan til BA og AS
- Egenkapitaltilførsel
- Gjeldssanering
- Større enkeltsatsinger som Gardermoen og Gardermobanen
- Budsjettekniske endringer som fjerning av øremerkede tilskudd til fylkene til fordel for rammefinansiering.

Disse medlemmer vil vise til "ECON Rapport 66/02 Planrammer, bevilgninger og trafikk tall i veg- og jernbanetransport" som gir et mer korrekt bilde av utviklingen. Rapporten viser at bevilgningene til jernbaneinfrastruktur har økt med 80 pst. i faste priser i perioden 1982-2003. For veg er nivået om lag det samme i 2003 i faste priser som i 1982.

Disse medlemmer vil vise til at en oversikt over endringer fra år til år i samferdselsbudsjettene, viser at det innenfor både jernbane og veg har vært en betyde-

lig vekst i bevilgningene i denne stortingsperioden. Årsaken til dette er at Samarbeidsregjeringen i budsjettssammenheng har prioritert samferdsel betydelig høyere enn Arbeiderpartiet gjorde i regjeringssposisjon i forrige stortingsperiode. Disse medlemmer merker seg at Arbeiderpartiet i sine merknader så sterkt framhever det uheldige i egne regjeringers nedprioritering av samferdsel i tidligere budsjettår, en nedprioritering som først under denne regjeringen er snudd til ny vekst i budsjettene.

Disse medlemmer vil vise til at det gjennomføres prøveordninger med alternativ organisering av samferdselsoppgaver i to regioner og flere storbyer.

Disse medlemmer vil avvente erfaringene fra disse prøveprosjektene før det tas initiativ til nye prøveordninger.

1.2.1 Generelle merknader frå Høgre og Kristeleg Folkeparti

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener det er nødvendig med en sterk satsing på samferdsel ut fra hensynet til miljø, verdiskaping, behovet for å redusere distriktenes avstandsulemper og bedre framkommelighet og sikkerhet. Gode kommunikasjoner er viktig for å gjøre hverdagen enklere og tryggere for folk.

Disse medlemmer mener Regjeringens fire hovedmål for transportpolitikken, slik de beskrives i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, er gode målsettinger for arbeidet med å skape en sikker og miljøvennlig samferdselssektor med bedre framkommelighet for innbyggere og næringsliv i hele landet.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen de siste årene har styrket satsingen på samferdsel og forslaget til Nasjonal transportplan 2006-2015 innebærer en ytterligere økning i rammene til samferdselsformål. Disse medlemmer støtter Regjeringens forslag til økonomiske rammer.

Disse medlemmer vil understreke at gode og hensiktsmessige transportløsninger er nødvendig for å sikre bosetting over hele landet samt nyskaping og vekst i næringslivet. Bedret framkommelighet i og mellom regioner må derfor være et svært viktig mål for transportpolitikken. Norsk eksportbedrifter har høye kostnader knyttet til transport sett i forhold til næringsliv i land vi konkurrerer med.

Disse medlemmer støtter visjonen om at ingen skal bli alvorlig skadet eller drept i trafikken. Tragiske trafikkulykker rammer enkeltmennesker og pårørende hardt, og innebærer også store samfunnsøkonomiske kostnader. Det er særlig et behov for å styrke sikkerheten i vegtrafikken, mens den høye sikkerheten i andre transportformer må opprettholdes.

Disse medlemmer mener Norge bør være et foregangsland innen miljøvennlig samferdsel, og at det er nødvendig å føre en offensiv miljøpolitikk for samferdselssektoren. Disse medlemmer støtter derfor Regjeringens arbeid for å redusere skadelige utslipp fra transport gjennom skjerpede miljøkrav, satsing på nullutslippsteknologi og overgang til mer kollektivtrafikk,

som skissert i Nasjonal transportplan. Det er nødvendig å redusere utslippene av klimagasser fra samferdselssektoren og redusere de lokale miljøproblemene som trafikken medfører. Disse medlemmer er tilfreds med Regjeringens strategi for en mer miljøvennlig bytransport, med redusert bilavhengighet og økt kollektivtrafikk.

Disse medlemmer mener det er nødvendig å få mer igjen for de ressursene som stilles til disposisjon for samferdselsformål. Økt bruk av konkurranse og gjennomgående bruk av anbud når det gjelder offentlige kjøp av varer eller tjenester innen samferdselssektoren er viktige virkemidler for å sikre en effektiv ressursutnyttelse, enten det gjelder infrastruktur eller transporttjenester.

Disse medlemmer mener at ressurser som frigjøres gjennom konkurranseeksponering og omlegging av samferdselsens forvaltningssystemer, i hovedsak må tilbakeføres samme sektor.

Disse medlemmer vil peke på at en slik politikk har som mål å gjøre hverdagen lettere for passasjerer og transportbrukere. Det vil også bidra til å sikre norske arbeidsplasser og næringsliv.

Disse medlemmer vil understreke at transportsystemet skal være for alle og støtter Regjeringens arbeid for å styrke funksjonshemmedes tilgang til alle transportformer. Personer med nedsatt funksjonsevne må i størst mulig grad kunne betjenes av det vanlige transportnett. Disse medlemmer mener gode grunner tilsier at tilgjengelighet bør være et av hovedmålene for samferdselssektoren og viser til merknader under kap. 1.2.

Disse medlemmer mener et godt utbygd vegnett er selve livsnerven i transportsystemet. I distriktene er vegtransport ofte eneste alternativ og bedre vegløsninger er helt sentralt for å sikre framkommelighet, sikkerhet og miljø i mer befolkningstette strøk. Disse medlemmer er glade for at rammene til vegformål er økt i Nasjonal transportplan 2006-2015 og mener midlene er fordelt på en fornuftig måte mellom stam-

veger og øvrige riksveger. Det er også riktig å styrke vegvedlikeholdet slik at vegkapitalen opprettholdes.

Disse medlemmer ønsker økt transport med jernbane, både av personer og gods. Jernbanen er det mest sikre og miljøvennlige transportmiddelet. Særlig rundt de store byene burde jernbanen ha store vekstpotensialer og bli et mer aktuelt alternativ til privatbilen for flere. Disse medlemmer registrerer med tilfredshet at bevilgningene til jernbaneformål økes i NTP 2006-2015 og støtter Regjeringens forslag til kanalisering av jernbanesatsingen mot lokaltrafikken rundt de store byene, intercitytriangler og godstransport mellom de store landsdelene og til utlandet.

Disse medlemmer vil legge til rette for at sjøtransporten kan øke sine markedsandeler. I Norge går en relativt stor andel av godstransporten på kjøll, men andelen er synkende. Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen i NTP prioriterer beredskapsarbeidet mot akutt forurensing og tiltak som bedrer sikkerhet og framkommelighet langs kysten, og mener dette er en riktig prioritering. Disse medlemmer er enig i at dagens havnestruktur skal videreføres og at denne skal deles inn i to nivåer.

Disse medlemmer mener luftfarten må sikres rammevilkår som gjør det mulig å opprettholde et godt rutetilbud over hele landet. Samferdselsdepartementets kjøp av lufthavntjenester har økt betydelig de siste årene. Nye krav til sikkerhet vil føre til ytterligere kostnader. Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen foreslår mindre endringer i lufthavnstrukturen og flyrutetilbudet for å sikre det økonomiske grunnlaget for å opprettholde et samlet sett godt flyrutetilbud i distriktene og mener dette er riktige prioriteringer.

1.2.2 Generelle merknader frå Arbeidarpartiet

ØKONOMISKE RAMMER

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet vil auka rammene med 22 mrd. kroner i perioden 2006-2015. Dei auka rammene skal i hovudsak gå til investeringar.

Dei auka rammene vert å fordela slik:

	2006-2015	pr. år
Veg:		
Stamvegar	4 mrd. kroner	0,4 mrd. kroner
Øvrige riksvegar	5 mrd. kroner	0,5 mrd. kroner
Rassikring	1 mrd. kroner	0,1 mrd. kroner
Jernbane:		
Investeringar i lina	10 mrd. kroner	1 mrd. kroner
Andre kollektivtiltak:		
Insentivordninga	1 mrd. kroner	0,1 mrd. kroner
Alt. bruk av riksvegmidlar til koll.føremål	0,5 mrd. kroner	0,05 mrd. kroner
Kystverket	0,5 mrd. kroner	0,05 mrd. kroner
Totalt	22 mrd. kroner	2,2 mrd. kroner

Desse medlemene vil peike på at løyningar av den auka ramma til investering i jernbane bør skje først i perioden ut frå kva som er mest lønsamt i høve til å få mest att for desse investeringane. Dei auka rammene gjer det mogleg å forsera prosjekt som alt er inne i ramma, samt å ta inn nye prosjekt i tråd med Jernbaneverket sitt satsingsalternativ 2B.

Desse medlemene meiner at rekkefylgje kan fråvikast dersom det er naudsynt ut frå dei einskilde prosjekt sin planstatus e.l.

Det er desse medlemene sin føresetnad at den auka ramma til jernbaneføremål skal kunna finansierast med lån og at ekstrasatsinga kan løyvast over statsbudsjettet over ein lengre periode etter nærare vurdering.

Desse medlemene fremjar følgjande forslag:

"1. Ramme

Stortinget ber Regjeringa auke ramma til samferdselsformål med 22 mrd. kroner i perioden 2006-2015 i høve til St.meld. nr. 24 (2003-2004). Stortinget ber Regjeringa nytte dei auka løyvingane med slik fordeling:

	2006-2015	pr. år
Veg:		
Stamvegar	4 mrd. kroner	0,4 mrd. kroner
Øvrige riksvegar	5 mrd. kroner	0,5 mrd. kroner
Rassikring	1 mrd. kroner	0,1 mrd. kroner
Jernbane:		
Investeringar i lina	10 mrd. kroner	1 mrd. kroner
Andre kollektivtiltak:		
Insentivordninga	1 mrd. kroner	0,1 mrd. kroner
Alt. bruk av riksvegmidlar til koll.føremål	0,5 mrd. kroner	0,05 mrd. kroner
Kystverket	0,5 mrd. kroner	0,05 mrd. kroner
Totalt	22 mrd. kroner	2,2 mrd. kroner

2. Vegar

Stortinget ber Regjeringa om å nytta den auka ramma til stamvegar med 4 mrd. kroner i NTP perioden 2006-2015 til følgjande forsering av og ekstra løyving til stamvegsprosjekt i perioden 2006-2015:

Korridor 1. Oslo-Svinesund

Forsering av E6

Korridor 2. Oslo-Ørje/Magnor

Forsering av E18

Forsering av rv 2

Rv 2, auka løyving 300 mill. kr

Rv 35 Jevnaker-Olimb, auka løyving 100 mill. kr

Korridor 3. Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger

E18 Kristiansand-Grimstad; auka standard og ekstra parsell, ev. E39 vest for Kristiansand 250 mill. kr

E39 Vigeland-Osestad, forsering

Rv 23 Måna-Lier, statleg løyving 150 mill. kr

Rv 150 Ulvensplitten, auka løyving 150 mill. kr

Korridor 4. Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim

E39 Stavanger-Ålesund, auka løyving 1 000 mill. kr

E39 Ålesund-Trondheim/Høgkjølen, løyving 100 mill. kr

Korridor 5. Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Førde

E134 Århus-Gvammen, statleg løyving 300 mill. kr

E16 Hamang-Wøyen 100 mill. kr

E16 Steinsfjordbrua, statleg løyving	50 mill. kr
Rv 7/rv 52 Sokna-Ørgenvika, forsering, auka løyving	150 mill. kr
E16 Øye-Borlaug	100 mill. kr
<i>Korridor 6. Oslo-Trondheim med armar til Ålesund og Trondheim</i>	
Rv 4 Oppland, forsering	
Fossumdiagonalen, auka løyving	200 mill. kr
E6 Oppland, auka løyving	200 mill. kr
Soknedalen, forsering, auka løyving	100 mill. kr
Oppdal sentrum, statleg løyving	50 mill. kr
<i>Korridor 7. Trondheim-Bodø med armar til svenskegrensa</i>	
E6 strekningvisse utbetringar i Nord-Trøndelag, herunder Nes bru, statleg løyving	150 mill. kr
Helgelandspakka, statleg løyving	150 mill. kr
Rv 80 Fauske-Bodø, statleg løyving	100 mill. kr
<i>Korridor 8. Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes med arm til Lofoten mv.</i>	
E6 Narvik-Bjerkvik	100 mill. kr
E6 Vest for Alta, auka løyvingar	200 mill. kr

Stortinget ber Regjeringa om å nytta den auka ramma til øvrige riksveggar med 5 mrd. kroner etter same fordelingsnøkkel som i sitt forslag i St.meld. nr. 24. (2003-2004). jf tabell:

Forslag til fordeling av ramma til øvrige riksveggar

Fylke	Regjeringa 2006-2009 mill. 2004-kr.	Regjeringa 2010-2015 mill. 2004-kr.	NTP totalt	Ap 2006-2009	Ap 2010-2015	Ap samla påplussing	Totalt Aps alternativ
Østfold	200	610	810	60	210	270	1 080
Akershus	490	760	1 250	160	240	400	1 650
Oslo	550	770	1 320	180	240	420	1 740
Hedmark	150	340	490	40	120	160	650
Oppland	140	300	440	40	90	130	570
Buskerud	430	470	900	140	150	290	1 190
Vestfold	170	470	640	60	150	210	850
Telemark	310	400	710	100	120	220	930
Aust-gder	150	330	480	40	120	160	640
Vest-Agder	220	360	580	80	120	200	780
Rogaland	530	660	1 190	180	210	390	1 580
Hordaland	850	1 030	1 880	280	330	610	2 490
Sogn og Fjordane	330	630	960	120	210	330	1 290
Møre og Romsdal	570	490	1060	180	150	330	1 390
Sør-Trøndelag	190	430	620	60	150	200	830
Nord-Trøndelag	210	240	450	60	90	150	600
Nordland	300	400	700	100	120	220	920
Troms	200	420	620	60	150	210	830
Finnmark	180	120	300	60	30	90	390
Sum	6 170	9 230	15 400	2 000	3 000	5 000	20 400

Fordelinga av dei auka rammene må kunna vurderast nærare i samband med handlingsplanane og budsjettet for det einskilde år, slik at det vert god framdrift i dei einskilde prosjekt og at prosjekt vert gjennomførte ganske løpande.

3. Jernbane

Stortinget ber Regjeringa auke ramma til jernbaneføremål med 10 mrd. kroner i perioden 2006-2015. Stor-

tinget ber Regjeringa sørge for at dei auka rammene gjer det mogleg å forsera prosjekt som alt er inne i ramma, samt å ta inn nye prosjekt i tråd med Jernbaneverket sitt satsingsalternativ 2B.

Rekkefylgje kan fråvikast dersom det er naudsynt ut frå dei einskilde prosjekt sin planstatus e.l.

Det er ein føresetnad at den auka ramma til jernbaneføremål skal kunna finansierast med lån og at ekstrasat-

singa kan løyvast over statsbudsjettet over ein lengre periode etter nærare vurdering.

4. Kystverket

Stortinget ber Regjeringa auke ramma til Kystverket med 0,5 mrd. kroner i perioden 2006-2015. Stortinget ber Regjeringa sørge for at den auka ramma prioriterast til fiskerihamner og farleier."

GENERELT

Disse medlemmer 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 forurensing av miljøet. Disse medlemmer vil framheve betydningen av sikkerhet innenfor trafikksektoren, og legger til grunn visjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller alvorlige skadde i trafikken.

Disse medlemmer mener Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015 er for lite ambisiøs og framtidsrettet. Forslaget tar ikke innover seg samferdselssektorens utfordringer. Regjeringens forslag til NTP tar ikke igjen det store etterslepet hittil i planperioden.

Disse medlemmer vil føre en mer aktiv transportpolitikk enn Regjeringens forslag legger opp til. Økte økonomiske rammer er nødvendig for å løse de store utfordringene landet står overfor på denne sektoren. Disse medlemmer mener at det er viktigere å sikre næringsliv og enkeltmennesker et godt transporttilbud enn å gi skattelette til de som har mest fra før.

Disse medlemmer vil vise til at Arbeiderpartiet er et parti som satser både på veg og jernbane og derfor øker rammene til veg og jernbanebygging med 22 mrd. kroner i planperioden. Disse medlemmer mener at økt framkommelighet vil bedre næringslivets vilkår og være et viktig bidrag for å hindre at norske bedrifter flagger ut.

Disse medlemmer legger i tillegg stor vekt på at folk settes i arbeid som følge av økt satsing på samferdselssektoren. Investering i samferdselsprosjekter har høy sysselsettingseffekt, både direkte og indirekte.

Disse medlemmer viser til at 1 mill. kroner investert i veg gir i gjennomsnitt 2 årsverk, 1 direkte og 1 indirekte. I tillegg til å skape direkte sysselsetting innen bygg og anleggssektoren skaper investeringer i samferdselsprosjekter økt framkommelighet. Dette er en forutsetning for å opprettholde og videreutvikle arbeidsplasser i hele landet.

VEG

Disse medlemmer vil satse på økte investeringer i veger i sitt forslag til økonomiske rammer utover Regjeringens forslag. Etterslepet på veginvesteringer ligger etter tre år inne i NTP på 1,3 mrd. kroner i forhold til handlingsplanen. Regjeringens framlagte forslag vil på ingen måte ta igjen dette etterslepet. I tillegg er noen prosjekter som lå inne i forrige NTP blitt tatt ut i Regjeringens framlagte forslag. Dette skyldes det

økonomiske etterslepet og dels at mange prosjekter har blitt dyrere enn antatt.

Disse medlemmer viser til at de under behandlingen av NTP har møtt et massivt krav om økte bevilgninger til veger ute i landet. Mange er bekymret for det store etterslepet og fordi store deler av stamvegnettet ikke fyller fastsatte krav til standard. Disse medlemmer vil først og fremst prioritere investeringer i vegprosjekt i sitt forslag. En slik økning vil gå til utbygging av nye prosjekter og ferdigstilling av igangsatte. Slik vil disse medlemmer nå sine mål om økt framkommelighet, økt trafiksikkerhet og bedre tilrettelegging for spredt bosetting og næringsvirksomhet.

Disse medlemmer mener at mer penger til veg samt rassikring er nødvendig for å ivareta folks krav til trygg framkommelighet. Økt satsing på rassikring er nødvendig for å trygge folks trafikkårer mange steder i landet. Rasfare gir utrygghet for trafikanter som ferdes på utsatte strekninger; og skaper uforutsigbarhet for næringslivet. Disse medlemmer vil derfor bruke 1 mrd. kroner utover Regjeringens forslag til rassikring i planperioden.

JERNBANE

Disse medlemmer mener jernbanen, med unntak av Flytoget, i hovedsak ble bygget fra 1854 til 1910 og under siste verdenskrig og trenger en opprusting dersom Norge skal ha ambisjoner om å flytte persontransport og godstransport over fra veg til bane.

Disse medlemmer mener at jernbanen i dag står ved et sporskifte. Brukes det ikke mer penger til investeringer i infrastruktur nå, vil jernbanen tape ytterligere i forhold til vegtrafikken. Jernbanenettet trenger en storstilt modernisering skal vi kunne opprettholde jernbanen som miljøvennlig og konkurransedyktig transportmiddel i fremtiden.

Disse medlemmer peker på at med dagens gamle og dårlige infrastruktur blir utnyttelseeffekten av ny togteknologi minimal. Etterslepet på jernbaneløyvingane tre år inne i Nasjonal transportplans periode er på 1,6 mrd. kroner i forhold til handlingsplanen. Et dårlig banenett gir både store vedlikeholdsutgifter og et dårlig togtilbud. Et moderne nett med høy kapasitet vil derimot redusere vedlikeholdsutgiftene betraktelig, samtidig som at mulighetene for flere avganger og raskere tog vil gi et mer tilfredsstillende og attraktivt tilbud.

Disse medlemmer legger stor vekt på at jernbanen har fortrinn når det gjelder arealeffektivitet, miljø, trafiksikkerhet og effektiv transport.

Disse medlemmer mener Regjeringens framlagte forslag til investeringsramme for jernbanen ikke ivaretar behovet for opprusting og nysatsing på jernbanen i Norge. Disse medlemmer viser til at etatens ramme på 13,5 mrd. kroner var et forvitringalternativ, og at Regjeringens alternativ på 16,4 mrd. kroner er langt unna en satsing på jernbanen.

Disse medlemmer mener det er helt nødvendig med et kraftig løft på investeringssiden for jernbanen nå, og legger derfor inn 10 mrd. kroner utover Regje-

ringens forslag for fortsatt i framtiden å kunne opprettholde jernbanen som miljøvennlig transportmiddel for personer og gods.

Disse medlemmer vil peke på at Jernbaneverket i utredningen "Utfordringer og valg for jernbanesektoren" har analysert ulike scenarier med økte rammer til investering i jernbane, henholdsvis 28 og 46,5 mrd. kroner i planperioden, i tillegg til etatens ramme på 13,5 mrd. kroner.

I utredningen legger Jernbaneverket til grunn den standard og det omfang av jernbanenettet som etaten mener gir best utnyttelse av jernbanens fortrinn i det samlede transportsystemet i Norge. I dag har jernbanenettet ikke kapasitet til å ta mer trafikk omkring de store byene. Dette setter begrensninger for jernbanens konkurranseevne.

Jernbaneverket foreslår en begrenset modernisering av jernbanenettet slik at kapasitet og kvalitet tilfredsstiller dagens og framtiden krav. Ca. 10 pst. av nettet på i overkant av 4 000 km bør moderniseres enten med ny trasé eller utbedring av eksisterende. Investeringssomfanget for en slik modernisering er på rundt 28 mrd. kroner. Dette vil etter Jernbaneverkets vurderinger gi en moderne og effektiv jernbanetransport der jernbanen er et viktig alternativ eller supplement til vegtrafikk.

Disse medlemmer er enige i disse vurderinger og valg og vil derfor legge inn økningen i jernbaneinvesteringer slik at Jernbaneverkets såkalte scenario 2B kan fullføres. Disse medlemmer vil foreslå at de økte rammene på 10 mrd. kroner gis i de første 4-6 årene. Dette gir bedre effektivitet, sparte kostnader og mer jernbane for pengene.

Dette er en satsing rettet inn mot storbyer og InterCity, og innebærer en sterkere satsing og finansiering slik at tiltak blir tidligere ferdig. Disse medlemmer forutsetter at dette vil redusere kostnadene slik at scenario 2B kan oppfylles med 26,4 mrd. kroner. Disse medlemmer mener at en lånefinansiering som kan utlignes over flere år må vurderes for å få dette til.

Disse medlemmer viser til at satsingen vil gi rom for følgende prosjekter:

Rundt storbyene

Regjeringens ramme:

- Dobbeltspor Stavanger - Sandnes
- Lysaker stasjon
- Utvidelse til fire spor Lysaker - Sandvika
- Ski stasjon
- Utvidelse til fire spor Kolbotn - Ski
- Gevingåsåsen tunnel (Trondheim - Hell)
- To spor Bergen - Fløyen
- Kolbotn - Oslo S (delfinansiering)
- Arna - Bergen dobbeltspor

Med Arbeiderpartiets økning:

- Ulriken tunnel

InterCityområdet og regional trafikk

Regjeringens ramme:

- Dobbeltspor Barkåker - Tønsberg
- Kryssingskapasitet Eidsvoll - Hamar
- Barkåker - Tønsberg
- Gevingåsåsen tunnel fullføres
- Økt omfang Intercityområdet

Med Arbeiderpartiets økning:

- Strømforsyning Gjøvikbanen
- Dobbeltspor Sandbukta - Moss
- Dobbeltspor Haug - Onsøy
- Dobbeltspor Holm - Holmestrand
- Dobbeltspor Holmestrand - Nykirke
- Ny trasé og tunnel Farriseidet - Porsgrunn
- Ringeriksbanen

Godstrafikk

Regjeringens ramme:

- Fjernstyring Mosjøen - Bodø, inkl. kryssingsspor
- Ny godsterminal på Ganddal
- Ombygging og utvidelse av godsterminalen på Alnabru
- Strømforsyning (forbedret kapasitet)
- Kryssingsspor Hamar - Trondheim
- Utvidet profil til UIC-GC på Østfoldbanen og Ofofbanen

Stasjoner-/knutepunkt mv.

Regjeringens rammer:

- Radiokommunikasjon GSM-R (sluttfinansiering)
- Ulike stasjons-/knutepunkt, generell kapasitetsøkning, sikkerhets- og miljøtiltak mv. (ref. Jernbaneverkets reviderte handlingsprogram for 2002-2005)

Med Arbeiderpartiets økning:

- Økt omfang av ulike stasjons-/knutepunkt, generell kapasitetsøkning, sikkerhets- og miljøtiltak mv. (ref. Jernbaneverkets reviderte handlingsprogram for 2002-2005).

MILJØVENNLIG TRANSPORT

Disse medlemmer vil påpeke viktigheten av å satse på en mer miljøvennlig transportpolitikk. Samferdselssektoren står for 25 pst. av de nasjonale klimautslipp. Disse medlemmer mener det skal være et mål å tilrettelegge for mer miljøvennlig trafikk. Disse medlemmer legger derfor stor vekt på å overføre mer godstransport fra veg over til bane og kjø. Disse medlemmer legger også vekt på større satsing på kollektivtransport.

Disse medlemmer mener tilrettelegging for økt bruk av kollektivtransport først og fremst er tjenelig i og rundt storbyene. Disse medlemmer har som mål at kollektivtransporten skal utvikles til et reelt alternativ til bilen i byer og bynære områder, slik at veksten i biltrafikken i disse områdene kan flate ut. Disse medlemmer mener at kollektivtilbudene skal være lett tilgjengelige for alle. Det må være et mål at det skal være rimeligere og raskere å reise kollektivt enn å kjøre bil. Disse medlemmer vil styrke kollektivtransporten i de største byene med 1 mrd. kroner i perioden. Dette skal gå til insentivordningen. I tillegg

vil disse medlemmer øke bevilgningene til alternativ bruk av riksvegsmidler til kollektivtiltak med 500 mill. kroner. Disse medlemmer viser også til at Arbeiderpartiets satsing på jernbane er en del av målet om mer miljøvennlig trafikk.

Disse medlemmer viser til at det sentrale Østlandsområdet er landets mest folkerike og tettest befolkede område. Økende biltrafikk vil bidra til både båndlegging og forringing av natur- og jordbruksareal som elles kunne bli brukt til byutvikling eller friområder. Allerede i dag er 200 000 personer i Oslo ramma av helseskadelig luftforurensing. De viktigste flaskehalsene ligger rundt de store byene, og særlig i Osloområdet. Disse medlemmer viser derfor til egen merknad der det bes om at det i forbindelse med arbeidet med hovedstadsmeldingen (jf. Innst. S. nr. 117 (2003-2004)) også legges inn et eget program for å løse de transportproblemene på veg og bane som er nødvendige i Osloområdet for å sikre en god og effektiv framkomst for både befolkning og næringsliv.

Disse medlemmer vil videre vise til at ordninger som lav momssats for persontransport, belønningsordningen, studentrabatter og statlige kjøp har vært viktige bidrag til å styrke kollektivtransporten. Men fortsatt er mangelen på friske penger akutt mange steder i landet. Det gjelder først og fremst de større byene. Derfor er det viktig med en mer offensiv satsing i planperioden.

Disse medlemmer viser til egen merknad der det fremmes forslag om en betydelig økning i rammene for denne ordningen. Det vil være behov for en større satsing som kan rettes direkte inn mot driften av kollektivtransporten i de større byene. Disse medlemmer ber også om en vurdering av en egen budsjettpost for tilskudd til drift av kollektivtransporten i de større byene.

Disse medlemmer vil også peke på at hydrogen kan bli en av framtidens viktigste energibærere, og at det ligger godt til rette for å ta i bruk denne energiformen i Norge. Spesielt aktuelt mener disse medlemmer det er å ta i bruk hydrogen i transportsektoren i tillegg til energisektoren.

LUFFTRANSPORT

Disse medlemmer legger stor vekt på verdien av en godt tilgjengelig og brukervennlig regional luft-

havnstruktur. Disse medlemmer peker på at mange steder i landet fungerer flytransport som et kollektivtilbud. Lufthavnstrukturen er derfor en viktig faktor i distriktspolitikken: For bosettingsmønsteret og framkommeligheten mange steder i landet.

Disse medlemmer har merket seg at en i årene som kommer vil møte økonomiske utfordringer knyttet til strengere krav om sikkerhet ved de nasjonale lufthavnene. Disse medlemmer merker seg at Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med egen sak i forbindelse med lufthavnstrukturen. Innenfor luftfarten vil disse medlemmer prioritere et godt utbygd nett av stamflyplasser og regionale flyplasser. Disse medlemmer mener det er viktig at staten må bidra til å sikre ulønnsomme flytilbud i distriktene. Lufthavnstrukturen må ses i sammenheng med det øvrige transporttilbudet i distriktene.

SJØTRANSPORT

Disse medlemmer mener havnene er en viktig del av det samlede transportnettet, og peker på at størstedelen av utenrikstransporten av varer foregår med skip. Havne- og sjøtransportpolitikken er derfor en helt sentral del av vår samlede samferdselspolitikk.

Disse medlemmer peker på at det er mye ugjort langs kysten, herunder utbygging og utbedring av fiskerihavner, farleder og økt utbygging og vedlikehold av fyr og merker. Statens investeringer i havnesektoren er i all hovedsak rettet inn mot utbygging av fiskerihavner og farleder. Disse medlemmer mener fiskerihavneutbygging er et sentralt element i arbeidet for å legge til rette for lønnsom næringsaktivitet i alle ledd i fiskerieringen som igjen er viktig for å bevare hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.

Disse medlemmer vil peke på at de statlige investeringene til havneformål er små i forhold til investeringene i veg og jernbane, og vil øke investeringene til havneformål med 0,5 mrd. kroner.

1.2.3 Generelle merknader frå Framstegspartiet

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet legger med dette frem forslag til følgende ramme for Nasjonal transportplan 2006-2015:

Tabell, rammeforslag statlige midler. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2004-kroner

	Regjeringens forslag til NTP 2006-2015	Fremskrittspartiets forslag til NTP 2006-2015
Jernbaneverket	4 700	2 980
Statens vegvesen	12 250	19 750
Kystverket	600	500
Statlige kjøp av regionale lufthavntjenester	300	310
Kjøp av persontransport med tog	1 400	750
Sum	19 250	24 290

Disse medlemmer fremmer følgende forslag til rammer for Nasjonal transportplan 2006-2015:

"Tabell, rammeforslag statlige midler. Mill. 2004-kroner

	Regjeringens forslag til NTP 2006-2015	Fremskrittspartiets forslag til NTP 2006-2015
Jernbaneverket	47 000	29 800
Statens vegvesen	122 500	197 500
Kystverket	6 000	5 000
Statlige kjøp av regionale lufthavntjenester	3 000	3 100
Kjøp av persontransport med tog	14 000	7 500
Sum	192 500	242 900"

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

Disse medlemmer vil peke på at Nasjonal transportplan 2006-2015 (NTP) skal være et instrument for å nå dette målet. Hvis NTP skal være det verktøyet NTP var ment å være, må de forskjellige partiene på Stortinget følge opp sine lovnader og vedtak gjennom de årlige bevilgningene i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet. Dette har ikke vært gjort i inneværende periode hvor en ser stor forskjell mellom hva de enkelte parti lovet i forbindelse med behandlingen av NTP 2002-2006, og hva som er foreslått i forbindelse med de årlige behandlingene av Statsbudsjettet.

Disse medlemmer vil vise til at i et land som Norge med lange avstander og spredt bosetning, vil et godt utbygd veinett med høy standard være avgjørende for at næringsliv skal kunne fungere på en effektiv måte. Derfor ønsker Fremskrittspartiet å prioritere investeringer og vedlikehold av veinettet høyst. Fremskrittspartiet ser på mulighetene som det enkelte individ har til bruk av bil, både til arbeidsformål og rekreasjon, som positivt, og noe som bedrer den enkeltes livskvalitet. I konkurranse med jernbane har bilen overlegne konkurransefortrinn, det kan her nevnes hurtighet, fleksibilitet, og ikke minst, økonomi.

Disse medlemmer mener en omorganisering av Samferdselsdepartementet til et Transportdepartement som har ansvaret for land-, vann- og lufttransport, inkludert havner, flyplasser og transportterminaler vil gjøre prioriteringene mellom de forskjellige sektorene enklere og mer oversiktlig. En slik omorganisering vil også gjøre det lettere å se helheten mellom bil-, bane-, båt- og lufttransport og derved legge til rette for at disse transportformene utfyller hverandre.

Disse medlemmer vil vise til at det er opprettet flere tilsyn, blant annet Jernbanetilsynet og Luftfartstilsynet. Disse tilsynene bør etter disse medlemmers mening slås sammen i ett tilsyn for lettere å utnytte den totale informasjonsflyten. Dette transporttilsynet bør ikke ligge under Samferdselsdepartementet, men overflyttes til et annet departement.

Disse medlemmer vil peke på at selv om det er kostbart å fly, gjør de lange avstandene i Norge fly til en

nødvendighet. Det må derfor legges til rette for konkurranse slik at flyprisene kan reduseres.

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

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

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

Disse medlemmer mener det raskest mulig må bygges ut firefelts motorvei med midtdeler på alle veier som har en årsdøgntrafikk på over 10 000 biler. Derfor foreslår disse medlemmer at E18 fra Kristiansand til svenskegrensen og E6 mellom Svinesund til Trondheim fortløpende bygges ut til firefelts vei med midtdeler. Dette vil fjerne mange av dødsulykkene og de mange ulykkene hvor personer blir hardt skadd. Disse medlemmer vil videre bygge ut E6 mellom Trondheim og Kirkenes til tofelts motorvei, med unntak av de strekningene hvor årsdøgntrafikken tilsier firefelts vei. Disse medlemmer vil vise til at for Vestlandet er både trafikken som går nord-sør fra Trondheim via Bergen til Kristiansand på E39 viktig, men også trafikken øst-vest fra Bergen til Oslo er viktig. Disse medlemmer vil derfor satse på en rask utbygging av E39 uten bruk av bompenger, samtidig som Haukeliveien kortes kraftig ned. Dette vil gi næringslivet og privatpersoner på Vestlandet et kraftig løft, og styrke deres konkurransekraft.

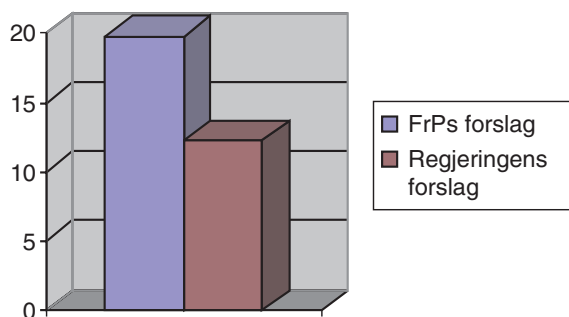
Disse medlemmer er bekymret over at en stadig større del av investeringsmidlene innen veisektoren bompengefinansieres. Disse medlemmer viser til at staten tar inn langt over 40 mrd. kroner i forskjellige bilrelaterte avgifter inkludert merverdiavgift på avgiftene. Disse medlemmer ser med bekymring på

den stadig økende bruk av bompenger. Dette er en ekstra skatt/avgift på bilisten, noe Fremskrittspartiet på det sterkeste er imot.

Disse medlemmer vil i NTP 2006-2015 bruke 75 mrd. kroner mer på veibygging, rassikring og vedlikehold enn det som ligger inne i Regjeringens forslag til NTP for samme periode. Uten en slik satsing er etter disse medlemmers syn 0-visjonene uoppnåelig, og en vil se at ulykkesstatistikkene fortsatt vil holde seg høye i fremtiden. En slik satsing er også nødvendig for at næringslivet skal kunne omdanne sine lokale konkurransefortrinn til overskudd i bedriften gjennom at de kan frakte sine produkter til markedene for en akseptabel pris.

Rammefordeling for perioden 2006-2015 - Statens vegvesen:

Regjeringens forslag på 12,25 mrd. kroner mot Fremskrittspartiets forslag på 19,75 mrd. kroner pr. år.



Disse medlemmer viser til at jernbane kan være en effektiv løsning i områder med stor befolknings tetthet og begrenset tilgang på areal. Disse medlemmer konstaterer at det er få slike områder i Norge. Derfor ønsker disse medlemmer i langt større utstrekning å satse på bygging og vedlikehold av veinettet, fremfor investeringer i jernbanenettet og kjøp av tjenester fra NSB og andre aktører på linjen. Disse medlemmer viser til at passasjertallene fra de forskjellige jernbanestrekningene har gått kraftig ned i 2003. Dette viser etter disse medlemmers syn at jernbane ikke dekker de krav passasjerene stiller til befordringsmiddel. Disse medlemmer viser til at ekspressbusselskaper som tidligere har blitt nektet å gi et tilbud til passasjerene, med bakgrunn i at ruten gikk parallelt med jernbanelinjen, nå går med godt belegg. Dette viser at buss fullt ut konkurrer med jernbane.

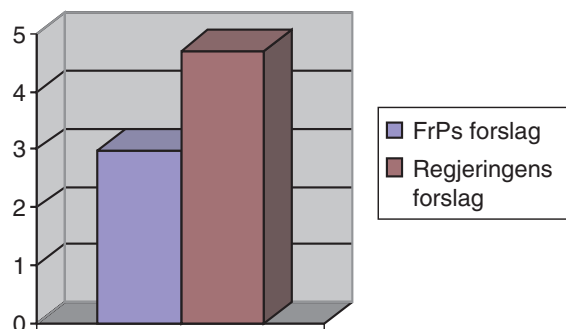
Disse medlemmer viser videre til at jernbanedrift går med store underskudd for operatøren og for Jernbaneverket, et underskudd som må dekkes av skattebetalerne. Bussdriften derimot mottar ikke tilskudd fra skattebetalerne, men er tvert imot en bidragsyter til veinettet gjennom skyhøye avgifter. Disse medlemmer er derfor fornøyd med at det i dag er langt lettere å få tillatelse til å opprette bussruter i konkurranse med toget, noe som ble tillatt etter press fra Fremskrittspartiet. Disse medlemmer viser til at selv om det er lettere å få slik tillatelse i dag, bør ikke busselskaper som ønsker å kjøre uten tilskudd behovsvurderes. Disse medlemmer mener at hvis passasje-

rene velger buss fremfor tog bør stasjonene nedlegges. Buss gir etter Fremskrittspartiets syn en langt mer fleksibel ruteløsninger for passasjerene til en langt lavere pris.

Disse medlemmer viser til at enkelte deler av godstransporten på jernbane betaler "kjøveveisavgift", denne avgiften gjelder ikke for all type transport og dekker ikke investerings-, drifts- og vedlikeholdskostnadene på linjen. Disse medlemmer mener at det ikke bør være forskjell på betalingen for bruk av infrastrukturen mellom veinettet og banenettet og vil foreslå at betalingen for infrastrukturen likebehandles.

Rammefordeling 2006-2015 - Jernbaneverket:

Regjeringens forslag 4,7 mrd. kroner og Fremskrittspartiets forslag på 2,98 mrd. kroner pr. år.



Disse medlemmer mener at behovet for konkurranse i lufttrafikken har vist sin berettigelse. Gjennom at lavprisselskaper har kommet til og presset på SAS/Braathens har økt, har også prisene blitt kraftig redusert. Det er nå mulig å fly mellom landsdeler til fornuftige priser.

Brukeravgiftene i Norge for å finansiere flyplassene er blant de høyeste i verden. For å redusere disse brukervavgiftene ønsker Fremskrittspartiet å fortsette effektiviseringen av Avinor AS. Omdanningen av Luftfartsverket til aksjeselskapet Avinor AS har etter disse medlemmers syn vært vellykket.

Driften av flyplasser i Norge skal i utgangspunktet være selvfinansiert. Avinor AS som driver de fleste flyplassene pålegger flyselskapene forskjellige typer brukervavgifter for å finansiere driften. Disse medlemmer mener at selv om det har kommet en del nye sikkerhetsavgifter etter angrepene på USA vil omdanningen av Luftfartsverket til aksjeselskap presse prisene ned, noe som vil muliggjøre et lavere avgiftsnivå sammenlignet med andre land.

Disse medlemmer mener kjøp av ulønnsomme ruter også må innbefatte kostnadene for bruk av kortbaneflyplassene. Disse medlemmer mener at flypassasjerer som flyr på stamflyplassene ikke bør betale for et rutenett Stortinget har vedtatt å opprette. Disse medlemmer mener at investeringer og drift av kortbanenettet bør finansieres over bevilgninger fra Stortinget. Disse medlemmer mener at etablering av private flyplasser er positivt og vil utgjøre et positivt korrektiv til Avinor AS.

Disse medlemmer vil vise til at Norge er et langstrakt land med mange og lange fjorder, båt som transportkilde er derfor en viktig del av norsk samferdsel. Fremskrittspartiet ønsker å sikre sjøtransport gode betingelser. Fremskrittspartiet vil fortsette å kjempe for at Norge skal ha et skattesystem som legger til rette for at redere kan ansette norske sjøfolk, blant annet gjennom en nettolønnsordning.

Disse medlemmer setter sikkerhet på sjøen høyt, derfor foreslås det økt satsing på etablering av farleder og vedlikehold av disse. Gjennom konkurranse vil det etter disse medlemmers syn frigjøres ekstra midler til dette.

Ferjedrift er en naturlig del av det offentlige veinettet og er følgelig et offentlig ansvar, men private ferjeselskaper bør stå for selve driften etter anbudsprinsippet. Disse medlemmer viser til at alt for få ferjestrekninger er anbudsutsatt. Ved konkurranse på alle ferjestrekninger vil samfunnet spare store summer som kan brukes til reduserte ferjetakster, og derved komme befolkningen til gode og spare næringsliv for store utgifter.

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

Disse medlemmer mener kollektiv transporttilbud skal utføres av private bedrifter etter markedsøkonomiske prinsipper, med reelle priser og med sunn konkurranse mellom transportselskapene. Der det ut fra samfunnsmessige årsaker er viktig å opprettholde markedsulønnsomme ruter, skal disse alltid legges ut på anbud.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å overføre Luftfartstilsynet, Post- og teletilsynet, samt Jernbanetilsynet fra Samferdselsdepartementet til et annet departement."

"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."

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

"Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige forslag slik at fartsgrensen på motorveger klasse A kan økes fra 90/100 km/t til 110 km/t."

"Stortinget ber Regjeringen skille all produksjon av transporttjenester og samferdselsrelatert vare- og tjenesteproduksjon fra offentlig myndighetsutøvelse."

"Stortinget ber Regjeringen foreta en modernisering og fornyelse av dagens regelverk slik at man kan etablere et fullstendig markedsstyrt transportmarked."

"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."

"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."

"Stortinget ber Regjeringen om å omorganisere dagens havner til aksjeselskaper."

"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om ettergivelse av bompengeselskapenes gjeld, slik at bomstasjonene kan fjernes. Eventuelle midler som er innkrevd, men ikke brukt, skal til de prosjekter de er innkrevd til."

1.2.4 Generelle merknader frå Sosialistisk Venstreparti

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener følgende seks mål må ligge til grunn for samferdselssektoren:

1. TRAFIKKSIKKERHET

Disse medlemmer mener at all transport i Norge skal være trygg, og støtter arbeidet med nullvisjonen om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken. Disse medlemmer viser til at det er veitrafikken som har flest alvorlige ulykker, selv om antallet drepte i trafikken er halvert siden 1970, på tross av at trafikken i samme periode er tredoblet. Disse medlemmer viser til at Norge er blant verdens beste når det gjelder trafikksikkerhetsarbeid, og vil at Norge skal befeste denne stillingen. For at antallet ulykker på veiene skal gå ned må trafikksikkerhet prioriteres høyere.

Disse medlemmer mener det er galt å ha som hovedmål å få mer vei igjen for pengene. Hovedmålet for veisektoren må være hvordan vi kan få mest mulig trafikksikkerhet igjen for pengene som investeres. Tiltak for sikring av gående og syklende, samt utbedring av trafikksikre strekninger, bygging av midtdele, og overgang fra bil til kollektive transportformer er kostnadseffektive tiltak.

2. MILJØVERN

Disse medlemmer mener at miljømål må være styrende for prioriteringene innenfor samferdselssektoren, og planer og prioriteringer må utformes slik at nasjonale og internasjonale miljømål kan oppfylles. Utslippene av klimagasser fra transportsektoren øker

og er ved siden av petroleumssektoren den største bidragsyteren til utslipp av klimagasser i Norge.

Disse medlemmer mener at samferdselssektoren må ta sin pliktmessige andel av klimaforpliktelsene. Dette innebærer en nedprioritering av bygging av nye firefelts motorveier, og en storsatsing på miljøvennlig jernbane og kollektivtrafikk. Dette innebærer også en økt satsing på miljøvennlig drivstoff som bioetanol, biodiesel og hydrogen. Disse medlemmer viser til forslag fra Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Arbeiderpartiet i Dokument nr. 8:11 (2002-2003) om tiltak for å legge til rette for økt bruk av 0-utslippsbiler i Norge.

Disse medlemmer viser til at veitrafikk er den dominerende kilden til lokal luftforurensning (NO₂ og svevestøv) ut i fra årlige utslippsmengder, både gjennom piggdekkbruk og eksosutslipp. Høsten 2002 ble det vedtatt en forskrift om lokal luftkvalitet. Den inneholder juridisk bindende grenseverdier for svevestøv, NO₂, SO₂, benzen, CO₂ og bly. Grenseverdiene for de ulike stoffene skal ikke overskrides etter 2005 og 2010. Forskriften er basert på EUs direktiver for lokal luftkvalitet. Tiltakene som er beskrevet i Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan vil ikke føre til at målsetningene for redusert luftforurensning nås. Disse medlemmer understreker at skal helsefarlig luftforurensning unngås, krever det at kollektivtransporten blir ryggraden i transportsystemet i byene, og at det satses systematisk på sykkel som framkomstmiddel.

Disse medlemmer viser til at veitrafikk er den desidert viktigste kilden til støyplager i Norge. Reviderte tall fra Statistisk sentralbyrå viser at veitrafikken stod for nesten 80 pst. av plagene i 2002. Industri, jernbane, luftfart og bygg og anlegg bidro alle med 4 pst., mens næringsvirksomhet sto for 3 pst. Disse medlemmer mener innsatsen mot støyplager fra veitrafikk må økes når det gjelder avbøtende tiltak, men enda viktigere er det å planlegge samferdselsinfrastrukturen slik at støyproblemer unngås.

Disse medlemmer vil understreke at urørt natur og det biologiske mangfoldet er verdifulle ressurser vi må verne om. I Norge er vel 3 000 arter oppført på rødlisten over arter som er truede eller sårbare. Skal vi hindre at disse artene utrykkes, må artenes leveområder sikres. Våtmarksområder er eksempel på verdifulle leveområder som er sårbare for inngrep. Vei- og jernbaneutbygginger må skje på en slik måte at verdifull natur skånes. Disse medlemmer vil også understreke at vurderinger av redusert arealbruk bør veie tyngre i planlegging av samferdselsinfrastrukturen.

3. LEVENDE DISTRIKTER OG REGIONER

Disse medlemmer viser til samferdselssektorens spesielle betydning for å skape levende distrikter, regional utvikling, bedre vilkår for verdiskaping, sysselsetting og bosetting i Norge. Dagens bosettingsmønster er i stor grad basert på utnyttelse av de lokale ressursene, som fisk, energi, utmark, skog og jordbruk, men også friluftaktiviteter og turisme. En desentrali-

sert bosetting er en forutsetning for å skape en bærekraftig forvaltning av naturressursene, både fordi arbeidet krever nærhet og fordi en bærekraftig forvaltning krever erfaringsbasert kunnskap om lokale naturforhold. For å kunne opprettholde strukturen i bosettingen og næringslivet, er godt utbygde kommunikasjoner en nødvendig rammebetingelse. Dette er utfordringer som krever at samferdselen i distriktene må prioriteres høyere. Disse medlemmer vil derfor understreke betydningen av en samferdselspolitikk som legger til rette for at bosettingsmønsteret kan holdes oppe og at lokalsamfunn over hele landet kan utvikles.

Disse medlemmer mener det er viktig å redusere avstandsulempene for distriktene. Dårlig standard og vedlikehold av veier skaper store ulemper for distriktene. For store deler av vegnettet i distriktene er preget av dårlig standard, flaskehals og aksellastbegrensninger. Disse medlemmer mener at en rekke ferjestrekninger har for dårlig tilbud. Flere steder er kapasiteten for liten, og det er for få avganger.

Disse medlemmer peker på at barns sikkerhet, framkommelighet og fysiske aktivitetsnivå i veldig mange bygder og lokalsamfunn er begrenset av den eksisterende samferdselsinfrastrukturen. Et endret fokus på dette er nødvendig, blant annet gjennom krav til gang- og sykkelinfrastruktur i tilknytning til alle skoler og sentrumsområder.

Disse medlemmer vil peke på at rasfaren er stor langs mange norske veier. Rasfarlige strekninger skaper stor utrygghet for de som reiser og ikke minst for de som må sende unger av gårde på en rasfarlig skolevei. Disse medlemmer understreker at Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan ikke løser problemene med rassikring i distriktene. Disse medlemmer viser til Sosialistisk Venstrepartis forslag i Dokument nr. 8:87 (2002-2003) om bedre kartlegging av rasfaren i Norge, samfunnsmessige konsekvenser og konkrete tiltak for å forhindre at menneskeliv og verdier går tapt.

4. MER GODS PÅ BANE OG SJØ, MINDRE PÅ VEI OG FLY

Disse medlemmer vil understreke at godstransporten i Norge i større grad bør skje med jernbane og båt. Blir mer gods fraktet med båt og jernbane fører det til langt mindre miljøbelastning. Store trailere på veiene skaper ofte farlige situasjoner i trafikken. Av hensyn til trafikksikkerheten er det også en fordel om mer av godstrafikken flyttes vekk fra veien. Det er også tryggere å frakte farlig gods på tog og båt, enn det er å frakte det på veien. Disse medlemmer vil peke på at det å frakte mer gods på kjøll og bane er viktig av hensyn til trafikksikkerheten, miljøet og en god samfunnsøkonomi. Dette vil også bidra til bedret framkommelighet og en god og bærekraftig næringspolitikk som kan styrke norsk bosettingsmønster og norske bedrifter.

Disse medlemmer viser til at summen av virkemidler i Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan tvert om vil gi økt vegtrafikk, flere vogntog og svekking av jernbanen og sjøtransporten. Dette vil være negativt

for både trafikksikkerhet og miljøet, og gi en dårlig samfunnsøkonomi.

Disse medlemmer mener at et sentralt virkemiddel for en omlegging til en mer bærekraftig samferdselspolitikk er riktig prising av de totale samfunnskostnadene ved bruk av infrastruktur. Det er lovhjemmel for veiprisering i Norge, og disse medlemmer ønsker at myndighetene aktivt skal bidra til at dette virkemiddelet blir brukt.

Disse medlemmer mener Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan ikke danner et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for en omlegging av gods- og havnepolitikken i en offensiv og miljøvennlig retning. Disse medlemmer vil derfor be Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en egen sak om gods-transport og havnestruktur i løpet av 2005.

5. TILGJENGELIGHET

Disse medlemmer vil peke på at transport skal være tilgjengelig for alle. Dagens tilbud til funksjonshemmede er ikke godt nok tilrettelagt. Funksjonshemmedes tilgang til alle transportformer må styrkes. Disse medlemmer støtter prinsippet om universell utforming av et tilgjengelig transportsystem, som innebærer at personer med nedsatt funksjonsevne i størst mulig grad skal kunne betjenes av det vanlige transportnettet.

Disse medlemmer vil vise til det svenske prosjektet "Hela resan", som tar for seg hele reisekjeden fra dør til dør. De ulike transportetatene er i prosjektet blitt presset til å jobbe sammen for å se på utfordringer og løsninger for hele reisen under ett. En reise kan inneholde en bussreise, overgang til tog via en togterminal, samt en ny bussreise eller kanskje flyreise. Det er derfor mange ledd i reisekjeden som må fungere for at reisen skal være forutsigbar og trygg. Noen av utfordringene kan kun løses gjennom samarbeid mellom etatene, og mellom etatene og transportaktørene.

Disse medlemmer mener tilgjengelighet må løftes til å bli et av hovedmålene for samferdselssektoren.

6. LIKESTILLING

Disse medlemmer viser til at langsiktig og helhetlig planlegging av samfunnet vårt danner grunnlaget for transportbehov og -form. Denne planleggingen må inneholde perspektiver basert på kjønn, alder, førlighet og miljø for at ikke enkeltgruppers behov skal dominere.

Det er betydelige forskjeller i kvinner og menns reise-mønster. Gjennomsnittlig reiser kvinner og menn i Norge 36,9 km hver dag, og bruker ca. 1 time på disse reisene. Kvinner reiser kortere enn menn, men bruker nesten like lang tid. Kvinner reiser mer kollektivt, og har mer kompliserte reise-mønster. Kvinners reise-mønster preges av mange korte reiser med barn, og innkjøp på vei hjem fra jobb. Menn gjennomfører tre ganger så mange lange arbeidsreiser i løpet av et år som kvinner.

Kvinner kjører mindre bil enn menn. Menn står for 60 pst. av all bilkjøring i Norge. Kvinner reiser oftere kollektivt, og står for 60 pst. av alle reisene med T-bane, og 58 pst. av alle rutebussreisene. Menn flyr oftere enn kvinner. 63 pst. av alle flyreiser foretas av menn.

Disse medlemmer mener at målet skal være et likestilt transportsystem, der transportsystemet er utformet etter både kvinners og menns transportbehov, og barn og voksnes transportbehov. Kvinner og menn skal gis samme mulighet til å påvirke transportsystemets utvikling, utforming og forvaltning og deres vurderinger skal veie like tungt. Barn skal ha samme rett på framkommelighet og trygg bevegelse som voksne.

ØKONOMISKE RAMMER

Disse medlemmer mener at disse samferdselspolitiske målene ikke kan nås med de økonomiske rammene som Regjeringen legger opp til i sitt forslag til Nasjonal transportplan. Disse medlemmer vil fremme forslag om å øke rammen til samferdselsformål med 43,5 mrd. kroner i 10-årsperioden.

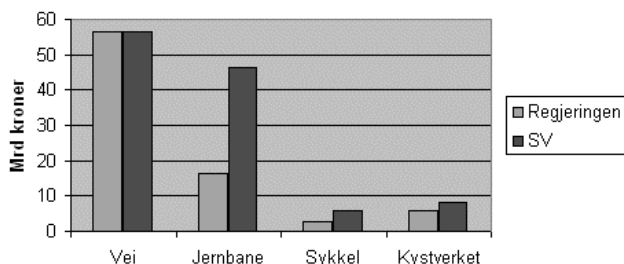
Disse medlemmer vil fordele disse midlene slik:

Formål	Økning	Årseffekt
Jernbane	+ 30,1 mrd. kroner	+ 3,01 mrd. kroner
Veier		
Veier i sentrale strøk	- 7 mrd. kroner	
Veier i distriktene	+ 5 mrd. kroner	
Rassikring	+ 2 mrd. kroner	
Sykel- og gangvei	+3,4 mrd. kroner	0,34 mrd. kroner
Kystverket	+2 mrd. kroner	0,2 mrd. kroner
Kjøp av riksveiferjetjenester	1 mrd. kroner	0,1 mrd. kroner
Kjøp av lufthavntjenester	0,5 mrd. kroner	0,05 mrd. kroner
Kollektivtransport	6,5 mrd. kroner	0,65 mrd. kroner

Disse medlemmer mener at en slik fordeling på en god måte reflekterer de samferdselspolitiske mål de har skissert. Satsing på jernbane-, sjø-, sykkel og kollektivtransport bidrar til å nå mål om mer miljøvern, trafikksikkerhet, mer gods over på bane og sjø, likestil-

ling og tilgjengelighet. Satsing på rassikring og veier i distriktene bidrar til målsetningene om en aktiv distrikts- og regionalpolitikk, mens trafikksikkerhetstiltak og midtdeleere gjør trafikken tryggere på stamveinettet.

Sammenlikning av Regjeringens og Sosialistisk Venstrepartis hovedsatsing på infrastrukturinvesteringer i perioden:



Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"1. Rammene til samferdselsformål i planperioden 2006-2015 økes med 43,5 mrd kroner i forhold til Regjeringens forslag.

Midlene fordeles på følgende måte:

Formål	Økning	Årseffekt
Jernbane	+ 30,1 mrd. kroner	+ 3,01 mrd. kroner
Stamveier	- 5,47 mrd. kroner	- 0,574 mrd. kroner
Øvrige riksveier	+ 3,47 mrd. kroner	+ 0,347 mrd. kroner
Rassikring	+ 2,0 mrd. kroner	+ 0,2 mrd. kroner
Sykkel- og gangvei	+ 3,4 mrd. kroner	+ 0,34 mrd. kroner
Kystverket	+ 2,0 mrd. kroner	+ 0,2 mrd. kroner
Kjøp av riksveiferjetjenester	+ 1 mrd. kroner	+ 0,1 mrd. kroner
Kjøp av lufthavntjenester	+ 0,5 mrd. kroner	+ 0,05 mrd. kroner
Kollektivtransport	+ 6,5 mrd. kroner	+ 0,65 mrd. kroner"

2. Midlene innenfor disse hoveddrammene fordeles i tråd med Sosialistisk Venstrepartis merknader i denne innstilling."

FORHOLDET TIL SVERIGE OG RESTEN AV NORDEN

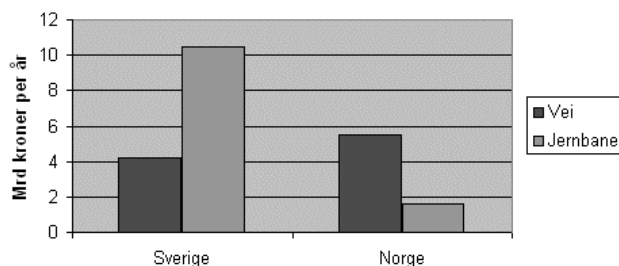
Disse medlemmer vil vise til den satsingen på infrastruktur og spesielt jernbane som skjer i Sverige. Hvis Norge satser tilsvarende Sverige, vil det kunne etableres et spennende regionalt togtilbud i Norden både for gods- og persontrafikk. En slik satsing i Norden vil gjøre det enklere å nå målet om mer gods på jernbane og sjø framfor vei. Strekningene Oslo - København, Oslo - Stockholm, Trondheim - Stockholm og Narvik - Kiruna er eksempler på jernbanestrekninger med spennende potensialer i et nordisk perspektiv.

Disse medlemmer viser til at utgangspunktet for den svenske samferdselspolitikken har vært forliket mellom Sosialdemokratene, Vänsterpartiet og Miljöpartiet som tar utgangspunkt i at for hver krone som skal investeres på veien, skal det investeres to kroner på jernbanen. Sverige er nå i gang med sin storstilte jernbanesatsing, og et større låneopptak er gjort slik at det svenske Baneverket ikke er avhengig av årlige investeringer, og dermed kan ha maksimal framdrift i sin utbygging.

Disse medlemmer vil vise til at Sverige fra 1990 til 2003 har satset betydelig mer på bygging av jernbane enn Norge.

Disse medlemmer viser til at Norge og Sverige har forskjellig geografi, og Sverige har ikke ført en like aktiv distriktspolitikk som Norge. Svensk geografi og topografi er heller ikke like krevende som den norske. Likevel er sammenlikningen interessant.

Søylediagrammet nedenfor viser en sammenlikning av svensk og norsk (Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan) infrastrukturesatsing de neste 10 årene.



1.2.5 Generelle merknader frå Senterpartiet

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet meiner at satsing på samferdsle er ein viktig føresetnad for busetjing, næringsutvikling og ressursutnytting både i distrikta og i byane. Denne medlemmen ser på utbygging av eit godt samferdsletilbod som viktig for å ta heile landet i bruk.

Denne medlemmen meiner det er det offentlege sitt ansvar å sørge for at alle deler av landet har eit godt og moderne kommunikasjonsnett. Dette stiller krav til ei variert satsing og ein differensiert samferdslepolitikk. I distrikta må det prioriterast utbygging og betring av vegnettet, oppretthalding av eit godt riksvegferjetilbod og utbetring av hamner og farleier. For byar og bynære område må ein satse på ei styrking av kollektivtrafikken inklusiv jernbane, for å kunne løyse både utfordringar knytt til trafikkavvikling og miljøproblem.

Denne medlemen viser til at Regjeringa i framlegg til Nasjonal transportplan i stor grad kanaliserer midlar til sentrale strom og til stamvegnettet. Ut frå den prioriteringa Regjeringa legg til grunn, vil denne medlemen hevde at dette ikkje er ein plan for hele landet og at framlegget legg opp til konflikhtar mellom sentrale strom og distrikta.

Denne medlemen vil peike på at store deler av verdiskapinga og mykje av råvareressursane er å finne i distrikta. Det same gjeld og for store delar av eksportretta næringsliv. For at ein skal kunne utløyse det store potensialet for næringssskaping som ein finn i distrikta, må det satsast meir offensivt på det sekundære riksvegnettet. Dette gjeld og for det eksportretta næringslivet som er avhengig av gode kommunikasjonar. Denne medlemen er oppteken av at ein må sjå samanhengen mellom eit godt og lønsamt næringsliv og behovet for ein velfungerande infrastruktur. Det er difor viktig å sjå den samfunnøkonomiske lønsemda av mellom anna eit betra riksvegnett. Ei auka satsing på samferdsle vil og skape grunnlag for auka verdiskaping og lønsemd i deler av landet som pr. dags dato slit med avstand som ein negativ faktor i næringsutviklinga.

Denne medlemen vil og rette søkelyset på tryggleik for dei som bur og ferdast i distrikta og meiner ein må ta på alvor at mellom anna rasutsette vegar gir ei forverring av tryggleiken og livskvaliteten for dei som er avhengig av desse vegane. Denne medlemen meiner difor at det må tilførast meir øyremerka midlar til rassikring.

Denne medlemen viser til at det dei seinare åra har vore svært knappe ressursar til samferdslesektoren, noko som mellom anna har ført til eit skrikande behov for oppjustering av vegstandarden og realisering av planlagde vegprosjekt. Samstundes er det mellom 8 000 og 10 000 personar som står utan arbeid i bygg- og anleggsbransjen. Her bør det vera mykje å hente ved å nytte ledig arbeidskapasitet.

Denne medlemen viser til at for mange deler av landet er riksvegferjene ein del av vegen, og det bør difor vera eit mål riksvegferjene vert gratis. Ei utvikling med større konkurranseutsetjing, vil kunne føre til eit dårlegare tilbod. Denne medlemen er uroleg for at regjeringa mellom anna vil vurdere tryggleiksertifikata slik at mannskapsmengda kan reduserast og kapasiteten på ferjene reduserast.

Denne medlemen vil peike på at det er naudsynt å leggje vekt på sjøtransport og hamner som viktig del av transportpolitikken. Kyst-Noreg er ein viktig del av verdiskapinga i landet. Denne medlemen meiner difor at det må bli auka vekt på tryggleiken, mellom anna ved merking og vedlikehald av farleiene og oppretthalding av gode rammevilkår til Kystvakta. Eit vidare arbeid med Stad skipstunnel vil og vere ein viktig del av dette arbeidet. Denne medlemen ser det som vesentleg at Stad skipstunnel vert sett på som eit nasjonalt prosjekt og handsama i høve til dette.

Denne medlemen vil peike på dei ulike utfordringane innan samferdslesektoren og er oppteken av at Nasjonal transportplan ikkje skal setje by og land opp mot kvarandre. For store deler av landet, er det eit stort behov for auka midlar til vegutbygging og vedlikehald. Dette gjeld særskilt det sekundære riksvegnet-

tet som dei seinare åra har vore taparane i tildelinga av midlar. Denne medlemen vil hevde at dette er ei uheldig utvikling der det er distrikta som tapar.

Denne medlemen er oppteken av at ei styrking av rammene til det sekundære riksvegnettet ikkje er ei nedprioritering av mellom anna jernbanen i dei strom av landet der dette er eit godt alternativ. Denne medlemen meiner det er særleg viktig å styrkje jernbanen som transportmiddel i dei bynære områda, og vil særleg leggje vekt på behovet for opprusting av skinnegangen og moglegheit for dobbeltspor på enkelte streknin- gar.

Denne medlemen viser til at nullvisjonen om ingen drepne eller livsvarig skadde i trafikken, skal ligge til grunn for alle prioriteringar. I denne samanheng er det viktig å vurdere ulike tryggingstiltak som ikkje treng å vere kostnadskrevjande, men som kan gi stor effekt i forhold til å hindre ulykker. Denne medlemen er oppteken av å understreke behovet for ei god og styrka trafikkopplæring. Trafikkopplæring er grunnlaget for all åtfærd i trafikken og for trafikkoppfattinga, og det er difor viktig at ei god opplæringa ikkje einsidig er knytt til ein god privatøkonomi. Denne medlemen meiner det vil vere mykje å hente med ei betre koordinering og samarbeide mellom vegvesenet, Politiet og Trygg Trafikk i denne samanheng.

Denne medlemen ser positivt på ei satsing som kan gi større moglegheit til å komme seg godt fram og gi auka tryggleik for gåande og syklende, og vil særleg leggje vekt på trygging av skulevegar.

Sjølve utforminga av vegen er og ein viktig del av trafikktryggleiken. Denne medlemen vil difor vise til at ein mellom anna ved auka bruk av midtdelar og større fokus på vegens sideterreng, kan få god effekt utan at dette er svært kostnadskrevjande.

Denne medlemen er oppteken av ein samferdslepolitikk som er tilpassa heile landet. I dette må ein og inkludere flytrafikk. Kortbanenettet er ei vesentleg brikke i eit godt kommunikasjonsnett og det må i samband med dette leggjast opp til rammer som kan gjere det mogleg å oppretthalde også flyplassar som ikkje kan gjerast lønsame ut frå driftsøkonomiske standardar.

Denne medlemen meiner det er viktig med ei særleg satsing på kollektivtransport i byar og bynære område. Desse delane av landet har særskilte utfordringar knytt til miljø og trafikkavvikling, og denne medlemen er oppteken av at det skal tilretteleggjast for ei betra utbygging av kollektive løysingar og ei styrking av eksisterande kollektivnett. Denne medlemen er glad for den insentivordninga som det no er lagt opp til, men vil peike på at ein ikkje må konsentrere alle midlane om hovudstaden då det er behov for slike midlar i fleire byar og bynære område i landet.

Denne medlemen ser det som viktig at dei som velger kollektive løysingar der det er mogleg for til dømes jobbreisen, skal kunne ha fordel av dette.

Denne medlemen vil gå inn for ein auke i ramma til samferdslesektoren. Dette er ei satsing som mellom anna vil kunne utløyse auka verdiskaping, betring av miljø og moglegheit til å oppretthalde busetnad og næringsliv i alle deler av landet.

Denne medlemen vil auke rammene med 30 mrd. kroner i perioden 2006-2015. Denne medlemen vil fordele dei auka rammene slik:

	Påplussing frå Senterpartiet	Årseffekt
Kap. 1062 Kystverket	+ 1 mrd. kroner	+ 0,1 mrd. kroner
Kap. 1320 Statens vegvesen	+ 19 mrd. kroner	+ 1,9 mrd. kroner
fordelt slik:		
- Post 23 Drift og vedlikehald	+ 4 mrd. kroner	0,4 mrd. kroner
- Post 30 Riksveginvesteringar	+ 10 mrd. kroner	1 mrd. kroner
- Post 31 Rassikring	+ 3 mrd. kroner	0,3 mrd. kroner
Kap. 1320 Post 72 Kjøp av riksvegferjetenester	+ 1 mrd. kroner	+ 0,1 mrd. kroner
Kap. 1350 Jernbaneverket	+ 9 mrd. kroner	+ 0,9 mrd. kroner
Sum	+ 30 mrd. kroner	+ 3 mrd. kroner

Denne medlemen vil fremme følgjande forslag:

"Ramma til samferdselsformål vert auka med 30 mrd. kroner i perioden 2006-2015.
Den auka ramma vert å fordela slik:

	Påplussing frå Senterpartiet	Årseffekt
Kap. 1062 Kystverket	+ 1 mrd. kroner	+ 0,1 mrd. kroner
Kap. 1320 Statens vegvesen	+ 19 mrd. kroner	+ 1,9 mrd. kroner
fordelt slik:		
- Post 23 Drift og vedlikehald	+ 4 mrd. kroner	0,4 mrd. kroner
- Post 30 Riksveginvesteringar	+ 10 mrd. kroner	1,0 mrd. kroner
- Post 31 Rassikring	+ 3 mrd. kroner	0,3 mrd. kroner
Kap. 1320 post 72 Kjøp av riksvegferjetenester	+ 1 mrd. kroner	+ 0,1 mrd. kroner
Kap. 1350 Jernbaneverket	+ 9 mrd. kroner	+ 0,9 mrd. kroner
Sum	+ 30 mrd. kroner	+ 3 mrd. kroner

Midlane innafor kapitla vert fordelt i tråd med Senterpartiet sine merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004)."

2. GRUNNLAGET FOR MELDINGS-ARBEIDET

2.1 Vidareføring av NTP 2002-2011

2.1.1 Samandrag

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

For en detaljert gjennomgang av fordeling av økonomiske rammer og oppfølging av handlingsprogrammene til Nasjonal transportplan samlet etter tre år av planperioden (2002-2004) vises det til St.prp. nr. 1 (2003-2004).

For Statens vegvesen og Jernbaneverket innebærer oppfølgingen et etterslep i forhold til handlingsprogrammene etter tre år av planperioden på henholdsvis om lag 1,4 mrd. kroner og 1,5 mrd. kroner. Dette etterslepet er i all hovedsak knyttet til investeringene. I budsjettet for 2004 er det gjort et løft som nærmer seg det gjennomsnittlige nivå i handlingsprogrammene - både for jernbane- og veginvesteringer.

For Kystverket er oppfølging for tre av de fire første årene 72,9 pst. for statlig finansiering og 73,6 pst. for brukerfinansiering. Fiskeridepartementet har i planperioden prioritert tiltak for å styrke sikkerheten og beredskapen på sjøen. Etterslepet i forhold til handlingsprogrammet er først og fremst knyttet til investeringer i maritim infrastruktur.

Handlingsprogrammene for veg og (i noen grad) bane gir en oversikt over hvilke virkninger som er beregnet oppnådd med de prioriteringer som er gjort. For flere av virkningene ligger måloppnåelsen lavere enn 75 pst. etter tre år. Dette gjelder reduksjon i samfunnets transportkostnader (veg 57 pst. bane 38 pst.) og reduksjon i bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet (veg 60 pst. bane 47 pst.). Målene om reduksjon av antall drepte og skadde og reduksjon i personskade-/dødsrisiko er nær oppnådd for veg (70 pst.), men ikke for bane (50 pst.). Oppfyllingen av miljømål varierer fra 28 pst. oppnåelse for svevestøvbelastning (PM₁₀) til 105 pst. for reduksjon i antall personer svært plaget av støy (veg). Den lave oppnåelsen for svevestøvbelastning skyldes i stor grad at piggedekkgiften i Oslo ble fjernet i 2001. Oslo kommune har vedtatt at denne skal gjeninnføres i 2004.

2.1.2 *Merknader frå komiteen*

Komiteen har merka seg at ein ligg på etterskot når det gjeld måloppnåing på dei aller fleste område. Komiteen meiner at dette har samband med etterslepet i løyvingar i høve til handlingsplanane som er basert på handsaminga av førre NTP, og at mange prosjekt har vorte dyrare enn ein rekna med.

Komiteen vil serleg peika på det uheldige i at dei bedriftsøkonomiske transportkostnadane for næringslivet på langt nær er reduserte som planlagt. Komiteen ser på samferdsel som eit svært sentralt verkemiddel i næringspolitikken i eit land med store avstandsulemper, og føreset eit auka fokus på næringsliv, arbeidsplassar og busetnad i transportplanane framover.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke at måloppnåelsen på luftforurensning er svært lav. Det samme gjelder målet om overgang fra frakt av gods på vei til sjø og bane. I det siste tilfelle går utviklingen i feil retning. Disse medlemmer mener Regjeringen bør vurdere å rapportere om måloppnåelse i forbindelse med hvert statsbudsjett slik at nye virkemidler kan settes inn der prognosene viser at et mål ikke nås.

2.2 Planprosess

2.2.1 *Samandrag*

Planarbeidet har tatt utgangspunkt i de prioriteringene som følger av Nasjonal transportplan 2002-2011, som ble lagt fram høsten 2000 og stortingsbehandlet i februar 2001. Det er i tillegg gjort et omfattende utviklingsarbeid i ettertid, både hva prosess og analyseverktøy angår. Fylkeskommunenes og byområdenes rolle i NTP-arbeidet er betydelig styrket.

De statlige transportetatene sendte i juni 2003 på høring et felles innspill til Nasjonal transportplan 2006-2015, med forslag til prioriteringer innenfor visse planrammer. Sammen med 115 innkomne høringsuttalelser fra fylkeskommuner, bykommuner, organisasjoner og næringsliv, har dette innspillet vært et grunnlag for Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementets videre arbeid med en stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2006-2015.

Departementene har ønsket en utvikling i retning av en mer strategisk plan med mindre detaljering av virkemiddelbruken, noe som har hatt betydning for arbeidet i planfasen. Arbeidet har i stor grad vært rettet inn mot korridorvise utredninger og nasjonalt viktige transportstrømmer og utfordringer.

Mer detaljerte prioriteringer vil bli foretatt i forbindelse med transportetatenes handlingprogrammer for 2006-2015. Handlingsprogrammene vil bli lagt fram for fylkeskommunene til høring våren 2005. Fylkeskommunene skal i den forbindelse ha avgjørende innflytelse på prioriteringer til investeringer på øvrig riksvegnett innenfor de rammer som gis av Stortinget og departement.

Virkningsberegningene i etatenes planforslag viser at samfunnet ved å investere i veg og jernbane for til sammen 50 mrd. kr vil kunne redusere samfunnets transportkostnader med en noe høyere sum. Investeringer i vegnettet, samt noe økt innsats til drift og vedlikehold og til trafikant- og kjøretøyrettede tiltak, vil til sammen gi om lag 260 færre drepte eller hardt skadde i 2016 sammenliknet med en situasjon uten nye tiltak. Det oppnås viktige lokale miljøforbedringer, men virkningen er lav i forhold til flere av de nasjonale miljømålene.

Organisasjonene som representerer næringslivet og enkelte store transportbedrifter er opptatt av etterslepet i investeringene på riksvegene, og at dette må tas igjen.

Miljøorganisasjonene, blant annet Norges Naturvernforbund og Natur og Ungdom, ønsker at samferdselssektoren må få forpliktende miljømål å styre etter.

Et utilgjengelig transportsystem for funksjonshemmede og manglende omtale i planforslaget reflekterer diskriminerende holdninger i samfunnet, heter det i Norges Handikapforbunds høringsuttalelse. Norges Handikapforbund stiller seg bak målet om at alle offentlige transportmidler skal være tilgjengelig for funksjonshemmede i 2012.

2.2.2 *Merknader frå komiteen*

Komiteen har merka seg den omfattande høyringsrunden som har vore etter at etatane la fram sine planar og ser positivt på dette.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at eit fleirtal i Innst. S. nr. 269 (2001-2002) Om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale flyplassnett, føresette ein nær dialog med dei involverte kommunane om eventuelle endringar og avbøtande tiltak. Fleirtalet kan ikkje sjå at dette er fylgt opp.

Fleirtalet ser ikkje på eit møte med dei involverte kommunane få dagar før meldinga vart lagt fram, som ein dialog. Fleirtalet har i tillegg merka seg at involverte kommunar og regionar på ingen måte er nøgde med framlegget til ramme til kompenserte tiltak. Det er heller ikkje lagt fram nye samfunnsøkonomiske analysar og vurderingar. Fleirtalet vil på denne bakgrunn gå i mot nedlegging av flyplassen i Narvik og nedlegging av anbudsruta til Leirin-Gardermoen no.

Fleirtalet viser til merknader under kap. 4.3.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti har ingen innvendinger til planprosessen og vil når det gjelder den regionale lufthavnstrukturen vise til sine merknader under kapittel 4.3.2.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker den utvikling som har skjedd i forbindelse med planprosessen med Nasjonal transportplan som avstedkommer en sterk ubalanse mellom planlegging, de reelle investeringer og de store etter-

slep både i investeringer og vedlikehold innenfor samferdselssektoren.

Disse medlemmer ser med uro på utviklingen som gjør planprosessene stadig mer kompliserte med nye oppsett og fremføring med færre referansepunkter til det tidligere tallmateriale. Dertil kommer særdeles korte frister for gjennomgåelse av meldingen, ikke bare på stortingsplan, men også ute i kommuner, fylkeskommuner og de enkelte politiske partier på lokalplan.

Disse medlemmer minner om at det bak Nasjonal transportplan ligger en svært lang og kostbar planprosess, og derfor kan det være nærliggende å stille spørsmål om nødvendigheten av en slik tung planlegging hvert fjerde år.

Disse medlemmer understreker at samfunnet ikke undergår så store forandringer på så kort tid og av denne grunn burde det ikke være behov for en slik omfattende plan, men heller en revisjon i løpet av hver stortingsperiode av de nødvendige handlingsprogrammene.

2.3 Generelt om metodiske spørsmål, verknadsutrekninger og føresetnader

2.3.1 Samandrag

GENERELT OM VERKNADSUTREKNINGAR OG USIKKERHEIT

For å vurdere ulike innretninger av transportpolitikken, herunder bruk av investeringsmidler, er det i arbeidet med NTP gjennomført virkningsberegninger.

Virkningsberegningene er en del av det faglige grunnlaget for å gjøre politiske strategiske valg i transportsektoren.

Under arbeidet med NTP er det reist kritiske spørsmål ved virkningsberegninger som nytte-kostnadsanalyser og forutsetninger som diskonteringsrenten og prognoser for trafikkutviklingen. Blant annet med bakgrunn i dette, presenteres i meldingen også internrenten for alle større utbyggingsprosjekter (dvs. den renten som vil gi nettonytte lik null).

Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til ytterligere forbedringer i det metodiske arbeidet, blant annet mer sammenliknbar bruk av nytte-kostnadsanalyser i transportsektorene, bedre og mer egnete trafikkprognoser og mer systematisk bruk av etterundersøkelser av måloppnåelse i større utbyggingsprosjekter.

Transportetatene har i samråd med departementet lagt til grunn et felles sett av forutsetninger basert på faglige utredninger av verdsetting av tid, ulykkes- og miljøkostnader, trafikkprognoser og diskonteringsrente.

Virkningsberegninger kan deles i:

- nytte-kostnadsanalyser hvor alle vesentlige virkningene som kan verdsettes i kroner blir slått sammen.
- andre virkningsberegninger hvor enkeltvirkninger blir analysert, men ikke nødvendigvis verdsett i kroner. Måleenhetene er ofte i fysiske størrelser, for eksempel reduksjon i antall skadde og drepte eller reduksjon i antall personer utsatt for miljøpå-

virkinger over et gitt nivå. Måleenheten kan også være kroner, for eksempel reduksjon i samfunnets transportkostnader.

NYTTE-KOSTNADSANALYSAR OG DISKONTERINGSRENTE (KALKULASJONSRENTE)

Nytte-kostnadsanalyser er en sammenstilling av verdsette nytte- og kostnadsstørrelser. Fordi slike verdsette størrelser kommer på ulike tidspunkt må de for å kunne sammenliknes regnes tilbake til et felles tidspunkt. Til dette trengs en diskonteringsrente. Denne renten skal avspeile alternativkostnaden ved ressursene det offentlige bruker, dvs. den beste avkastningen som man kan få ved en alternativ bruk av ressursene.

Gjennom retningslinjer for forvaltningens bruk av diskonteringsrente består renten av en risikofri rente og et risikotillegg. Den risikofrie realrenten er av Finansdepartementet satt til 3,5 pst. Risikotillegget vil variere mellom ulike typer anvendelser.

I arbeidet med NTP er det lagt til grunn 10 pst. diskonteringsrente for luftfart, 9 pst. for sjø, 8 pst. for veg og 7 pst. for bane. Prosjekter som i hovedsak dekker etterspørsel etter korte kollektivreiser analyseres med 5 pst. diskonteringsrente.

Innen rammen av de overordnede retningslinjene på området vil Samferdselsdepartementet fortløpende vurdere om det er et grunnlag for å endre risikopåslaget i rentene.

Etatene har lagt ned et betydelig arbeid i å utvikle analyseverktøy for å prioritere prosjekter internt i etatene og mellom etatene. Over tid er enhetspriser og andre faste parametere blitt relativt konsistente. Imidlertid viser bruken av verktøyet seg å være forskjellig, særlig gjelder dette hva som legges inn i modellene. Dette medfører at resultatene fra nytte-kostnadsanalyser i begrenset grad er egnet til tverrsektorielle prioriteringer.

Samferdselsdepartementet vil samarbeide med etatene med sikte på å sikre større konsistens i bruken av nytte-kostnadsanalyser ved neste revisjon av NTP.

Blant annet på grunn av utilstrekkelige grunnlagsdata er det ikke gjennomført nytte-kostnadsanalyser eller utarbeidet virkningsberegninger av prioriteringene på Kystverkets område.

TRAFIKKPROGNOSAR

Prognoser for vekst i trafikken er viktige forutsetninger i virkningsberegningene. Både prognosene i meldingen og prognoser som er blitt laget til tidligere sektorplaner er blitt kritisert for å beregne for lav trafikkvekst. For lave prognoser gir for lav beregnet nettonytte og kan over tid også føre til at transportnettet underdimensjoneres og at midler til drift og vedlikehold anslås for lavt.

På bakgrunn av den kritikken som er blitt reist, og fordi observert vekst de senere årene har ligget godt over beregnet vekst i prognosene, har Samferdselsdepartementet fått Transportøkonomisk institutt (TØI) til å gjøre en gjennomgang av tidligere prognoser. Gjennomgangen er bare gjort for vegtrafikk.

Mye av diskusjonen om trafikkprognosene har dreid seg om årlig prosentvis vekst, og avvik fra prognostisert prosentvis vekst i gjennomsnitt over en kort periode. For planlegging er det viktigere at prognosene for trafikk på et framtidig tidspunkt er rimelig korrekte, enn at det fra år til annet er samsvar mellom vekst og vekstprognose i prosent. Det er klart at prognosene kan forbedres, men man vil aldri kunne lage prognoser som faller sammen med virkeligheten.

Samferdselsdepartementet vil i samråd med Fiskeridepartementet og transportetatene i arbeidet fram mot NTP 2010-2019 vurdere mulige tiltak for å lage bedre prognoser med større vektlegging av prognosenes nytte til planleggingsformål.

Det pågår dessuten en løpende utvikling av modellapparatet.

MEIR BRUK AV ETTERUNDERSØKING

Samferdselsdepartementet vil utvikle systemer for å få fram og analysere kunnskap om de realiserte virkningene av investeringspolitikken. Det gjelder både virkninger som kan måles direkte - slik som trafikkmengder, framkommelighet, ulykker og miljøforhold, og virkninger som ikke kan måles direkte - slik som ulike former for regionale effekter. Et slikt system må være sammenliknbart på tvers av sektorer.

Det bør arbeides med å utvikle metoder for å anslå hvordan konkrete investeringsstrategier påvirker mobiliteten i arbeidsmarkedet og næringslivets konkurransevne, og andre vanskelig målbare virkninger. Samferdselsdepartementet har som mål å utvikle rutiner for etterundersøkelser av store investeringsprosjekter, med hensyn til viktige transportpolitiske målvariable.

2.3.2 Merknader frå komiteen

NYTTE-KOSTNADSANALYSAR OG DISKONTERINGSRENTE (KALKULASJONSRENTE)

Komiteen har merka seg meldinga si drøfting av verknadsberekningar og føresetnader for nytte-kostvurderingar. Komiteen vil peika på at den metoden som er nytta er hefta med stor grad av usikkerheit. Komiteen er positiv til at departementet vil ta initiativ til forbetringar i det metodiske arbeidet. Komiteen vil serleg peika på at metoden serleg vil ha si nytte når ein skal samanlikna ulike transportformer i den same korridoren. Komiteen ber om at det vert utvikla betre system.

Komiteen ber på denne bakgrunn Regjeringa koma tilbake til Stortinget på eigna måte med ei vurdering av nytte-kostutrekningar som hjelpemiddel i samferdselspolitikken og eventuelt gjera framlegg om eit nytt opplegg i tråd med ovanforståande. Det er etter komiteen si vurdering ein klår føremon at metoden er eigna til å samanlikna ulike transportformer på same strekninga.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Senterpartiet viser og til at svært mange høyringsinstansar har reist spørsmål om av verknadsberekningar og føresetnader

for nytte-kostvurderingar, serleg når det gjeld nivå på kalkulasjonsrenta.

Desse medlemene meiner at slik systemet er nå, er metode for nytte-kostvurderingar ikkje eigna til å samanlikna transportformer.

Desse medlemene er kritiske til dei vurderingane av nyttekost som er gjort nå, ut frå eit metodegrunnlag det kan stillast store spørsmålsteikn ved.

Desse medlemene ber Regjeringa redusera kalkulasjonsrenta slik at ho kjem meir på linje med nabolanda våre. Desse medlemene har vanskeleg for å sjå at risiko skal prisast så høgt i eit system der risikoanalyse og risikomargarin også er lagt inn i sjølve prosjekta.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg at det har kommet innsigelser mot utformingen av nytte-kostnadsanalyser og kalkulasjonsrenten. Som det fremgår av meldingen, består kalkulasjonsrenten av to komponenter, en risikofri del på 3,5 pst. og et risikotillegg som varierer fra 1,5 pst. til 6,5 pst., avhengig av transportgren. Det kan i utgangspunktet virke ulogisk at det er så store variasjoner i risikotillegget mellom de ulike transportgrenene. Samtidig har variasjon i risikotillegget stor betydning for den samfunnsøkonomiske lønnsomheten i de ulike samferdselsprosjekt. Det har også fremkommet at blant annet kalkulasjonsrenten for veginvesteringer i Norge ligger betydelig over nivået i andre land i Vest-Europa.

Disse medlemmer vil vise til departementets svar på spørsmål 117 fra komiteen, hvor departementet varsler en ny gjennomgang av prinsippet for kalkulasjonsrenten og åpner for å gjøre nødvendige endringer.

Disse medlemmer ser for seg at en endring i kalkulasjonsrenten vil medføre et lavere nivå på risikoelementet og mindre forskjeller mellom transportgrenene.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke at modeller for å regne ut samfunnsøkonomisk nytteverdi er et nyttig verktøy i samferdselspolitikken, som i all annen politikk. Skal målsettingen om et mer effektivt transportsystem ha noen verdi, må det kontinuerlig arbeides med å utvikle modeller som på en best mulig grad reflekterer samfunnsnytte av samferdselsprosjekter. Disse medlemmer mener dette er en faglig oppgave. Disse medlemmer mener det er gode grunner for å differensiere kalkulasjonsrenta mellom de forskjellige transportformene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det benyttes ulik kalkulasjonsrente for de forskjellige transportmidler.

Disse medlemmer har den klare oppfatning at nytte-kostnadsanalysene slik de nå foreligger, er ubrukbare som grunnlag for prioriteringer mellom de forskjellige samferdselssektorer.

Disse medlemmer poengterer at kalkulasjonsrenten slik den praktiseres i NTP, absolutt ikke gir uttrykk for prosjektenes reelle lønnsomhet. For å kunne

oppnå en faglig riktig prioritering innenfor denne sektor, bør tradisjonelle analyser være det beste hjelpemiddel.

Disse medlemmer vil spesielt vise til renten for veibygging som er dobbelt så høy som renten som brukes i Sverige og andre sammenlignbare land. På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Kalkulasjonsrenten for investeringer i vegnettet settes til 4 pst."

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet vil peike på at nabolanda våre og også andre europeiske land har kalkulasjonsrente utan risikotillegg, slik som den norske har. Dette fører til at den norske kalkulasjonsrenta blir høgare enn i nabolanda våre. Denne medlemmen meiner den norske kalkulasjonsrenta er alt for høg samanlikna med nabolanda våre. Denne medlemmen ser heller ikkje gode grunnar til å differensiere kalkulasjonsrenta mellom dei ulike transportformene.

TRAFIKKPROGNOSAR

Komiteen sluttar seg til at det vert arbeid vidare for å finna betre modellar for trafikkprognosar, og ser positivt på meir bruk av etterundersøkingar.

Komiteen registrerer at det er kommet innsigelser fra flere høringsinstanser i forhold til trafikkprognosene og legger til grunn at departementene kontinuerlig vurderer forbedringer i metodegrunnlaget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet slutter opp om den kritikk som er blitt rettet mot beregningene for lav trafikkvekst hvor prognosene da gir for lav nettonytte, og som refereres i St.meld. nr. 24 (2003-2004) over tid kan "føre til at transportnettet underdimensjoneres og at midler til drift og vedlikehold anslås for lavt".

Disse medlemmer peker på at nettopp dette har skjedd over tiår og generasjoner med det fatale resultat vi ser i dag på veisiden, både nye prosjekter, vedlikehold og drift.

Disse medlemmer minner om at i etatenes planforslag er det lagt til grunn en årlig trafikkvekst på 1,2 pst. i perioden 2006-2011 og 0,9 pst. i perioden videre som ligger betydelig under det vekstnivå som bransjefolk forventer.

Disse medlemmer viser til bransjens egne tall og resultater som viser at de norske prognosene gir en vekst i veitrafikken på 11 pst. for personbiler og hele 21 pst. for godstransport på veiene frem mot 2010. Disse tall ligger betydelig høyere enn det som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan og bør være til ettertanke.

Disse medlemmer viser til tilsvarende tall fra Sverige hvor trafikkveksten er 22 pst. for både personbiler og godstransport. Disse medlemmer vil peke på at også innen EU-landene ligger veksten for samme periode på 21 pst. for personbiler og 38 pst. for godstransport.

Disse medlemmer viser også til de faktiske prosentvise veksttall for Norge fra 1997 til 2003 som var:

1997	+ 3,4 pst.
1998	+ 3,3 pst.
1999	+ 2,6 pst.
2000	+ 1,4 pst.
2001	+ 2,1 pst.
2002	+ 3,9 pst.
2003	+ 1,8 pst.

Disse medlemmers konklusjon er at det er all grunn til å anta at veitrafikken vil øke langt mer enn hva prognosene i NTP angir.

Disse medlemmer viser også til at veksten i veitrafikken viser store regionale forskjeller slik at prognosene kan føre til feil i prioriteringene.

VERKNADER PÅ KLIMAUTSLEPP MV.

Medlemene i komiteen frå Arbeidspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at det i meldinga ikkje ligg føre oversikt over dei ulike investeringane sine verknader på klimautsleppa frå samferdselssektoren, og er kritiske til dette.

Desse medlemmene vil be om at slike verknader på klimautslepp frå samferdselssektoren seinast vert gjort greie for ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til sine merknader under kapittel 11.2 når det gjelder klimagasser i transportsektoren.

3. UTVIKLINGSTREKK OG UTFORDRINGAR

3.1 Transporten sin betydning og ramme for transportpolitikken

3.1.1 Samandrag

Transportpolitikken skal ivareta mange og ofte motstridende mål og interesser.

Transport er i seg selv et middel for å nå nasjonale mål knyttet til verdiskaping og velferd, næringsutvikling og regional utvikling. For å bidra til å nå disse overordnede målene er transportpolitikken hovedutfordring å utvikle et transportsystem med god framkommelighet, der hensyn skal tas til miljø og trafiksikkerhet. Transportpolitikken skal også utformes i skjæringspunktet mellom lokale, regionale og nasjonale mål og interesser.

Det moderne samfunnet setter store krav til rask og pålitelig gods- og persontransport. Høy mobilitet i befolkningen er et viktig trekk i velferdsutviklingen. Transportutviklingen henger sammen med den økonomiske utviklingen.

Rammebetingelsene for norsk transportpolitikk omfatter elementer som både påvirker tilbudet av og etterspørselen etter transporttjenester. Rammebetingelsene påvirker også transportmidlenes innbyrdes kon-

kurranssevne. I tillegg til politisk bestemte rammebetingelser nasjonalt som direkte eller indirekte påvirker utviklingen i sektoren, legger internasjonale rammebetingelser sterke føringer på den nasjonale transportpolitikken.

Særlig viktige internasjonale rammebetingelser er EØS-avtalen, handelsregler, internasjonal miljøpolitikk, tekniske miljø- og sikkerhetsstandarder og internasjonale reguleringer av arbeidsmarkedet.

Viktige nasjonale rammebetingelser er systemet for beslutninger om infrastruktur og organisering av transportsektoren, finansieringssystem (brukerbetalning kontra skattefinansiering) og andre deler av skatte- og avgiftspolitikken. Også subsidier og lover og regler setter premisser for utviklingen i sektoren.

Ulykker, miljøbelastninger og trengselsproblemer er typiske eksterne kostnader i transport. Når myndighetene skal korrigere for eksterne kostnader bør effektene behandles likt, uavhengig av transportmiddel og transportbruker.

3.1.2 Merknader frå komiteen

Komiteen ser det som svært viktig at transportpolitikken i Noreg vert lagt opp ut frå omsyn til at Noreg i utgangspunktet har avstandsulemper i høve til andre land, og at det difor vert lagt opp til rammevilkår som er minst like gode som i land vi konkurrerer med.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, vil vise til at det er lokale myndigheters ansvar å regulere areal til biloppstillingsplasser for lastebiler.

Flertallet forutsetter at lokale myndigheter i samarbeid med lastebilnæringen legger til rette for etablering av de biloppstillingsplasser for lastebiler som er nødvendige.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Framstegpartiet og Senterpartiet pekar på viktige behovet for og ei konsekvent og systematisk utbygging og tilrettelegging av raste- og kvileplassar for primært godstransportar, men også anna vegtrafikk. Desse medlemmene minner om tidlegare merknader frå samferdselskomiteen om betydninga av slike plassar spesielt langs stamvegnettet.

Desse medlemmene syner til innspel frå lastebilnæringa om at dei manglar biloppstillingsplassar fleire stader i landet. I Bergen er tilrettelegginga god. Her har vogntoga regulerte plassar der dei kan parkera, og det er moglegheit for personleg stell for dei som har arbeidet sitt på vegen. Desse medlemmene har peika på dette tidlegare, og føreset at departementet tek initiativ til eit samarbeid med næringar og lokale styresmakter for å få rydda opp i dette.

Desse medlemmene ber om å bli orientert om saka i budsjettet for 2005.

3.2 Internasjonalisering og teknologisk utvikling

3.2.1 Samandrag

Transportpolitikken må ta hensyn til et stadig tettere internasjonalt samarbeid, hvor viktige rammebetingelser utformes av land og regioner i fellesskap. Handel med varer og tjenester, direkte investeringer og kapitalbevegelser, bevegelse av arbeidskraft og teknologioverføring har økt betydelig. Kapasitetsbegrensninger, forsinkelser og miljøkrav langs vegnettet i Europa påvirker også norske transportter og norske transportører.

Stadig strengere internasjonale krav til sikkerhet i luftfarts-, sjøtransport- og jernbanesektoren stiller krav til sikkerhetsinvesteringer som ikke alltid er godt tilpasset norske forhold. Slike nye og strengere krav er ofte svært kostnadskrevende. Det blir en utfordring å få satt ressursene inn i tiltak som gir mest mulig sikkerhet for transportsektoren sett under ett - særlig sett i lys av at det er vegtrafikken som har det alt overveiende antallet drepte og skadde.

Utvidelsen av EU fra 1. mai 2004, med 10 nye medlemsland, innebærer en betydelig utvidelse av transportmarkedet i EU. Norge vil på transportområdet få samme markedsadgang som EU-landene. EØS-avtalen har begrensninger som også får virkning på transportområdet. Tendensen de senere årene til etablering av egne EU-organer på ulike områder i EU, som luftfarts-, sjøfarts- og jernbanesikkerhet, kan begrense norsk medvirking og innflytelse sammenlignet med gjeldende ordninger etter EØS-avtalen og internasjonale organisasjoner som Norge er medlem av.

Den teknologiske utviklingen kan bidra til mer miljøvennlig transport. Helt eller delvis elektrisk drevne kjøretøy, hydrogen som alternativ til fossile drivstoff, utvikling av mindre støyende kjøretøy, dekk og vegdekker er eksempler på dette.

IKT (Informasjons- og kommunikasjonsteknologi), som på transportområdet også blir kalt transporttelematikk og ITS (Intelligente transportsystemer), har en rekke anvendelsesområder i transportsektoren.

Moderne IKT har stor betydning for navigasjon og sikkerhet til sjøs.

Ulike former for kjøretøysteknologi vil kunne bidra til økt sikkerhet gjennom å hjelpe førerne til riktig atferd i trafikken.

Samtidig som den teknologiske utviklingen gir muligheter, gir den utfordringer som krever særskilt oppmerksomhet. I transportsektoren er dette knyttet til forhold som personvern og rettsikkerhet samt at ny kjøretøysteknologi kan ha uforutsette negative konsekvenser. Det knytter seg både tekniske og økonomiske utfordringer til innføring av ny teknologi på infrastruktur som er bygget i en tid med helt andre krav, for eksempel til sikkerhet.

3.2.2 Merknader frå komiteen

Komiteen ser positivt på dei moglegheitene som bruk av ny teknologi innan transport gir for auka tryggleik, betre trafikkavvikling og betre miljø, og legg til

grunn at norske styresmakter har ei offensiv haldning til å ta i bruk ny teknologi.

Komiteen konstaterer at transportpolitikken og regelverket som regulerer denne, i stadig større grad blir fastlagt i ulike internasjonale organ. Det positive ved dette er at det legger til rette for standardisering og likebehandling, men samtidig kan det vanskeliggjøre nasjonale tilpasninger.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at det i stor grad kjem nye tryggleikskrav når det gjeld sjøtransport og jernbanetransport utan at det same gjeld vegtrafikk. Desse medlemene er positive til dette, men ser at det kan føra til hindringar, økonomiske og praktiske, i høve til målet om å vri transport av gods frå veg til kjøll og bane. Dette vil vera svært uheldig då dette vil føra meir farleg gods over på vegen der konsekvensane for ulukker, miljø mv. i dei fleste samanhengar vil vera større enn ved bane- og sjøtransport. Desse medlemene ber om at Regjeringa arbeider aktivt for eit regelverk som tek omsyn til dette.

3.3 Transportutviklinga

3.3.1 Samandrag

UTVIKLING I PERSON- OG GODSTRANSPORT

Det har i de siste 20 årene vært en sammenhengende vekst i persontransporten i Norge. Bilen er det dominerende transportmidlet, med en markedsandel på 80 pst. av persontransportarbeidet.

Utviklingen i arbeidsmarkedet bidrar til konsentrasjon av bosettingen og dermed økt trafikk i og rundt de store byene. Endringene i næringslivet bidrar til dette.

Transportveksten, særlig i form av økt bruk av personbil, har i stor grad vært resultat av en ønsket samfunnsutvikling, med bred politisk oppslutning. Dette bidrar imidlertid i deler av transportmarkedet til en transportvekst og bilavhengighet som har negative konsekvenser for framkommelighet, miljø og helse. I areal- og transportplanleggingen er det et grunnlag for å ta i bruk tiltak som bryter et reisemønster basert på bilbruk til alle reiseførmål, uten at dette samtidig oppleves som en svekkelse av et individuelt krav til mobilitet.

Befolkningsøkning og økt transport i og inn mot de største byene representerer en særskilt utfordring, der det er behov både for å dempe transportbehovet og dreie transportmiddelfordelingen mot kollektive transportmidler, gange og sykkel.

Godstransportarbeidet i Norge øker. Økonomisk vekst er sammen med reduserte transportkostnader viktige drivkrefter i utviklingen. Teknologiske forbedringer muliggjør raskere transporter med større grad av pålitelighet, noe som bidrar til å redusere transportkostnadene.

Norsk godstransport, både innenriks og utenriks, domineres av vegtransport og transport til sjøs, som begge vokser. Omtrent like mye av godstransportene, målt i tonnkilometer, går på sjø som på veg (48 pst. og

46 pst.). Det er store variasjoner mellom korridor og regioner og for ulike markeder og godstyper. Distribusjon og andre korte transporter utføres i praksis bare av bil. På lange transporter generelt, og for spesielle godstyper, har jernbane betydelige markedsandeler.

Ved at det legges til rette for mer konkurranse i transportnæringa, gis det rom for nye aktører i markedet, med større valgmuligheter for transportbrukerne og dermed mulighet for lavere priser. Nye eier- og samarbeidskonstellasjoner, både på kundesiden og blant transportutøverne, påvirker struktur, omfang og prisnivå i markedet. Økonomisk vekst gir økt behov både for gods- og persontransport.

Utviklingen kan gi mer effektive transporttilbud, men også markedsdominans og ikke nødvendigvis lavere priser.

PERSPEKTIV PÅ TRANSPORTUTVIKLINGA - PROGNOSE

Trafikkprognoser er en viktig del av transportplanleggingen. Det må understrekes at prognosene som omtales i meldingen er passive framskrivninger ut fra dagens situasjon og utviklingstrender og forutsetninger som kan endres over tid. Prognosene representerer verken mål for Regjeringens transportpolitikk eller virkningene av transportpolitikken som presenteres i meldingen. Formålet med prognosene er å gi et bilde av en mulig og mest sannsynlige trend, basert på kjente forhold og sannsynlige utviklingstrekk. I tillegg til økonomisk utvikling, befolkningsutvikling, infrastrukturtiltak og andre forutsetninger, vil politiske beslutninger påvirke utviklingen.

Prognosene gir uttrykk for en langsiktig utvikling, og det vil kunne forekomme betydelige kortsiktige variasjoner. De viktigste drivkreftene i modellen knytter seg til utvikling i inntekt og transportkostnader, som påvirker både transportomfang og transportmiddelvalg.

Med de forutsetningene som er brukt, viser prognosene for persontransport en gjennomsnittlig årlig vekst i persontransportarbeidet på 1,4 pst. i perioden 2006-2012. Bil har den høyeste markedsandelen i prognosene med over 70 pst. av antall reiser og nesten 60 pst. av persontransportarbeidet. Prognosene tyder imidlertid ikke på at bilen vil styrke sin stilling i forhold f.eks. til jernbane på lengre sikt. Antall lange reiser med tog og fly ser ut til å stagnere.

Prognosene for korte reiser viser en svak økning i kollektivreiser på lengre sikt, men nesten hele veksten i total trafikk er vekt i biltrafikken. Andelen bil totalt på korte reiser utgjør 93 pst. av antall reiser og persontransportarbeid.

Prognosene for innenlands godstransport dekker veg, bane og sjøtransport. Transport til og fra Norge på norsk område er inkludert i tallene. Veksten i godstransportarbeidet, med de forutsetninger som er lagt til grunn, være størst på veg og lavest for jernbane. Forutsetningen om at alle planlagte og vedtatte infrastrukturprosjekter gjennomføres, gir en reduksjon i utført godstransportarbeid med jernbane fram til 2012, for så å øke igjen. I siste del av perioden vil jernbane være

den raskest voksende transportformen i godstransporten.

Det er beregnet en årlig økning i samlet godsvolum med om lag 2 pst. fra 2006 til 2012 og om lag 1 pst. fra 2012 til 2022.

Å snu generelle utviklingstrekk som i stor grad skjer uavhengig av transportpolitikken, vil kreve kraftig virkemiddelbruk, både i og utenfor samferdselsmyndighetenes ansvarsområde.

3.3.2 Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merka seg at fleire høyringsinstansar har gitt uttrykk for at trafikkprognosar ved utrekning av nyttekost av eit prosjekt ofte vert sette for lågt, m.a. at dei prognosane som er føresette i NTP for perioden er for låge og ikkje i tråd med våre naboland. Desse medlemene ber departementet fylgja nøye med i utviklinga, og å arbeida for å betra metodegrunnlaget som ligg til grunn for prognosane.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti konstaterer at det de siste 20 årene har vært en sammenhengende vekst i transport av både personer og varer. Dette er resultat av en ønsket samfunnsutvikling med større mobilitet og et høyere velstandsnivå.

Disse medlemmer deler Regjeringens ambisjoner om dempet vekst biltrafikken og økt kollektivtransport i de største byene.

Disse medlemmer er tilfreds med at persontransport med jernbane har økt sin markedsandel i perioden 1990-2002. I den samme periode har personbilens andel blitt redusert.

Disse medlemmer vil vise til sine merknader under kap. 2.3.2 for omtale av nytte/kostberegninger og kalkulasjonsrenten.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merka seg at det generelt har vore transportvekst, og at avhengigheita av bil har auka. Desse medlemene seier seg samd i at dette har negative konsekvensar for framkomst, miljø og helse. Desse medlemene meiner at dette i aukande grad må føra til verkemiddelbruk som flyttar persontransporten frå veg til kollektive transportmiddel, sykkel og gange, og vidare godstransporten frå veg til bane og kjøl. Desse medlemene ber departementet fylgja nøye med i utviklinga og vurderer dette nøye i samband med neste rullering av Nasjonal transportplan.

4. EIT EFFEKTIVT TRANSPORTSYSTEM

4.1 Transportsystemet sin funksjon og betydning

4.1.1 Samandrag

Regjeringen vil føre en politikk som gir et mer effektivt transportsystem.

Ulike regioner har ulike behov for infrastruktur og transporttilbud. Regjeringen vil sikre bosettingen, verdiskapingen og levedyktige lokalsamfunn over hele landet. Regjeringen vil føre en framtdsrettet og mulighetsorientert distrikts- og regionalpolitikk, og vil legge til rette for at det skapes varige og lønnsomme arbeidsplasser.

For å styrke regionale sentra, og særlig landsdelssentra, er det viktig å bedre forbindelsene og redusere reisetidene til omlandet. Dette vil også få landsdelene til å fungere bedre som en enhet. Regjeringen legger i meldingen opp til å redusere avstandsulemper mellom landsdeler og til utlandet ved å øke satsingen på utbygging av viktige transportkorridorer i alle deler av landet. Transportpolitikken blir dermed et godt verktøy i regionalpolitikken.

Regjeringen vil legge økt vekt på kollektivtransport og miljøvennlige transporter, særlig i storbyene. I flere store byer gjenstår viktige infrastrukturprosjekter som kan bidra til mer effektiv bytransport.

Regjeringen vil legge til rette for at mer av godstransportene skal overføres fra veg til sjø og bane der dette er ønskelig ut fra samfunnsmessige hensyn. Fordi mye av start- og endetransport av gods skjer på veg, betyr målet om mer godstransport på sjø og jernbane i praksis mer bruk av intermodale transportløsninger (to eller flere transportformer i en transportkjede). Skal næringslivet velge intermodale transportløsninger må kravene til transportkvalitet tilfredsstilles. Næringslivet er avhengig av fleksible transportløsninger som er forutsigbare med hensyn til pris, avtalt frekvens, presisjon og framføringssikkerhet. Slike krav stilles uavhengig av hvordan transporten gjennomføres. Skal intermodale transporter framstå som attraktive, må de derfor kunne møte samme nivået på kvalitet som dørtildørtransporter på veg kan tilby. Dette setter krav til en samordnet utvikling av transportnettet og tilrettelegging for effektiv omlasting og bytte av transportmidler.

Det ligger store utfordringer i å imøtekomme næringslivets og befolkningens behov for god og forutsigbar framkommelighet på vegnettet. Mange vegstrekninger har flaskehalsar som følge av svinger, ustabile forhold vinterstid, vanskelige stigningsforhold og risiko for ras. Riksvegferjene utgjør en viktig og betydelig del av vegtransportsystemet og er viktige for arbeidsreisende og næringsliv langs hele kysten. Det er viktig å tilby mest mulig effektive ferjesamband, slik at tids- og kostnadsulempene blir minst mulig.

På det sentrale Østlandet og i noen storbyregioner er det tidvis køer på inn- og utfartsårer, hovedsakelig i rushtiden. Forsinkelsene i byene utenom Oslo er relativt små.

Kartlegginger foretatt av Statens vegvesen viser at framkommelighet også er et problem for kollektivtransport på hovedvegnettet. Utbygging av bedre kollektivsystem kombinert med restriktive tiltak på bilbruk, vil være de mest effektive virkemidlene for å redusere denne type framkommelighetsproblemer. Det vises til omtale i kapittel 9.

Skal jernbanen kunne tilby tilstrekkelig kapasitet og transportkvalitet, må deler av banenettet fornyes.

Framkommeligheten i det nasjonale nettet har store strekningsvise variasjoner. Det meste av nettet har enkeltspor. Avvikling av tett togtrafikk på enkeltsporet bane innebærer begrensninger i kapasitet og kjøretid, og det oppstår lett problemer med punktlighet og regularitet. For godstrafikk er det flaskehals i form av for korte kryssingsspor, overbelastet nett i det sentrale østlandsområdet og for liten kapasitet i terminaler. Også på en del strekninger som i dag har dobbeltspor er kapasiteten mangelfull. Dette gjelder først og fremst i Oslo-området.

Det er viktig for sjøtransporten at godset konsentres til de nasjonale havnene, og at disse utvikles til effektive omlastingsterminaler. Sjøtransporten kan på denne måten bli mer konkurransedyktig på pris, frekvens, kvalitet og service.

Stamnettet for sjøtransport omfatter hovedleden langs kysten fra svenskegrensen til russergrensen med indre og ytre ruter, innseilingsleder til de nasjonale havnene og påbudte seilingsleder utenfor kysten for skipstrafikk som utgjør en miljørisiko.

De fleste farledene i stamnettet har i utgangspunktet god framkommelighet og stor transportkapasitet. To forhold kan imidlertid begrense framkommeligheten. Det ene er ugunstige værforhold med vind, bølger og havstrømmer. Det er identifisert 20 særlig utsatte områder langs norskekysten, der farvannene ved Stad og Hustadvika er typiske eksempler. Det andre er at deler av indre hovedled og innseilingene til enkelte havner er grunne og/eller trange, noe som blant annet nødvendiggjør kompliserte og risikofylte kursendringer, har høydebegrensninger på grunn av lave bruer og behov for bedre merking.

Hovedoppgaven i videre utvikling av dette nettet er å øke sikkerheten for skipstrafikken i norske farvann og havner. Dette vil samtidig gi bedre framkommelighet og redusert miljørisiko. De mest krevende ledene med størst risikotrafikk må prioriteres med hensyn til investering i farledstiltak og trafikkovertvåkning.

Kystverket vil utvikle og legge til grunn reviderte farledsnormer for en systematisk gjennomgang av stamnettet. Etablering av et slikt farledssystem vil kunne bidra til å begrense framtidige arealbrukskonflikter i kystsonen mellom sjøtransport og øvrig virksomhet.

I luftfarten er det store utfordringer knyttet til strukturelle endringer. Selv om de langsiktige trendene i luftfarten tilsier fortsatt vekst, har nedgang i trafikken de siste årene medført reduserte inntekter. I tillegg har selskapene forventninger om lavere avgifter og et mer kostnadseffektivt tjenestetilbud, for å kunne tilby brukerne et godt og rimelig tilbud. Samtidig innføres nye myndighetskrav både nasjonalt og internasjonalt som medfører mer kostnadskrevende drift av flyplassene. Generelt er kapasitetsproblemene i norsk luftfart små, men i enkelte lufthavner er det behov for utbygging. Dette skyldes i hovedsak moderniseringsbehov og tilpasninger som følge av endret trafikk og nye forskrifter. En nærmere omtale av lufthavnstrukturen er gitt i kapittel 4.3.

Informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) får en stadig større betydning for alle typer transport. Samferdselsdepartementet har et overordnet ansvar for å legge til rette for at IKT kan tas i bruk og bidra til en sikker, miljøvennlig og effektiv transportavvikling. Dette gjelder både bruk av IKT som virkemiddel i transportpolitikken og transportbrukernes egen utnyttelse av teknologien, jf. nærmere omtale i kapittel 4.5.

4.1.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har merka seg at Regjeringa vil sikra busetnad, verdiskaping og levedyktige lokalsamfunn over heile landet, og støttar dette.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Høgre og Kristeleg Folkeparti, ser ikkje at rammene i den komande 10-årsperioden står i høve til utfordringane. Fleirtalet vil koma tilbake til det under dei ulike underkapitla.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at Regjeringens forslag til rammer og klare prioriteringer for planperioden gir et godt tilpasset bidrag for å nå de nevnte målsettinger.

Disse medlemmer vil understreke betydninga av å finne en god balanse mellom behov for midler og muligheten til å følge opp rammene, slik at tilliten til Nasjonal transportplan som plan- og prioriteringsverktøy ikke blir svekket.

4.2 Transportnettet sin struktur - endra transportmønster gir andre transportbehov

4.2.1 Samandrag

Ved å vurdere de fire transportsektorene mer i sammenheng, slik Stortinget har forutsatt for arbeidet med stortingsmeldingen, gis et bedre grunnlag for å avgjøre en best mulig innretning av innsatsen.

STAMVEGNETTET

Lengden på stamvegnettet totalt er om lag 8 600 km, og dette utgjør om lag 32 pst. av det totale riksvegnettet. Stamvegnettets utstrekning er i dag tilfredsstillende, og det er ingen umiddelbare behov for nye, store stamvegenker. Utfordringene i stamvegnettet gjelder i hovedsak standard og kapasitet. I utkantområder og lavtrafikkerte områder er ofte utfordringene å utbedre bæreevne og vegbredde, mens det i tettbygde strøk og på det høytrafikkerte nettet ofte er behov knyttet til effektiv trafikkavvikling, kombinert med hensyn til trafiksikkerhet og miljø.

Statens vegvesen har lagt opp til en langsiktig strategi for standardheving på hele stamvegnettet.

JERNBANENETTET SITT OMFANG OG STANDARD

Jernbanenettets utstrekning og dekningsområde er en viktig ressurs, spesielt for godstransport og persontrafikken rundt de største byområdene. Fortsatt råvareproduksjon og halvfabrikata med store og tunge volumer gir interessante muligheter for banetransport.

Utvikling av intermodale transportløsninger er det mest interessante satsingsområdet innen godstransport med jernbane.

Av dagens nasjonale jernbanenett på om lag 4 200 km er 95 pst. enkeltsporet. Trafikkbelastningen på nettet varierer sterkt mellom de ulike banestrekningene og nettets ulike deler. Enkelte banestrekninger har 1-2 togbevegelser pr. uke, mens Oslostunnelen har 650 togbevegelser pr. døgn.

Jernbanetransport både av gods og personer kjenne- tegnes av stordriftsfordeler, dvs. at kostnadene pr. pas- senger eller tonn gods reduseres med økende antall pas- senger eller godsmengde.

Regjeringen vil i planperioden konsentrere jernbane- investeringene til storbyområdene og intercity-strek- ningene, der den samfunnsøkonomiske lønnsomheten og helse- og miljøeffektene ved økt bruk av jernbane, er størst.

Selv om det kan være samfunnsøkonomiske gevin- ster ved å redusere jernbanenettets omfang på trafikk- vake strekninger, forventes gevinstene å være begren- sede. Samferdselsdepartementet finner det ikke formålstjenlig i dagens situasjon å redusere jernbane- nettets omfang. Omfanget av statlig kjøp av persontog- trafikk må her fortløpende vurderes. Åpning av tilgang til sporet for nye operatører vil vise om det er mulig å drive en person- og godstransport på trafikksvake bane- strekninger som gir grunnlag for å opprettholde jernba- nenettet.

LUFTFARTEN SIN ROLLE

Ved behandlingen av St.prp. nr. 61 (2001-2002) om Luftfartsverkets tilbud av tjenester i det regionale fly- plassnettet, jf. Innst. S. nr. 69 (2001-2002), ba Storting- get om at spørsmålet om framtidig lufthavnstruktur ble tatt opp ved rulleringen av Nasjonal transportplan.

Regjeringen vil legge til rette for et godt og landsdek- kende flyerutetilbud som i størst mulig grad ses i sam- menheng med det samlede transporttilbudet. Sikkerhe- ten skal ha høy prioritet i alle deler av luftfarten.

Regjeringens mål er at utenlandsrutene, stamlufthav- nene og store deler av rutenettet innenlands, fortsatt skal kunne opereres på kommersielle vilkår. Regjerin- gen vil sikre dette gjennom skatte- og avgiftspolitik- ken, næringspolitikken og et effektivt tilbud av infra- struktur gjennom eierskapet og styringen av Avinor. Viktige tiltak fra denne Regjeringen har vært fjerning av investeringsavgiften og passasjeravgiften for flyrei- ser, samt innføring av merverdiavgift med redusert sats for flyselskapene. Gjennom eierskap og regulering, blant annet av Avinors takster, vil Samferdselsdepar- tementet videre sikre kostnadseffektiv drift i Avinor, slik at avgiftene som flyselskapene betaler for bruk av Avi- nors tjenester, kan holdes på et lavest mulig nivå.

For 2004 har Samferdselsdepartementet budsjettert med nærmere 700 mill. kroner til kjøp av bedriftsøko- nomisk ulønnsomme lufthavntjenester og flyruter i dis- triktene, særlig i Nord-Norge og nordlige del av Vest- landet. Engasjementet er primært distriktpolitisk begrunnet.

SJØTRANSPORT OG HAMNESTRUKTUR

Regjeringen har som målsetting å legge til rette for at sjøtransporten både opprettholder og utvikler sin mar- kedsposisjon, spesielt innen godstransport. Dette vil kunne gi reduserte transportkostnader for næringslivet, ha en positiv miljøeffekt og lette kapasitetsproblemen- e i deler av vegnettet. Arbeidet med St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 og Stortingets behandling av denne, viste imidlertid at sjø- transportens og havnenes betydning i det overordnede transportsystemet er viet lite oppmerksomhet. Sjøtran- sportens rolle og muligheter har således ikke kommet klart nok fram, verken gjennom konkrete tiltak eller gjennom planverk.

Stortinget har etterlyst en sterkere vektlegging av sjø- transporten i Nasjonal transportplan, og har samtidig bedt om at det utarbeides kriterier for ulike havnekate- gorier.

4.2.2 Merknader frå komiteen

4.2.2.1 GENERELT

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosi- alistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til innstillingen til inneværende NTP, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001) side 32, hvor det heter at:

"Komiteen ser det som viktig å se alle transportgre- ner i sammenheng, og at en må være villig til å flytte ressursene fra andre transportgrener til de transportgre- nene hvor de gir best avkastning for samfunnet som helhet."

Flertallet peker på at en samlet komitémerknad gir grunn for å reise spørsmål ved måten sektorvurde- ringene er behandlet i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

Flertallet bemerker at det bør være et politisk mål å legge til rette for et godt og landsdekkende transport- system der jernbanen ses i sammenheng med andre transportformer og det samlede transporttilbudet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittsp- artiet mener tilskudd som gis til hurtigbåter, fylkes- vegferjer og buss via fylkeskommunene bør overføres til Samferdselsdepartementet slik at hele transportsek- toren kan ses i sammenheng.

Disse medlemmer registrerer at Nasjonal trans- portplan 2006-2015 har som et mål å overføre transport fra vei til andre transportformer som jernbane og skip uten at de samfunnsøkonomiske og ikke minst bedrifts- økonomiske aspekter blir nøye analysert.

Disse medlemmer viser til SINTEFs rapport av mars 2004 "Er det lønnsomt å bruke mer midler til veg- formål?" som klart viser at veitransporter er en svært effektiv transportform samfunnsøkonomisk betraktet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti deler Regjeringens oppfatning av at ved å vurdere transportformene i sammenheng, gis det mulighet til å avgjøre en best mulig innretning av inn- satsen. Disse medlemmer er også fornøyd med at

korridor tenkningen videreføres. Ved å analysere transportmønsteret i korridorer er det lettere å se transportmiddelfordelingen, og avgjøre hvilke transportmidler man skal satse ekstra på i de forskjellige korridorene.

Disse medlemmer mener Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan ikke går langt nok i å integrere tenkningen mellom transportformene. Spesielt er luft- og sjøfart lite integrert i meldingen for øvrig. Disse medlemmer mener også at Regjeringen ikke klarer å gjennomføre gode nok analyser av transportarbeidet i korridorene, og det er vanskelig å se at de valg Regjeringen gjør er tuftet på korridor tenkningen.

Disse medlemmer vil understreke at samordning mellom transportformene og korridor tenkningen må videreføres og styrkes i forbindelse med utarbeidelsen av handlingsplanene.

4.2.2.2 STAMVEGNETTET

Komiteen har merka seg at stamvegnettet etter den siste utvidinga er på ca. 8 600 km, og at departementet ser det som tilfredsstillande. Komiteen er samd i dette, men vil peika på at transporttraumar av og til endrar seg, og ber departementet fylgja med i dette og ha ei dynamisk haldning til kva strekkingar som ut frå fastlagde kriterier bør vera stamvegar.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Sosialistisk Venstreparti, er samd i at hovudutfordringane på stamvegane først og fremst er standard og kapasitet. Fleirtalet meiner at det gjev grunn til uro at store delar av stamvegane ikkje fyller standardkrava. Fleirtalet meiner likevel at standardkrava kan variera noko i høve til trafikk og omsyn til busetnad langs vegen.

4.2.2.3 JERNBANENETTET

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, har merka seg at Samferdselsdepartementet ikkje finn det føremålstenleg å redusera jernbanenettet sitt omfang. Fleirtalet er samd i dette.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet støttar at innsatsen spesielt må rettast inn mot godstransport og mot persontrafikken rundt dei store byane, men meiner at så vel langdistanse dagtog som nattogtilbod skal oppretthaldast. Desse medlemene meiner at dette er naudsynt for at jernbanen også i framtida skal ha eit heilskapleg tilbod, og trur det er lettare å auka persontrafikken og i større grad leggja til rette for godstrafikk dersom dette er tilfellet. Etter desse medlemene si vurdering bør dette føra til at innsatsen for å utbetra og vidareutvikla infrastrukturen må aukast den komande 10-årsperioden. Desse medlemene meiner at denne auka innsatsen må vera størst i første del av perioden.

Desse medlemene har merka seg at 95 pst. av det norske jernbanenettet er enkeltspora, og vil difor retta den auka innsatsen mot dobbeltspor i og rundt dei største byane, kryssingsspor på dei lange einspora banestrekningane, stasjonsutvikling og punktutbetring

som kan auka framkomst og fart. Desse medlemene har merka seg at 40 pst. av driftsforstyringar og forseinkingar i togtrafikken skuldast infrastrukturen, og ser det som eit mål å redusera dette monaleg i perioden.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener at hovedtyngden av bevilgningene til infrastrukturen må kanaliseres til storbyområdene og i intercitytriangelet, ettersom det er her jernbanen først og fremst kan bidra til bedre fremkommelighet og bedre miljø.

Disse medlemmer støtter Regjeringens strategi om å bygge nye dobbeltspor rundt de store byene og kortere dobbeltsporsparseller i intercitytriangelet.

Disse medlemmer forventer at den forestående konkurranseutsettingen av utbyggings- og vedlikeholdstjenester vil føre til at vi får mer jernbane for pengene og at kvaliteten på jernbanenettet bedres.

Når det gjelder kjøp av persontransporttjenester med tog, vil disse medlemmer vise til sine merknader under kapittel 7.3.2.1.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det bør være et politisk mål å legge til rette for et godt og landsdekkende transportsystem der jernbanen ses i sammenheng med det samlede transporttilbudet.

Disse medlemmer mener at Regjeringen ikke har grepet tak i dette. Til tross for at de er funnet samfunnsøkonomisk ulønnsomme, anbefaler Samferdselsdepartementet opprettholdelse av åtte jernbanestrekninger tilsvarende nesten 1/5 av det totale jernbanenettet. I stedet anbefales innsatsen rettet mot drift og vedlikehold.

Disse medlemmer poengterer at det samtidig vises til at nye EU-krav vil påføre disse (og andre) strekninger betydelige framtidige investeringsbehov.

Disse medlemmer mener at disse strekninger bør nedprioriteres til fordel for utbedring av jernbanenettet der trafikkgrunnlaget er tilfredsstillende og samfunnsøkonomisk forsvarlig.

Disse medlemmers syn er at disse utsiktene til framtidige EU-krav knyttet til interoperabilitet for konvensjonelle baner, vil føre til en systematisk sanering av ulønnsomme jernbanestrekninger til fordel for annen lønnsom infrastruktur.

4.2.2.4 LUFTFARTEN

Komiteen har merka seg at det i planen vert lagt opp til at det meste av luftfarten skal operera på kommersielle vilkår. Komiteen er samd i det.

Komiteen vil likevel peika på at det har vore stor uro i luftfarten både internasjonalt og i Noreg dei siste åra og ser at det kan vera fare for at einskilde utsette kommersielle ruter kan verta lagde ned. Komiteen ber departementet fylgja dette nøye.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, meiner at den solidariske luftfartspolitikken skal vidareførast. Det inneber at delar av overskotet frå dei av Avinor sine flyplassar som

går med overskot, går til å dekke underskotet på dei av Avinor sine flyplassar som går med underskot i tillegg til løyvingar for dei regionale lufthamnene over statsbudsjettet.

Fleirtalet vil i samband med behandlinga av St.meld. nr. 36 (2003-2004) Om virksamheten til Avinor AS kome tilbake til spørsmålet om likebehandling av transportformer i høve til meirverdiavgift.

Fleirtalet ber Regjeringa komme tilbake til Stortinget med ei vurdering av subsidieringa mellom dei statlege lufthamnene.

Fleirtalet vil vise til St.meld. nr. 36 (2003-2004) Om virksamheten i Avinor AS, der Regjeringa drøfter ulike prinsipp for å dekke underskotet frå Avinors regionale lufthamner og ein del av lufthamnene på stamrutetettet.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet, vil peike på at ein viktig føresetnad for å oppretthalde økonomien i Avinor er ei positiv trafikkutvikling. Luftfarten har dei siste åra gjennomgått ein turbulent periode med redusert trafikk og økonomiske utfordringar. Denne utviklinga har også ramma Avinor i tillegg til luftfarten i Noreg elles.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen har foretatt store og nødvendige endringer i rammebetingelsene for luftfarten. Luftfartsverket er omdannet til Avinor AS for å bli mer konkurransedyktig. Investeringsavgiften og passasjeravgiften er fjernet, samt at flyselskapene har fått lav momssats. Det statlige kjøpet av tjenestereiser er åpnet opp og Regjeringen støttet Konkurransetilsynets forbud mot bonuspoeng på innenlandsruter.

I sum har dette bidratt til en kraftig forbedring av luftfartens rammebetingelser. Resultatene viser seg allerede. Konkurransen i luften er skjerpet med den konsekvens at flyprisene er kraftig redusert og antallet passasjerer er igjen økende. Dette fører til at Avinors økonomi styrkes og forutsetningen for å drifte og utvikle lufthavnene bedres.

Disse medlemmer er meget tilfreds med resultatene av Regjeringens luftfartspolitik. De kraftige reduksjonene i flyprisene er ikke minst viktige for å redusere distriktenes avstandsulemper og bidra til å sikre bosetting og sysselsetting i alle deler av landet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det solidariske prinsippet mellom stamruteplassene skal fortsette, og at underskuddet på kortbanenettet skal finansieres med offentlig kjøp på samme måte som enkelte ruter på kortbanenettet.

Disse medlemmer vil vise til behovet for at areal for en tredje rullebane ved Gardermoen (OSL) sikres for fremtiden, og ber Regjeringen legge til rette for at dette skjer.

Komiteen viser elles til kapittel 4.3.2 når det gjeld dei regionale flyplassane.

4.3 Ny vurdering av regionale lufthamner

4.3.1 Samandrag

Regjeringen vil vise til at følgende forhold gjør det nødvendig med en nærmere vurdering av den regionale lufthavnstruktur i planperioden:

- Siden etableringen av kortbanenettet på slutten av 1960-tallet og begynnelsen av 1970-tallet har det funnet sted en betydelig utvikling av veginfrastrukturen i distriktene, noe som har ført til redusert reisetid langs veg mellom flere av de regionale lufthavnene.
- Utgiftene til kjøp av regionale flyruter og lufthavn-tjenester på de regionale lufthavnene har økt sterkt de siste årene. Et generelt etterslep i vedlikehold og investeringer vil øke infrastrukturkostnadene ytterligere i framtida. Dette må avveies mot behovet for økt statlig innsats i andre deler av transportsektoren, blant annet i forhold til veginvesteringer.
- Fra 1. januar 2005 skal EUs regler for beredskaps-tiltak mot terror og sabotasje etter planen innføres på regionallufthavnene. Dette vil medføre en betydelig kostnadsøkning.
- Flere av de regionale lufthavnene er operativt krevende. Den pågående revisjonen av forskrift om utforming av flyplasser kan medføre et betydelig investeringsbehov, eller føre til at dagens transportstandard må endres.

I vurderingen av framtidig regional lufthavnstruktur vil Regjeringen legge vekt på de totale samfunnsmessige hensyn. Regjeringen vil i denne sammenheng ta utgangspunkt i besparelsene ved nedlegging, mulighet for alternative transporttilbud, flyoperative forhold, samt muligheten for å tilpasse lufthavna til forventet revisjon av forskrift om utforming av flyplasser. Disse kriteriene vil bli veid mot vurderinger av regionale effekter på bosetting og sysselsetting, samt helsetjenestens behov for akuttmedisinsk beredskap. I tråd med Stortingets vedtak vil Regjeringen legge vekt på avbøtende tiltak og dialog med berørte parter. Det er en særlig stor utfordring å skaffe midler til å møte nye sikkerhetskrav.

Ut fra vurderingen omtalt i meldingen vil Regjeringen foreslå at Narvik lufthavn, Framnes, blir lagt ned når dagens anbudskontrakt går ut 31. mars 2006.

Ut fra vurderingen i meldingen går Regjeringen inn for at anbudsruta Leirin-Gardermoen opphører når dagens kontrakt utgår 31. mars 2006. I perioden 2006-2009 foreslår Regjeringen prosjektet Fønhus-Bagn på E16 til 70 mill. kroner som kompensasjon for nedlegging av flyruta.

Fagernes lufthavn, Leirin, kan ha en framtid som charterlufthavn. Etter Regjeringens vurdering kan imidlertid andre eiere enn Avinor være bedre i stand til å utvikle lufthavna til dette formålet. Lufthavna vil derfor bli nærmere vurdert med tanke på en eventuell overtakelse av andre interessenter.

Regjeringen vil utrede om en av de eksisterende flyplassene i Vardø og Vadsø kan bli framtidig felles lufthavn for dette området.

De utredningene som hittil er utført, peker i retning av at foruten lufthavna i Narvik - som nå foreslås nedlagt - vil lufthavnene i Honningsvåg, Svolvær, Sandane og Førde være mest krevende å opprettholde som følge av nye krav i forventet revisjon av forskrift om utforming av flyplasser. Ved eventuelle framtidige strukturendringer vil det bli lagt vekt på å finne gode transportalternativer og kompensierende tiltak, herunder vurderinger av felles flyplass for Lofoten. For Honningsvåg vises det til utredningen av ny flyplass på Porsangnesryggen.

Det kan være aktuelt å komme tilbake til Stortinget med en ytterligere vurdering av den framtidige regionale lufthavnstrukturen i løpet av 2005, jf. at Luftfartstilsynet tar sikte på å sette i verk revidert forskrift om utforming av flyplasser for de regionale lufthavnene fra 1. januar 2005 og at de fleste av dagens anbudskontrakter om ruteflyging på de regionale lufthavnene går ut 31. mars 2006. Lufthavnstrukturen for neste anbudsperiode bør være fastlagt før flygingene starter opp.

4.3.2 Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til følgjande merknader og forslag til vedtak frå eit fleirtal i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterparti, i Innst. S. nr. 269 (2001-2002), vedkomande spørsmål om nedlegging av anbudsrutene på tre regionale lufthamner:

"Komiteen sitt fleirtal, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, meiner at framlegget om at anbudsrutene på Fagernes, Narvik og Vardø flyplass skal opphøyra frå 1. april 2003, ikkje på nokon måte er tilfredsstillande utgreidd. I tillegg er saka lagt fram for Stortinget så seint i sesjonen at det er umogleg å handsama ho på ein forsvarleg måte. Fleirtalet vil på denne bakgrunn fremja følgjande forslag til vedtak:

1. Stortinget går imot at lufthamnene Fagernes, Narvik og Vardø ikkje skal omfattast av systemet med anbudsruiter frå 1. april 2003.
2. Stortinget ber om at det i rulleringa av Nasjonal transportplan vert innarbeidd følgjande:
 - a) ein grundig informasjon og ei vurdering av situasjonen på heile luftfartsområdet i Noreg,
 - b) ei vurdering av den enskilde flyplass ut frå totale samfunnsmessige omsyn.
 - c) ei særskilt vurdering av luftfarten si rolle i distrikta.
3. Dersom Regjeringa vel å koma tilbake til Stortinget med forslag til strukturelle endringar i flyplassstrukturen, er det ein føresetnad at
 - a) avbøtande tiltak er på plass før eventuell nedlegging av ein flyplass dersom ikkje noko anna er akseptert i kommunar/område som er omfatta av slik nedlegging,
 - b) det vert lagt opp til ein tett dialog med involverte partar for å sikra løysingar alle kan leva med."

Fleirtalet viser til at Stortinget fatta vedtak i samsvar med forslaget.

Fleirtalet kan ikkje på nokon måte sjå at dette er fylgt opp då det

- ikkje er gjort nye samfunnsøkonomiske vurderingar,
- dialogen med partar som er omfatta av nedlegginga har avgrensa seg til eitt orienteringsmøte med partane rett før planen vart lagt fram,
- dei avbøtande tiltaka vert å utføra etter nedlegginga og
- dei avsette rammene til løyvingar til avbøtande tiltak er ikkje på nokon måte aksepterte.

Fleirtalet står fast ved Stortinget sitt vedtak i samband med behandlinga av Innst. S. nr. 269 (2001-2002).

Komiteen har merka seg orienteringa om andre mogelege endringar i den regionale flyplassstrukturen.

Komiteen vil vurdere dette når ny sak vert lagt fram. Komiteen ser det som svært viktig å ha eit godt utbygd flyplassnett over heile landet, og vil peika på at flytransport på mange måtar fungerer som kollektivtransport på kortbanenettet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet meiner at det skal svært gode grunnar til å leggja ned ein flyplass, og at dette må skje etter ein grundig prosess.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at siden etableringen av kortbanenettet på 1960- og 1970-tallet har det skjedd en betydelig utbygging og forbedring av vegnettet. Det har ført til reduksjon i reisetider og redusert trafikkgrunnlag for en del regionale lufthavner.

Daværende Luftfartsverket foretok i 2001 en analyse av samfunnsnyttene ved 10 regionale lufthavner, og Stortinget ba ved behandling av St.prp. nr. 61 (2001-2002), jf. Innst. S. nr. 269 (2001-2002), Regjeringen å komme tilbake til strukturen på kortbanenettet i Nasjonal transportplan 2006-2015.

Narvik Lufthavn, Framnes var den lufthavnen som kom dårligst ut i Luftfartsverkets analyse. Trafikkutviklingen har vært negativ de siste årene og kun 20 pst. av de som reiser med fly til eller fra Narvik benytter Narvik lufthavn, Framnes. Hele 80 pst. benytter Harstad-Narvik lufthavn, Evenes. Narvik Lufthavn, Framnes har krevende operasjonelle forhold, innsparingene ved nedlegging er betydelige og reiseavstanden til Harstad-Narvik lufthavn, Evenes er kun 75 km, og det går allerede i dag flybuss mellom denne lufthavnen og Narvik.

Disse medlemmer finner det urimelig å skulle benytte knappe offentlige ressurser til å opprettholde to lufthavner i Narvik-området og støtter derfor Regjeringens forslag om å nedlegge Narvik lufthavn, Framnes når dagens anbudskontrakt går ut 31. mars 2006.

Disse medlemmer støtter Regjeringens forslag til kompensasjon for nedleggelsen, som innebærer en

bevilgning på 50 mill. kroner til utbedringer av veien mellom Narvik og Evenes.

Trafikkgrunnlaget for ruteflyving ved Fagernes Lufthavn, Leirin har vist seg å være begrenset til tross for en viss vekst den siste tiden. Vegstandarden er forbedret, ved blant annet utbygging av rv 35 Roa-Gardermoen, og reisetiden til Gardermoen er redusert siden byggingen av Fagernes Lufthavn, Leirin.

Disse medlemmer støtter på denne bakgrunn Regjeringens forslag om å innstille anbudsrutene Fagernes Lufthavn, Leirin - Gardermoen når dagens kontrakt utløper 31. mars 2006.

Disse medlemmer støtter også Regjeringens forslag om å kompensere for rutenedleggelsen ved å bevilge 70 mill. kroner til parsellen Fønhus-Bagn på E16.

Disse medlemmer er positivt innstilt til at andre enn Avinor kommer inn på eiersiden for å utvikle Fagernes lufthavn, Leirin som charterlufthavn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg Avinors beslutning om å legge ned luftfartskontrollen ved Trondheim Lufthavn Værnes og flytte denne til Bodø. Imidlertid forutsetter dette at flyttingen er sikkerhetsmessig forsvarlig.

Disse medlemmer registrerer at Regjeringen legger opp til en debatt om den fremtidige flyplasstrukturen for regionalnettet. Disse medlemmer vil ikke ta stilling til en fremtidig flyplasstruktur før nye tilbud for kortbanenettet skal lyses ut.

Disse medlemmer viser til kapittel 5.3.2 når det gjelder Rygge Sivile Lufthavn, Rygge.

ALTERNATIV BRUK AV MIDLAR

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Sosialistisk Venstreparti, vil be om ei vurdering av om eit system tilsvarende alternativ bruk av ferjesubsidiar kan etablerast ved nedlegging av flyplassar. Det vil seie at kommunar, ev. regionar ved nedlegging av ein flyplass, kan få bruke dei statlege overføringane til den aktuelle flyplassen og den statlege støtta til flyrutene der til andre samferdselsføremål, ut over dei vanlege løyvingane i ein 15-årsperiode.

4.4 Nærare om havnestrukturen

4.4.1 Samandrag

Regjeringen ønsker å legge til rette for en utvikling av havnene som styrker sjøtransporten, og bidrar til næringsutvikling og etablering av robuste regioner. Skal sjøtransporten vinne fram i konkurransen med landtransport, både når det gjelder pris og kvalitet, kreves det at havnene har et volum av stykk gods og containere som gir grunnlag for hyppige og regulære skipsanløp. En forutsetning for å lykkes med dette er at håndteringen av stykk gods og containere i hovedsak konsentreres til et begrenset antall havner. Samtidig er langsiktighet og forutsigbarhet viktig, både for næringslivets transport- og logistikkplanlegging og for statlig infrastrukturutvikling. Regjeringen vil derfor

bygge videre på den eksisterende havnestrukturen. Strukturen vil imidlertid bli justert til to nivå, og bestå av nasjonale havner og øvrige havner.

I tråd med St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, og Stortingets behandling av denne legger Regjeringen til grunn at havnene i Oslo, Grenland, Kristiansand, Stavanger, Karmsund, Bergen, Ålesund, Trondheim, Bodø og Tromsø videreføres som nasjonale havner. Regjeringen forutsetter at de nasjonale havnene utvikles slik at de får en standard, og kan håndtere et godsvolum, som gir regulære og hyppige anløp av skip for stykk gods og containere. Øvrige havner skal primært betjene lokalsamfunn og stedlig næringsliv.

De nasjonale havnene må ha utviklingsplaner som er forankret i godkjente lokale og regionale areal- og transportplaner.

En av hensiktene med den nasjonale havnestrukturen er å få konsentrert offentlige infrastrukturinvesteringer for godstransport, landverts og sjøverts, til de viktigste havnene. Havnene i den nasjonale strukturen må på den annen side ha et spesielt ansvar for å utnytte eksisterende infrastruktur, offentlig og privat, bedre enn i dag.

Kystverket vil i samarbeid med bl.a. havnemyndigheter, fylkeskommuner, havnebrukere og de andre transportetatene, følge utviklingen i de nasjonale havnene. Det er i denne sammenheng også naturlig at Fiskeridepartementet og Kystverket foretar en evaluering av status i disse havnene i forbindelse med rulleringene av Nasjonal transportplan.

Havnesituasjonen i Oslofjorden representerer store utfordringer både nasjonalt og regionalt. Årsaken til dette er at Oslo kommunes "Fjordbyvedtak", dvs. utflytting av lo/lo-basert containertrafikk, har skapt usikkerhet og uforutsigbarhet i forhold til langsiktig infrastrukturutvikling og næringslivets transport- og logistikkplanlegging.

Det er viktig å finne fram til en havneløsning for Oslofjorden som både ivaretar hensynet til miljø og næringsliv. En realisering av "Fjordbyvedtaket" forutsetter at det til erstatning for containervirksomheten i Oslo havn, etableres en god regional havneløsning som kan håndtere dette godset. Denne løsningen finnes ikke i dag.

Det er krevende, og det vil erfaringsmessig ta tid, å få på plass en alternativ havneløsning i Oslofjorden. Oslo havn må samtidig gis tilstrekkelig rom til omstilling av sin virksomhet. Regjeringen legger derfor til grunn at Sjursøya inntil videre, i tråd med Oslo bystyres vedtak 26. november 2003, er hovedhavn for containere i Oslofjorden. Eventuelle kapasitetsproblemer i Oslo havn bør kunne håndteres av havnene i Drammen og Borg.

Regjeringen mener at den nasjonale havnestrukturen vil kunne bidra til å styrke sjøtransporten og næringslivets konkurransevilkår.

Eventuelle nye virkemidler rettet mot de nasjonale havnene vil bli vurdert i forbindelse med utarbeidelsen av en eventuell ny planlov og revisjonen av havne- og farvannsloven.

Fiskeridepartementet har lagt til rette for en bred utredning for å klarlegge og vurdere hovedproblemer, reguleringsbehov og utforming av en ny samlet lovregulering på området.

Havnenes finansiering, organisasjons-, eier- og styringsform, herunder utvikling av samarbeid mellom offentlige og private aktører på havnesektoren, vil være sentrale elementer i Fiskeridepartementets arbeid med lovrevisjonen.

4.4.2 Merknader frå komiteen

Komiteen vil peke på havnenes sentrale rolle for å sikre vekst og utvikling av sjøtransporten.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merka seg at Regjeringa legg til grunn at den noverande nasjonale hamnestrukturen vert vidareført og at Kystverket vil fylgja utviklinga av hamnemønsteret nøye.

Fleirtalet ser ikkje at det er gjort greie for i meldinga kva statlege verkemiddel som er tenkt nytta for å få den konsentrasjonen om dei offentlege infrastrukturinvesteringane for godstransport til dei viktigaste hamnene.

Fleirtalet ser ikkje at kostnadsnivået knytt til sjøtransport i Noreg både på sjø og hamn, er tilstrekkeleg gjort greie for.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti registrerer at Regjeringen foreslår en todeling av trafikkhavnene, bestående av nasjonale havner og øvrige havner. Det foreslås vidare at de 10 havnene som i dag har status som nasjonal havn, blir vidareført som nasjonale havner.

Disse medlemmer støtter Regjeringens forslag til havnestruktur.

Disse medlemmer er tilfreds med orienteringen om sjøtransportens kostnadsnivå.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peke på at utviklingen innenfor godstransportmarkedet viser stagnasjon og nedgang for sjøtransporten med unntak for frakt til og fra kontinentalsokkelen. Disse medlemmer etterlyser et helhetlig system av virkemidler i Regjeringens planforslag, noe Kystverket mener er nødvendig for å nå det overordnede målet om økt godsmengde på kjøp.

Disse medlemmer viser til høringsuttalelser fra næringsorganisasjoner som uttrykker skuffelse over Regjeringens planforslag. Maritimt forum skriver at: "Vi finner verken ambisjoner eller effektive virkemidler for økt sjøtransport". Norsk havneforbund etterlyser "en havnepolitikk som kan sette havnene i stand til å fylle de oppgavene som er nødvendig for å få til det ønskede samspill mellom sjøtransport og landtransport".

Disse medlemmer mener at fagetatenes forslag til Nasjonal transportplan og Kystverkets faglige

beslutningsunderlag i langt større grad tar tak i utfordringene for sjøtransporten enn Regjeringens planforslag.

Disse medlemmer viser spesielt til at nærskipfarten belastes med høye gebyrer og avgifter og i sum betaler en langt større andel av sine samfunnsmessige kostnader enn godstransport på veg og bane, jf. utredninger av Marintek/SINTEF.

Disse medlemmer støtter arbeidet med å oppnå en mer effektiv organisering og drift av havnene og etterlyser Regjeringens begrunnelse for å gå bort fra Kystverkets faglige beslutningsgrunnlag.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil slutte seg til Kystverkets understreking av at et helhetlig system av virkemidler er av avgjørende betydning for å oppnå det beste resultat. Et slikt helhetlig system ligger ikke inne i Regjeringens forslag.

Disse medlemmer er ikke enige med Regjeringen i at håndteringen av stykkgoods og containere i hovedsak skal konsentreres til nasjonalhavnene. Transportøkonomisk framstår det som lite rasjonelt å overføre stykkgoods til nasjonalhavner fra industrihavner med opptil åtte ganger så stort stykkgoodsvolum og høyere anløpsfrekvens. En slik overføring vil også være betenkelig dersom det genererer økt vegtrafikk og dermed økte miljøbelastninger.

Disse medlemmer viser til at Kystverket i større grad enn Regjeringens forslag tar til orde for en mer dynamisk og næringsorientert havnestruktur. Ingen knutepunkthavner (nasjonalhavner) har hevd på slik status, men kan både miste og opparbeide seg slik status som følge av utvikling og resultater.

For å få mer gods over på sjø er det viktig å få i gang lønnsomme høyfrekvente godsruiter til sjøs (spesielt utenriksruiter til/fra Vestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge). Disse medlemmer mener det er ønskelig å utvikle et system med oppstartstilskudd til slike ruter på linje med støtteprogrammet innenfor Marco Polo-programmet til EU.

4.5 Informasjonsteknologi for effektiv bruk av transportnettet

4.5.1 Samandrag

Økt bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi, IKT, har innvirkning på transportsektoren ved at det generelt skaper nye aktivitetsmønstre i samfunnet. IKT har også innvirkning direkte i transportsektoren. Eksempler på slik bruk er forbedret sikkerhetsteknologi, satellitnavigasjon, elektronisk billettering og logistikksystemer. Elektronisk infrastruktur omfatter de fysiske installasjonene som er nødvendig for elektronisk datautveksling og de kommunikasjonssystemer som kan etableres ved hjelp av den fysiske infrastrukturen.

Et viktig bidrag er å tilrettelegge for informasjonsflyt mellom ulike transportsektorer og med transportbrukerne. I samarbeid mellom brukere, forskere og forvaltning utvikles et felles rammeverk for datautveks-

ling i transportsystemet (ARKTRANS). Samferdselsdepartementet legger til grunn at dette tas i bruk når ulike aktører utvikler elektroniske tjenester på transportområdet.

Med utviklingen av det elektroniske bompengerevningssystemet AutoPASS har Norge vært et foregangsland for geografisk koordinering med felles betalingssystem for større områder. Med tiden bør det utvikles enda bedre koordinering av betaling for ulike formål.

Satellittbasert radionavigasjon benyttes i stor grad i posisjonering og navigasjon til sjøs og på land. Det eneste operative globale satellittnavigasjonssystemet i dag er det amerikanske Global Positioning System (GPS).

I EU har man vurdert sårbarheten ved kun å holde seg til GPS og funnet at det er ønskelig å etablere et eget uavhengig europeisk satellittnavigasjonssystem, Galileo. Dette er også viktig for Norge. Galileo forventes å være operativt fra omkring 2008, og vil være kompatibel med GPS-systemet.

Fiskeridepartementet er nå i dialog med EU om muligheten for en direkte deltakelse i Galileo Joint Undertaking og vilkårene for en slik deltakelse, herunder økonomiske betingelser. Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget i denne forbindelse på egnet måte.

4.5.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har merka seg det potensialet ARKTRANS kan ha for effektivisering av transportsektoren. Komiteen ber om at departementet følger utviklinga nøye og legg til rette for at Noreg skal liggja i front når det gjeld satsing på IKT i transportsektoren.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, ser positivt på Regjeringa sitt initiativ for å undersøke moglegheitene for norsk deltaking i Galileo Joint Undertaking og ser i møte at Stortinget blir orientert om utfallet av saka på eigna måte.

AUTOPASS

Komiteen føreset at systemet med lokale rabattar i bomprosjekt og på ferjer kan vidareførast med bruk av AutoPass.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemen frå Senterpartiet, har store forventningar til AutoPass-systemet og at det skal kunna betra trafikkflyten monaleg.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Framstegspartiet, og Kristeleg Folkeparti, vurderer det slik at det er viktig at AutoPass-systemet ikkje fører til meirutgifter på næringslivstransport samla sett.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er positive til forsøk som kan forenkle takstsystemet og

redusere kostnadene til ferjedrifta, men er kritisk til at reduksjon av passasjertakstar skal føre til auka kostnader for pendlarar og næringstransport.

Fleirtalet vil vise til at det er knytt stor lokal motstand til enkelte av prosjekta då reduisering av takstgrupper fører til at passasjerbetalinga vert overført til kjøretøytakstane. Sjølv om formålet med forsøket er å få til ei forenkling av systema og lægre administrative kostnader, må dette ikkje føre til auka kostnader for den lokale næringstransporten.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Sosialistisk Venstreparti, føreset at arbeidet for eit landsomfattande system vert forsert, og ber om at det vert utvikla eit system som gjer det mogleg å gje rabattar på eit slik system.

Medlemene i komiteen frå Høgre og Kristeleg Folkeparti har også forventningar om at bruk av AutoPass i bomprosjekt og på ferjer kan føre til reduserte kostnader til glede for næringslivet og privatbilarar.

4.6 Moglegheit for overføring av godstransport frå veg til sjø og bane

4.6.1 Samandrag

Det er et politisk mål å få en overføring av godstransport fra veg til sjø og bane, der dette er hensiktsmessig ut fra hensynene til en effektiv trafikkavvikling, miljø og sikkerhet. Dette innebærer i praksis å stimulere til intermodale transportløsninger med tilstrekkelig transportkvalitet (framføringstid, leveringsbetingelser etc.) til en konkurransedyktig pris.

En stadig økende vegtrafikk både i Norge og på hovedvegnettet i Europa, gjør at vi særlig i de mest høytrafikkerte deler av transportnettet får kapasitetsproblemer. Det gir forsinkelser og høyere kostnader for transportørene, og dermed også for næringsliv og forbrukere. Økt vegtrafikk medfører også miljøutfordringer, særlig i byområdene, men også med hensyn til global og regional luftforurensning.

Regjeringen ønsker å legge til rette for at mer av godstransporten kan gå på kjøl og skinner, og at en større del av persontransportene kan gå med kollektive transportmidler. Dette er utfordringer vi har felles med resten av Europa. Det er likevel betydelige forskjeller mellom Norge og EU både når det gjelder miljø- og framkommelighetsproblemer. Løsningene i Norge må derfor tilpasses norske forhold.

Det er en betydelig utfordring å få til en slik overgang. Tunge trender i nærings- og samfunnsutvikling trekker i motsatt retning.

Det er derfor viktig å effektivisere vegtransporten samtidig som en legger til rette for overgang til sjø og bane. Sjøtransportens andel av det samlede transportvolum er høyere i Norge enn i de fleste andre europeiske land, men kan likevel økes. Forutsetningen for en slik overgang er at intermodale løsninger (to eller flere transportformer i en transportkjede) tilbyr til-

strekkelig transportkvalitet til en konkurransedyktig pris.

For å fremme en overgang fra veg til sjø og bane må det legges til rette for en konsentrasjon av godsstrømmene til knutepunkter og korridorer, slik at det blir tilstrekkelig godsgrunnlag for å opprette nye intermodale transporttilbud.

Investeringer i jernbanens kapasitet og kvalitet på infrastruktur, og utvikling av effektive terminaler, er viktige tiltak for å bedre jernbanens konkurransemuligheter. I vegsektoren må dette følges opp gjennom å legge til rette for god tilførsel til terminalene.

Etableringen av Shortsea Promotion Centre-Norway (SPC-Norway), er et viktig element i Regjeringens strategi for å legge til rette for overføring av godstransport fra veg til sjø. Gjennom nettverksarbeid kan SPC-Norway bidra til å knytte aktører sammen, og således virke som en katalysator for etablering av kombinerte dør-til-dør-transporter.

For å kunne lykkes med en overgang fra veg til sjø og bane må det satses på tiltak i de deler av transportmarkedet der det er reelle konkurranseflater. Det må tas hensyn til begrensningene som varesammensetning og transportkvalitet setter. Regjeringen legger derfor opp til en balansert politikk hvor vegtransportens gode egenskaper utnyttes, samtidig som det legges til rette for sjø og bane der det er hensiktsmessig.

Samferdselsdepartementet vil øke kapasiteten på jernbanenettet for å legge til rette for økte transportvolumer med jernbane.

Samferdselsdepartementet vil i første del av planperioden etablere en ny godsterminal for bil/jernbane i Ganddal i Rogaland, samt bygge om godsterminalen på Alnabru. Dette vil bidra til mer effektiv og fleksibel godshåndtering.

Endringer i avgifts- og gebyrpolitikken kan påvirke transportmiddelfordelingen. Tiltak som svekker vegtransportens effektivitet utover det å betale for eksterne kostnader vil kunne være effektive for å påvirke transportmiddelfordelingen. Regjeringen ønsker imidlertid ikke en slik politikk fordi dette gir andre uheldige samfunnsmessige virkninger, bl.a. vil næringslivets konkurransevne svekkes fordi transportkostnadene da vil øke.

Et godt samarbeid mellom myndighetene og bransjeorganisasjonene vil være et viktig bidrag for å lette overgangen fra veg til sjø og bane.

Gjennom norsk deltakelse i EUs Marco Polo-program vil midler stilles til rådighet for tiltak som kan være med på å bygge ned markedsbarrierer for intermodale transport. Marco Polo-programmet er ett av tiltakene som skal bidra til å nå målet om en mer effektiv og miljøvennlig transport i Europa. Programmets hovedformål er å legge til rette for overføring av gods fra veg til bane, nærsjøfart og indre vannveger. Norge deltar i programmet f.o.m. 2004, og medvirker også finansielt.

4.6.2 Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, støttar målet om å overføra

meir godstransport frå veg til bane. Fleirtalet støttar difor framlegg om å byggja ny godsterminal på Ganddal.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet mener det av flere årsaker er ønskelig at jernbane og skipsfart overtar en større andel av godstransporten, på bekostning av vegtransporten. Det vil gi bedre fremkommeligheten på veiene, bedre miljøet og redusere ulykkesrisikoen.

Samtidig er det viktig å være klar over at en stor andel av godstransporten allerede går på kjøll og bane. I 2002 gikk hele 48 pst. av det innenlandske godstransportarbeidet på kjøll. I tillegg er det viktig å være klar over at 80 pst. av innenlandske godstransporter er under 100 km og hvor lastebil er, og vil være det eneste reelle transportalternativet. Den reelle konkurranseflaten mellom de ulike transportgrenene er begrenset, og det er viktig å ha realistiske målsetninger om hva som er mulig å endre i fordelingen mellom transportgrenene. Det er på lengre transportavstander at skip og tog kan være et alternativ til lastebil.

Det er flere forhold som påvirker valg av transportgren for fremføring av gods. Flere av disse ligger utenfor nasjonal og politisk kontroll; fraktrater og lagerlokaliseringer er eksempler på slike elementer.

Disse medlemmer vil understreke at det ikke er aktuelt å øke avgiftsbelastningen på vegtransport for å styrke sjøfartens og jernbanens konkurransevne.

Disse medlemmer vil peke på at like fullt må det offentlige sammen med bransjen legge til rette for å få en større andel av gods over til sjø og bane. Et viktig virkemiddel for å oppnå en slik utvikling er etablering av intermodale omlastingspunkt. Etersom staten ikke eier trafikkhavnene eller bevilger investeringsmidler til disse, er statens viktigste bidrag for å utvikle intermodale omlastingspunkter framføring av vei og bane til slike knutepunkt. Samtidig må havneiere og lokale myndigheter bidra og legge til rette for utvikling av intermodale omlastningspunkter.

Disse medlemmer vil vise til at Norge deltar i EUs program Marco Polo for å få mer gods over til sjø og bane. Disse medlemmer forventer at vår deltagelse i dette programmet vil bidra til den ønskede utvikling også i Norge.

Gebyrbelastningen for skipsfarten er viktig for transportgrenens konkurransevne og mulighet til å øke markedsandelen. Disse medlemmer registrerer at Fiskeridepartementet er i gang med en gjennomgang av sjøfartens gebyrstruktur og forventer en orientering om utfallet av dette arbeidet på en egnet måte.

Disse medlemmer er kjent med at et nytt internasjonalt regelverk (ISPS) for å hindre terroranslag for skip og havner også skal implementeres i Norge. Det vil kreve betydelige investeringer rundt om i havnene. Disse kostnadene må dekkes av havnene og havnebrukerne.

En avgjørende faktor for å styrke jernbanens mulighet til å overta en større andel av godsmengden, er kvaliteten på infrastrukturen.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er derfor tilfreds med at Regjeringen den kommende planperiode legger opp til å videreføre det høye bevilgningsnivået til jernbanens infrastruktur. Dette er et viktig bidrag for å få mer gods over på bane.

Disse medlemmer vil vise til at det i de siste årene blant annet er foretatt profilutbedringer i tunneler for å bedre forholdene for fremføring av gods på bane og er tilfreds med at arbeidet med denne type forbedringer vil bli videreført.

Et annet viktig bidrag for å styrke jernbanens konkurransevne innen godstransport, som Regjeringen allerede har gjennomført, er åpningen for konkurranse på dette området. Det har ført til at nye aktører har kommet inn på det norske markedet og utfordrer CargoNet. Utskillingen og fristillingen av CargoNet har allerede bidratt til å styrke godstransporten på bane. Konkurransen vil til stimulere til bedre service og lavere priser, og slik bidra til økt godsmengde på jernbanen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti ser at jernbanen har store utfordringer i forhold til at varene skal komme fram som forutsatt. Disse medlemmer ser dette i sammenheng med etterslep i bevilgningene til så vel investeringer som til drift- og vedlikehold av jernbanen. Disse medlemmene har merket seg at utviklingen for CargoNet AS er positiv, men vil peke på det potensialet som ligger i å få stykkgoods og mer tømmertransport over på bane.

Disse medlemmer vil peke på at også Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan vil innebære økt godstrafikk på veg. En slik utvikling er ikke forenlig med de overordnede mål for trafiksikkerhet og miljø.

Dersom prognosene blir til virkelighet, så vil samfunnet måtte betale dyrt i form av redusert framkommelighet, økte utslipp og flere ulykker. Å satse på jernbane og sjøtransport handler derfor om å ville en annen utvikling, og følge det opp i praktisk politikk. Et lite fraktestøt kan frakte like mye stykkgoods som ca. 40 trailere med om lag samme framdriftsmaskineri. Et godstog tilsvarer 24 fullastede vogntog på veg. Disse medlemmer viser til at økte mengder gods på bane og kjøp vil gi færre trafikkulykker, et renere miljø, mindre behov for vegbygging og redusert slitasje på vegkapitalen. Det vil gi store miljømessige og økonomiske gevinster for samfunnet.

Disse medlemmer mener at det i denne sammenheng først og fremst er nødvendig å utvikle jernbanens infrastruktur. Disse medlemmer mener det bør legges vekt på at godstransportører kan få tilbud om god kvalitet, god punktlighet, tilstrekkelig frekvens og konkurransedyktige dør-til-dør-priser for å få mer godstransport over på bane.

Disse medlemmer vil peke på at jernbanen har sitt fortrinn på lengre strekninger når det gjelder godstransport. Disse medlemmer vil bl.a. ut fra dette opprettholde og videreutvikle infrastrukturen på de lange strekningene, og bl.a. øke satsingen på teknolo-

giske hjelpemiddel, profilutviding av tunneler og økt aksellast på enkelte strekninger.

Disse medlemmer viser til at det også skjer positive forbedringer innenfor godstransport på bane. Jernbaneverket har gjennomført utviding av lasteprofilen på alle strekninger og andre tiltak. CargoNet har en stor markedsandel på lange strekninger og opplever vekst og økt inntjening. Nye aktører som GreenCargo og Tågakeriet bidrar til å styrke tilbudet.

Disse medlemmer mener derfor det er viktig å bygge ut moderne terminalløsninger i tråd med Jernbaneverkets planer. I tillegg er det avgjørende å styrke jernbanens rammevilkår gjennom blant annet bortfall av kjørevegsavgift og endring av regelverk for moms og el-avgift.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen vil sikre like rammevilkår for transportsektoren samtidig som de vil tilpasse avgifts- og gebyrstrukturen i en mer samfunnsøkonomisk retning. Disse medlemmer er noe usikker på hva det betyr, men vil understreke at virkemidlene må støtte opp under de målene som er satte slik at en stimulerer den utviklingen en ønsker.

Disse medlemmer mener at overføring av gods fra veg til sjø vil være en avgjørende faktor i arbeidet med å bedre framkommeligheten på det europeiske vegnettet. Disse medlemmer er enige i den målsettingen som er formulert i Marco Polo-programmet om at all ventet økning av godstrafikken på veg fram til 2010 skal over til sjø og bane.

Disse medlemmer vil peke på at for at sjøtransporten skal kunne være med på å nå denne målsettingen, blir det krevet en sammenhengende og systematisk utbygging av infrastrukturen for havn og sjøfart. En satsing på godstransport til sjøs forutsetter avklaringer på forhånd og langsiktige rammevilkår. Det vil være selve fundamentet for at næringslivet skal være i stand til å utvikle et logistikk- og transportsystem. Disse medlemmer viser til at NTP reflekterer i liten grad denne utfordringen.

På spørsmål fra komiteen om hva virkemiddel og insentiv som Regjeringen planlegger for å få mer gods over fra veg til jernbane og sjøtransport, svarer departementet at det vil gjennomføres infrastrukturtiltak på både veg, sjø og bane. Disse medlemmer vil peke på at tilknytningen til havnene og det landbaserte transportnettet er viktige for at havnene skal utvikles. Departementet gir ingen signaler om den endelige finansieringen av denne standardhevingen i de nasjonale havnene, det blir bare vist til at Havne- og farvannsløven åpner for nye finansierings- og samarbeidsformer.

Disse medlemmer mener at forslaget om å justere havnestrukturen til to nivå ikke nødvendigvis kommer i møte de krav som vil bli stilt til det framtidige transportbehovet i havnene. Det skal utvikles nye intermodale havner som mer effektivt skal fungere som terminaler for omlasting mellom ulike transportmidler. Grunnivelsen for en gjennomgang av havnestrukturen har vært behovet for å samordne offentlig infrastrukturinvesteringer og de nye, strenge og kostnadskre-

vende internasjonale regler for sikkerhet i havnene. Det er uklart i hvilken grad dette vil kreve større statlige investeringer.

Disse medlemmer vil peke på at det nye internasjonale reglementet for å forhindre terror mot skip og hamner (ISPS) vil innebære betydelige kostnader. Det er antydning flere hundre millioner i investeringer. I tillegg vil vi få årlige driftskostnader. Dersom disse kostnadene ensidig skal belastes sjøtransporten, er det all grunn til å tru at det vil påvirke sjøtransportens konkurransevne i forhold til å få mer gods over til sjø. Dette problemet er lite omtalt i meldingen.

Analysen gjengitt i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan viser at godstransporter utgjør gjennomsnittlig 7,9 pst. av omsetningen i norske bedrifter, og 2,2 pst. i Europa. Effektive intermodale transportløsninger er viktig for næringsutviklingen i landet. Disse medlemmer mener det er avgjørende at en vellykket satsing på å overføre godstransport fra veg til sjø og bane må bygge på samarbeid med myndigheter og næringsliv i regionene, slik at bedriftenes behov for kostnadseffektiv transport er i fokus. Da må også spørsmål om havnestruktur og transportløsninger i større grad enn i Regjeringens forslag ta hensyn til de faktiske varestrømmene og hvor godset faktisk produseres, lastes og losses. Likeledes vil det også være miljømessig uheldig å etablere en havnestruktur som gir unødvendig økning av vegtrafikk og større belastninger i områdene ved nasjonalhavnene.

Disse medlemmer viser til beregninger utført av Marintek som viser at gebyrer og avgifter påfører sjøtransporten betydelige konkurranseulempesammenlignet med veg. Fraktefartøynæringen er en uunnværlig del av en strategi for å nå målene i nasjonal transportplan. Flåten er i gjennomsnitt mer enn 30 år gammel og bidrar med betydelige miljøutslipp lokalt og nasjonalt, spesielt av nitrose gasser (NO_x). Disse medlemmer mener det må være et mål å få forbedret rammevilkårene gjennom omlegging av avgiftssystemet, administrativ samordning og en bedre havnestruktur. Samtidig bør det iverksettes teknologiprogram for å bidra til en fornyelse av flåten, blant annet gjennom modernisering og forsøk med mer miljøvennlige drivstoff som naturgass, på fartøyer.

Disse medlemmer vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en sak om miljøvennlig godstransport, havnestruktur og et helhetlig system av virkemidler for å nå målet om økt sjø- og banetransport av gods. Dette må ses i sammenheng med revisjon av havneloven. Saken må inneholde:

1. En helhetlig gjennomgang av forskjellige avgifter og gebyrer for transport av gods på veg, sjø og bane. Samt forslag til endringer for å styrke konkurransekraften til sjø og bane.
2. En gjennomgang og prioriterte tiltak for utbedring av jernbanens infrastruktur med tanke på økt frakt av gods på bane.

3. En gjennomgang og prioriterte tiltak for utbedring av farleder og fiskerihavner.
4. Tiltak og virkemidler som tilskudd til oppstart av godsruiter i tråd med Marco-Polo-programmet som Stortinget har sluttet seg til.
5. Nytt forslag til havnestruktur som imøteser behovet for intermodale havner som mer effektivt skal klare omlastning mellom ulike transportmidler."

Disse medlemmer viser til sine økte rammer som gir rom for forsering av godsterminal på Ganddal.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sine auka rammer som gjev rom for forsering av utbygging av godsterminalen på Alnabru.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet ønsker en friest og mest mulig reell konkurranse mellom de forskjellige transportformene. For disse medlemmer er det ikke viktig hvilken transportform som velges, men at det er den mest effektive og kostnadseffektive formen. Disse medlemmer er av den oppfatning at investeringene på infrastruktur må konsentreres om de transportformer markedet velger, og ikke rundt de områder politikerne ønsker at markedet skal velge. Ved en politikk som prøver å overkjøre markedet, vil kostnadene for næringslivet stige, og bedriftene vil tape i konkurransen med andre.

5. ORGANISERING OG FINANSIERING

5.1 Konkurransen og myndighetsansvar

5.1.1 Samandrag

Det bevilges årlig over 20 mrd. kroner over statsbudsjettet til transportformål, med økte bevilgninger de siste årene. I tillegg bruker fylkeskommuner og kommuner milliardbeløp på vegnett og lokal kollektivtrafikk.

Regjeringen legger i planen opp til å videreføre bevilgningene på et høyt nivå. Det vil likevel være avgjørende for kvaliteten på transportsystemet at de samlede ressursene utnyttes enda bedre, og gir best mulig samlet tilbud for transportbrukerne. For å bidra til best mulig bruk av ressursene i transportsektoren vil Regjeringen:

- Øke bruken av konkurranse for å få mer ut av ressursene. Fortsatt offentlig eierskap til infrastrukturen.
- Organisere myndighetsoppgaver på en måte som fremmer effektiv ressursbruk, med klarere skille mellom forvaltning og myndighetsutøvelse på den ene siden og produksjon og tjenesteyting på den andre siden.
- Sikre like rammevilkår for transportsektorene ved å tilpasse avgifts- og gebyrstrukturen i en mer samfunnsøkonomisk retning.
- Effektivisere utbyggingen av lengre stamvegstrækninger med mer målrettet bruk av bompenger og økte statlige bevilgninger.

- Konkurransetsette statlig kjøp av persontransporttjenester på jernbanen, for å forbedre tilbudet til publikum.

Regjeringen vil ta i bruk nye virkemidler for å få mer igjen for pengene. Regjeringen legger til grunn at økt bruk av konkurranse kan fremme god ressursbruk, fordi det stimulerer produsenter og tilbydere av transporttjenester til å drive effektivt, og dermed produsere til lavest mulige kostnader. Dette kommer brukerne til gode og fremmer samfunnsøkonomisk effektiv bruk av ressursene. Når markeder ikke gir samfunnsmessig ønskede resultater, har offentlige myndigheter et ansvar for å formidle transporttjenester fra produsenter til brukere, slik det skjer ved statlig kjøp av transporttjenester.

Det må understrekes at økt bruk av konkurranse om tildeling av statlige bevilgninger, som denne meldingen legger opp til, ikke betyr at det offentlige fraskriver seg ansvaret for at tjenesten blir utført. Tvert imot kan det i praksis bety at det offentlige blir klarere i sine kvalitetskrav til hvordan tjenesten utføres, og får mer ut av den samlede ressursbruken.

Regjeringen er videre opptatt av at nødvendige myndighetsoppgaver organiseres på en måte som fremmer effektiv ressursbruk. Økt effektivitet frigjør midler til prioriterte transportpolitiske oppgaver.

Konkurranse bidrar også til en effektiv arbeidsdeling mellom ulike transportformer, ved at den reisende i større grad kan velge det transportmiddel som best dekker sitt behov. Dette ligger til grunn for Regjeringens politikk ved kjøp av tjenester fra Hurtigruten, regionale flyruter og tog, og ved å la usubsidierte ekspressbussruter konkurrere med jernbane.

Regjeringen legger også opp til en gradvis konkurranseutsetting av riksvegferjedriften.

5.1.2 Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til sine respektive merknader i kapittel 1.2. når det gjelder utviklingen av samferdselsbudsjettets andel av statsbudsjettet.

Fleirtalet i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil snu den nedadgåande trenden, og gjer difor framlegg om å auka ramma i 10-årsperioden.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peika på at delen av statsbudsjettet som går til samferdselsføremål har vorte kraftig redusert dei siste åra, frå 8,6 pst. i 1986 til 3,2 pst. i 2002.

Desse medlemene er klar over at det har vore einskilde spesielle løft som kan forklara noko av dette, men vil peika på at tendensen er klårt og vedvarande nedadgåande.

Desse medlemene er samd i at eigarskapen til infrastrukturen framleis skal vera offentleg, og stiller

seg kritiske til om auka bruk av konkurranse vil føra til at ein får meir ut av ressursane. Desse medlemene er spesielt opptekne av at ein ved konkurranseutsetjing slik fleirtalet går inn for, sikrar at tryggleiken ikkje vert svekka, og at det heller ikkje fører til sosial dumping for dei tilsette.

Desse medlemene har merka seg at det er eit fleirtal på Stortinget som støttar ytterlegare konkurranseutsetting. Desse medlemene føreset at det vert gjort løpande vurderingar og periodiske evalueringar av korleis konkurranseutsetjing verkar, og at departementet sikrar at likt vert samanlikna med likt når dette skjer. Desse medlemene ber om å verta haldne informert om erfaringane på eigna måte.

Desse medlemene viser til sine merknader under kapittel 1.2 der det mellom anna vert synt til ei utvikling der samferdselssektoren tapar kampen om midlane på statsbudsjettet. Desse medlemene er opptekne av at det skal vere eit offentleg eigarskap til infrastrukturen som bind landet saman.

Desse medlemene er særleg kritiske til konkurranseutsetjing innan samferdselssektoren og meiner det må vere andre målsetjingar enn reint bedriftsøkonomisk lønnsemd som må vere målestokk for politiske avgjersler.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti merker seg at Arbeiderpartiets forslag til rammer for veg og jernbane ligger 23,5 mrd. kroner høyere enn Regjeringen Stoltenbergs forslag til rammer for veg og jernbane i forrige stortingsmelding om NTP. Arbeiderpartiets forslag til ramme er også 30 mrd. kroner høyere enn et nivå som tilsvarer Regjeringen Stoltenbergs forslag til bevilgning til veg og jernbane i statsbudsjettet for 2002, og 15 mrd. kroner høyere enn et nivå som tilsvarer Arbeiderpartiets forslag til bevilgning til veg og jernbane i sitt alternative statsbudsjett for 2004 - alle tall omregnet til 2004-kroner.

Disse medlemmer vil understreke at dersom Nasjonal transportplan skal ha troverdighet som plan- og prioriteringsverktøy, må det være en viss balanse mellom planens økonomiske rammer, og den reelle viljen og evnen til å følge opp planen i de årlige budsjettene.

5.2 Reformar i offentleg sektor - styringsutfordringar

5.2.1 Samandrag

Regjeringen er opptatt av at nødvendige myndighetsoppgaver organiseres på en måte som fremmer effektiv ressursbruk. Økt effektivitet frigjør midler til prioriterte transportpolitiske oppgaver.

Økt effektivitet kan også oppnås ved bedre organisering av formidlingen av tilbudene til brukerne, og gjennom organiseringen av offentlig forvaltning og tilsyn innen transportsektoren.

Regjeringen vil fortsette utviklingen av mer markedsrettet utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen i alle transportsektorer. Hensikten er å få

mer effektiv drift, vedlikehold og utbygging, samtidig som en ivaretar offentlig styring der det er nødvendig. Dette setter krav til nye kontraktsformer og god overordnet styring.

En fellesnevner for reformarbeidet i offentlig sektor både nasjonalt og internasjonalt de siste årene er et klare skille mellom forvaltning og myndighetsutøvelse på den ene siden og produksjon og tjenesteyting på den andre siden.

Regjeringen ønsker fortsatt offentlig eierskap til infrastrukturen selv om den blir bygget og vedlikeholdt også av private aktører. Dette gjelder både innen veg- og jernbanesektoren.

Etablering av egne tilsynsorganer for jernbane og luftfart har bidratt til å styrke sikkerhetsarbeidet i disse sektorene.

5.2.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har merka seg at Regjeringa ynskjer at det offentlege skal eiga infrastrukturen i hovudsak som i dag. Komiteen støttar dette.

Komiteen er også samd i at systemet skal organiserast på ein effektiv måte slik at mest mogleg av ressursane går til investering og drift av dei ulike transportformene.

Komiteen er samd i at oppgåvene må organiserast slik at det fremjar effektiv ressursbruk, og ser at det kan vera positivt å skilja mellom forvaltning og myndighetsutøving på den eine sida og produksjon og tenesteyting på den andre sida.

Komiteen føreset at dette skjer på ein slik måte at det ikkje fører til mykje dobbeltarbeid og ekstra byråkrati, men at det fører til at ein får meir samferdsle ut av pengane enn tidlegare.

Komiteen syner til tidlegare merknader om at konkurransenøytralitet ikkje er mogleg, men er samd i at ein skal tilpassa avgifts- og gebyrstrukturen i ei meir samfunnsøkonomisk retning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til departementets svar på spørsmål nr. 25 fra komiteen hvor det fremgår at de årlige innsparingene ved å konkurranseutsette det statlige kjøpet av drifts- og vedlikeholdstjenester, omorganisering og nedbemanning anslagsvis vil være på 600 mill. kroner når hele vedlikeholdet er lagt ut på anbud. I tillegg kommer gevinstene ved konkurranseutsetting av nybygging.

Flertallet forventer at det vil være betydelige effektivitetsgevinster å hente når produksjonsvirksomhetene til Jernbaneverket og Kystverket nå skal konkurranseutsettes.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at det enno er for tidleg å seia kva eventuelle innsparingar ein får ut av konkurranseutsetjinga på veg, og ber departementet fylgja nøye med i utviklinga.

Desse medlemene er uroleg over den utviklinga Regjeringa legg opp til med auka konkurranseutsetting og privatisering innan dei fleste område av samferdselssektoren. Tryggleik og kvalitet på tilboda må ikkje fortrenge av effektivitets- og profittomsyn. Desse medlemene meiner det er det offentlege sitt ansvar å sørgje for at alle deler av landet har eit godt og moderne kommunikasjonsnett. I denne samanhengen må samfunnsøkonomiske vurderingar vege tyngre enn reint bedriftsøkonomisk lønnsemd.

Desse medlemene syner til at konkurranseutsetting og privatisering kan skape uheldige personalmessige konsekvensar i form av auka uføretrygding og sjukemeldingar då slike prosessar er svært krevjande for dei tilsette. Desse medlemene meiner difor at ein ikkje einssidig må sjå på eventuelle bedriftsøkonomiske innsparingar av denne politikken, men òg ta høgde for auka kostnader på helse- og sosialbudsjettet som konsekvens av innsparing og auka krav til tilsette.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti legger til grunn at gevinstene skal benyttes til å styrke innsatsen innen de respektive transportgrenene. Disse medlemmer mener at det skal bli lettere å være passasjer og transportbruker i Norge.

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

The New Public Management er fellesbenevnelsen på denne politikken. Den medfører svekket politisk styring og økt markedsorientert styring av offentlig sektor.

INO 2004:2 Effekter og effektivitet, omtales denne politikken spesielt og konsekvensene den har hatt for regional- og distriktpolitikken.

En av konsekvensene er sentralisering av offentlig virksomhet fra distriktene til sentra. En annen konsekvens er problemer med å knytte den statlige sektorpolitikken til regional- og distriktpolitikken.

I NOU 2004:2 vises også til en OECD-rapport fra 2002, som bygger på vurderinger fra Canada, Frankrike, Spania, Sverige, Storbritannia og USA, om felles erfaringer ved denne type politikk. Blant annet påpekes uheldige erfaringer ved at organisasjoner som tidligere var åpne for innsyn lukkes for offentligheten og unntas demokratisk kontroll.

Flere av landene som sto i bresjen for New Public Management-reformene på begynnelsen av 1980-tallet, som New Zealand og Storbritannia, reverserer nå prosessene. Britiske Network Rail har besluttet å gå bort fra å konkurranseutsette vedlikeholdet av jernbanenettet og er overbevist om at egen vedlikeholdsstyrke vil gi lavere kostnader og høyere sikkerhet.

Disse medlemmer er grunnleggende uenige i at infrastrukturen skal styres etter prinsipper hvor vitale samfunnsmessige spørsmål som folkevalgt styring, regional- og distriktpolitikk, fordeling nedtones, til

fordel for ensidig fokus på effektivitet, effektivisering, konkurranseutsetting og markedsorientering av politikkene.

5.3 Organisering av eigarskap, utbygging og drift av infrastruktur

5.3.1 *Samandrag*

INFRASTRUKTUR FOR LUFTFART

Forvaltningsbedriften Luftfartsverket ble omdannet til det heleide statlige aksjeselskapet Avinor AS fra 1. januar 2003. Selskapet ivaretar samfunnsplagte oppgaver innen planlegging, utredning og beredskap mv. Av ikke-statlige lufthavner er Sandefjord lufthavn, Torp, den største.

Avinor er i de fleste tilfellene monopolist i forhold til brukerne av selskapets lufthavner. Dette tilsier at myndighetene fortsatt bør kontrollere Avinors takster for å sikre effektiv ressursbruk i selskapet og motvirke at selskapet utnytter markedsposisjonen på en uheldig måte. Lufthavnstrukturen må også til en hver tid avgjøres av myndighetene - ikke av selskapet Avinor.

Avinor står i en monopolstilling overfor Samferdselsdepartementet ved departementets kjøp av lufthavntjenester. Departementet tar sikte på at kjøpsordningen skal sikre et kjøpsbeløp som er forenlig med effektiv drift av Avinor.

Rygge Sivile Lufthavn AS har søkt om konsesjon til å drive kommersiell lufthavndrift på Rygge flystasjon. Eventuell lufthavndrift på Rygge vil gi økt konkurranse om flypassasjerene i det sentrale Østlandsområdet, men kan bidra til å svekke økonomien i det statlige lufthavnnettet.

INFRASTRUKTUR FOR SJØTRANSPORT

Kystverkets produksjonsenhet ble utskilt som egen enhet innen Kystverket fra januar 2002. Enheten heter nå Kystverket Produksjon, og er lokalisert til Kabelvåg i Vågan kommune. Regjeringen tar sikte på å få etablert et heleid statlig AS pr. 1. juni 2004. En konkurranseutsetting vil medføre en effektivisering av ressursbruken innen havne- og farledssektoren.

Fiskeridepartementet og Kystverket overtok 1. januar 2003 det overordede ansvaret for den statlige beredskapen mot akutt forurensning fra Miljøverndepartementet.

Det er et mål å legge til rette for en ytterligere effektivisering av Kystverkets administrative funksjoner. Dagens struktur med ett utgifts- og inntektskapittel med tilhørende fullmakter vil bli videreført. Spørsmålet om ytterligere endringer vil bli vurdert på bakgrunn av erfaringene med strukturen som ble innført i 2002, samt organiseringen av Kystverkets produksjonsvirksomhet.

INFRASTRUKTUR FOR JERNBANE

Jernbaneverkets oppgaver vil kunne øke som følge av at det blir flere selskaper som utfører jernbanetransport. Dette vil stille økte krav til arbeidet med fordeling av kapasitet og prioritering av tog.

Det pågår et kontinuerlig arbeid for å vurdere organiseringen av jernbanesektoren. Deler av organiseringen vil bl.a. bli gjennomgått i forbindelse med arbeidet med innføring av konkurranse om statlig kjøp av persontransporttjenester.

Jernbaneverket er i ferd med å foreta en større omorganisering av virksomheten, med sikte på å redusere de administrative kostnadene, sørge for mer effektiv utnyttelse av fellesressurser, øke Jernbaneverkets lokale tilstedeværelse og sørge for at etaten fremstår som helhetlig. Jernbaneverkets rolle som tjenesteyter er søkt rendyrket.

Regjeringen legger opp til at vedlikehold og utbygging av jernbanenettet skal bli et fungerende konkurransemarked.

Samferdselsdepartementet mener at det pr. i dag ikke er godt nok dokumentert at en offentlig-privat samarbeidsmodell (OPS) vil gi tilstrekkelige effektivitetsgevinster for utbygging og drift av nye jernbaneanlegg. Før det er aktuelt å anbefale bruk av OPS på jernbaneprojekter i Norge må det i større grad sannsynliggjøres at en slik organisering gir effektivitetsgevinster.

INFRASTRUKTUR FOR VEGTRANSPORT

Fra nyttår 2003 ble forvaltnings- og produksjonsoppgavene i Statens vegvesen skilt. Det ble gjort for å få en mest mulig effektiv utnyttelse av ressursene som brukes til vegformål. Effektene av omorganiseringen og konkurranseutsettingen ser så langt ut til å være positive.

Omleggingen av forvaltningsdelen av Statens vegvesen innebærer både en administrativ forenkling, en spesialisering og en desentralisering.

OPS prøves nå ut i tre prosjekter i vegsektoren. Formålet er å oppnå effektiviseringsgevinster. Samferdselsdepartementet legger til grunn at OPS kun skal benyttes i den grad denne kontraktsformen bidrar til risikooverføring og at de samlede kostnadene ved prosjektet blir lavere enn ved tradisjonell utbygging. Samferdselsdepartementet vil legge fram en samlet vurdering av erfaringene med OPS når anskaffelsesprosessen er gjennomført for alle prøveprosjektene.

5.3.2 *Merknader frå komiteen*

5.3.2.1 LUFTFART

Komiteen er samdt i at Avinor AS i dei fleste tilfelle er monopolist i høve til brukarane av selskapet sine lufthavner. Komiteen støttar difor at styresmaktene bør kontrollere Avinor sine takstar for m.a. å motverka at selskapet utnyttar marknadsposisjonen sin på ein uheldig måte.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemene fra Fremskrittspartiet, mener at den solidariske luftfartspolitikken skal videreføres. Etter at forslaget om likebehandling av transportformer i forhold til merverdiavgift er behandlet, vil en komme tilbake til spørsmålet om kryssubsidiering mellom stamrutenettet og kortbanenettet.

Flertallet vil peke på at ved en slik omlegging kan tilskuddsbehovet til Avinor over statsbudsjettet bli endret.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, mener at Sandefjord lufthavn, Torp har vært et positivt og velkomment tilskudd i norsk luftfart. Lufthavnen har bidratt til økt konkurranse og generert flere passasjerer inn i luftfarten.

Flertallet registrerer at det er planer om å etablere Rygge Sivile Lufthavn som skal tilby et kommersielt rutetilbud. Etableringen kan øke konkurransen for Oslo lufthavn, Gardermoen, men det forventes samtidig at det genereres ny trafikk.

Flertallet vil for øvrige henvise til rapport fra Møreforskning om konsekvensene ved å etablere Rygge Sivile Lufthavn.

Flertallet er positive til en etablering av Rygge sivile lufthavn på bakgrunn av de opplysninger som nå foreligger.

For lufthavner som Torp og eventuelt Rygge Sivile Lufthavn har det både fordeler og ulemper å ikke å være en del av Avinor-systemet. Fordelene består i å ha større frihet i utforming av lufthavnavgiftene/gebyrene og at overskudd kan benyttes til å utvikle lufthavnen. Ulempen består i at en ikke har tilgang til statlige midler for å dekke underskudd og investeringer, men må dekke det selv.

Flertallet vil vise til at Sandefjord lufthavn, Torp på kommersielle vilkår må kjøpe lufttrafikk tjenester fra Avinor.

Flertallet ser ingen grunn til at lufthavner som Torp og eventuelt Rygge sivile skal belastes med konsesjonsavgift.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at Samferdselsdepartementet er konsesjonsmyndigheit for etablering av kommersielle flyplassar.

Desse medlemene viser til at overskot frå statlege lufthamner går inn i ein felles pott som vert nytta på dei statlege lufthamnene som går med underskot. Desse medlemene meiner at dette solidariske systemet skal halda fram. Desse medlemene vil òg peika på at større flyplassar tek inn større avgifter til tryggleik ("security") enn kostnadene tilseier for å yta tilskot til dei flyplassane der utgiftene er høgare, for at avgifta skal vera lik over heile landet.

Desse medlemene vil peike på at desse solidariske prinsippa ikkje omfattar dei private lufthamnene. Desse medlemene meiner dette gjev ein konkurransefordel i høve til dei statlege flyplassane.

Desse medlemene meiner ut frå dette at det bør vurderast ei årleg konsesjonsavgift for dei store private/kommersielle lufthamnene på eit nivå som utjamnar denne konkurranseskilnaden. Desse medlemene ser føre seg at ei slik avgift berre skal gjelda når trafikkmengda er over eit visst nivå, og at avgifta til ei viss grad varierer med trafikkmengd.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil for øvrig vise til sine merknader i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 36 (2003-2004) Om virksomheten til Avinor AS.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke at etablering av Rygge Sivile Lufthavn vil være et svært lite miljøvennlig tiltak, både med tanke på forurensning av lokale vannkilder, og med tanke på at det kan føre til økt flytrafikk. Disse medlemmer mener også at etablering av Rygge Sivile Lufthavn kan svekke Gardermoen, og derigjennom sette kryssubsidieringen mellom flyplassene i fare.

5.3.2.2 SJØTRANSPORT

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at konkurranseutsettingen og omdanningen av Kystverkets produksjonsavdeling til AS er utsatt til statsbudsjettet for 2005.

På bakgrunn av de positive erfaringene en allerede har med å konkurransetsette og omdanne Statens vegvesens produksjonsavdeling til AS, har flertallet forventninger til at liknende positive effekter kan oppnås gjennom den forestående konkurranseutsettingen og omdanningen av Kystverkets produksjonsavdeling til AS.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at Regjeringa i meldinga legg opp til å etablere eit eige statleg AS for Kystverket Produksjon alt pr. 1. juni i 2004. Desse medlemene har merka seg at Regjeringa i framlegg til Revidert nasjonalbudsjett utset denne saka til hausten.

Desse medlemene stiller seg kritisk til om Kystverket si produksjonsavdeling er stor nok til å eigna seg som eit eige aksjeselskap, og er også i tvil om det er nok kompetanse elles i landet til å setja produksjonsverksemda ut på anbod. Desse medlemene vil be om at departementet vurderer dette nærare.

5.3.2.3 JERNBANE

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, har merket seg at konkurranseutsettingen og omdanningen av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet til AS er utsatt til statsbudsjettet for 2005.

På bakgrunn av de positive erfaringene en allerede har med å konkurransetsette og omdanne Statens vegvesens produksjonsavdeling til AS, har flertallet forventninger om at lignende positive effekter kan oppnås gjennom den forestående konkurranseutsettingen og omdanningen av størstedelen av Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet til AS.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er kritisk til at persontransporten på jernba-

nen skal konkurranseutsetjast, og syner til merknader i kapittel 5.5.2.

Desse medlemene har òg merka seg at vedlikehald og utbygging av jernbanen skal verta ein fungerande konkurransemarknad. Desse medlemene meiner det ikkje er godtgjort at det er tilstrekkeleg kompetanse i landet til slik konkurranseutsetjing.

Desse medlemene har merka seg at departementet meiner at det ikkje er godt nok dokumentert at OPS-modellen vil gje tilstrekkeleg effektiviseringsgevinst for utbygging og drift av nye jernbaneanlegg. Desse medlemene støttar dette.

Desse medlemene meiner det er lite aktuelt å auka brukarbetalinga på person- og godssida, og har merka seg at alternative finansieringskjelder er lite aktuelle.

Desse medlemene vil som eit alternativ gjera framlegg om ei alternativ finansiering for å få eit auka investeringsnivå dei første seks åra av planleggingsperioden og utlikna desse kostnadene over 10-20 år. Desse medlemene vil gjera framlegg om dette.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er positive til bruk av OPS-organisering ved utbygging av jernbaneprojekt, hvis det viser seg å være den mest hensiktsmessige organiseringen, men har merket seg at departementet pr. i dag mener at OPS ikke vil gi de ønskede effektivitetsgevinster.

Flertallet vil vise til kapittel 7.3.2.1 når det gjelder statlig kjøp av persontransporttjenester med tog.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker viktigheten av at Flytoget Asker-Gardermoen må utvikles til å bli en konkurrent til NSB på nærmarkedet i Akershus slik at ledig kapasitet kan utnyttes i rushtiden.

Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader i Innst. S. nr. 222 (2003-2004) punkt 4.2, jf. St.prp. nr. 62 (2003-2004).

5.3.2.4 VEGTRANSPORT

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til departementets svar på spørsmål nr. 25 fra komiteen hvor det fremgår at de årlige innsparingene ved å konkurranseutsette det statlige kjøpet av drifts- og vedlikeholdstjenester, omorganisering og nedbemanning vil være på anslagsvis 600 mill. kroner når hele vedlikeholdet er lagt ut på anbud. I tillegg kommer gevinstene ved konkurranseutsettingen av nybygging.

Flertallet er meget tilfreds med de resultatene som allerede er dokumentert ved å konkurranseutsette det statlige kjøpet av utbyggings-, drifts- og vedlikeholdstjenester innen vegsektoren. Dette viser at omorganiseringen av Statens vegvesens produksjonsvirksomhet var riktig og at den gir mer veg for pengene.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senter-

partiet har merka seg at det enno er usikkert om konkurranseutsetjinga av bygging og drift- og vedlikehald på veg samla sett har ført til meir veg for pengane. Desse medlemene ber Regjeringa fylgja utviklinga nøye, og sjå til at samanlikningane vert reelle. Desse medlemene vil peika på at ein i saka om omstilling av Statens vegvesen føresette bemanningsreduksjon på så vel myndigheits- som på produksjonsida, og vil minna om at målet var meir veg for dei samla statlege løyvingane.

Desse medlemene er samd med Regjeringa i at det er viktig å skaffa seg erfaring med dei tre OPS-prosjekta som nå er vedtekne, og at erfaringar må byggjast inn i eventuelle nye prosjekt. Desse medlemene imøteser ei samla vurdering av dette slik det er gjort greie for i meldinga.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, er positive til å benytte OPS-organisering ved utbygging av vegprosjekt for prioriterte prosjekt, der dette er den mest hensiktsmessige organisasjonsform.

Flertallet vil vise til at det allerede er vedtatt tre OPS-prosjekt og imøteser med interesse en evaluering av disse prosjektene.

Flertallet vil vise til at Regjeringen blant annet peker på at Mosseveien i tunnel kan være aktuell som OPS-prosjekt.

Flertallet vil i den sammenheng vise til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2003-2004) hvor det heter:

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

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, står fast ved dette synet, og viser for øvrig til merknader om OPS for Mosseveien under kap. 8.3.2.2.3.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er svært fornøyd med at Statens vegvesen har konkurranseutsatt bygging av veier og satt disse ut på anbud med en besparelse på opp til 35 pst.

Disse medlemmer understreker viktigheten av OPS-prosjekter og ønsker i perioden å gjennomføre flere veiprosjekter etter OPS-modellen (Offentlig Privat Samarbeid).

Disse medlemmer er opptatt av at OPS har gjort det mulig å utnytte ressursene mer effektivt enn det som er vanlig i tradisjonell gjennomføring av veiprosjekter. Årsaken er at entreprenøren har muligheten til å se en større del av veiutbyggingen og senere driftsoppgaver i sammenheng. OPS gjør det også mulig å være mer innovativ enn det som er tilfellet i tradisjonelle utbygginger.

Disse medlemmer viser til at erfaringene med det første prøveprosjektet om OPS så langt er bra. Prøveprosjektet E39 Klett-Bårdshaug er gjennomført raske enn om veien ble utbygd etter tradisjonell modell.

Disse medlemmer slutter seg til Regjeringens vurdering om at tidligere ferdigstillelse vil føre til vesentlige fordeler for brukerne av veien og at nytten ved prosjektet kommer frem i form av bl.a. tidsgevinster, fremkommelighetsgevinster, sikkerhetsgevinster og miljøgevinster.

Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet vil komme med en samlet vurdering av erfaringene i prøveprosjektene først når alle anskaffelsesprosessene er gjennomført, og at departementet på dette grunnlag vil trekke konklusjoner om videreføring av bruk av OPS på andre prosjekter.

Disse medlemmer mener det er avgjørende at man ikke mister kontinuitet i den OPS-kompetansen som nå er i ferd med å bli opparbeidet i de tre prøveprosjektene. Det må derfor ikke bli et opphold i igangsettingen av denne typen prosjekter som gjør at denne kompetansen forsvinner fra veisektoren.

Disse medlemmer legger stor vekt på de positive erfaringene i prøveprosjektene, og ønsker å gå inn for å igangsette flere OPS-prosjekter i planperioden 2006-2015.

Disse medlemmer går inn for å realisere minst ett OPS-prosjekt i året i NTP-perioden.

Disse medlemmer viser i denne sammenhengen til uttalelser fra byggenæringen, som uttaler at entreprenørbransjen har kapasitet til to OPS-prosjekter årlig på landsbasis.

Disse medlemmer viser til at OPS også gir arbeid til mindre entreprenører. I det første prøveprosjektet på E39 i Trøndelag, utgjør underentreprisene mer enn en tredjedel av kontraktssummen til totalentreprenøren Skanska Norge. Hele 24 underentreprenører er trukket inn i dette OPS-prosjektet. Små prosjekter bør også vurderes som OPS-prosjekter.

Disse medlemmer viser i denne sammenheng til at Regjeringen åpner for å vurdere OPS-modellen for E18 Mosseveien i tunnel og en forsering av E18 i Vestfold.

Disse medlemmer støtter vurderingene og fremmer forslag om at OPS benyttes som gjennomføringsmodell på disse prosjektene.

Disse medlemmer foreslår at Regjeringen i første omgang sterkt vurderer OPS på følgende veistrekninger:

- E18 Mosseveien i tunnel
- E18 Vestkorridoren Oslo-Asker
- Rv 7 Sokna-Ørgenvika
- E6 Helgelandskrysset
- Rv 80 Bodø-Fauske

Disse medlemmer henstiller til Samferdselsdepartementet å komme tilbake med forslag til ytterligere prosjekter som kan gjennomføres etter OPS-modellen. Disse medlemmer ber videre Regjeringen legge til rette for at også små prosjekter gjennomføres som

OPS-prosjekter. Disse medlemmer mener OPS-prosjekter skal finansieres med statlige midler gjennom for eksempel betaling til utbygningsselskapet gjennom optisk lesing av antall biler som passerer.

5.4 Økonomiske rammevilkår i transportsektoren

5.4.1 Samandrag

AVGIFTPOLITIKK OG BRUKARFINANSIERING I TRANSPORTSEKTOREN

Det er nødvendig å balansere mellom ønsket om transport for næringsliv og befolkning og de skadene transportbruken påfører samfunnet. Regjeringen ser avgifts- og gebyrpolitikken som viktige virkemiddel i en slik balansering. Regjeringen ønsker også å sikre like rammevilkår for transportsektorene. Samfunnsøkonomisk riktige avgifts- og gebyrstrukturer er viktige i en slik politikk. Dette vil sikre bedre samsvar mellom pris og samfunnsmessig kostnad for transport.

Avgifts- og finansieringsstrukturen varierer betydelig mellom transportsektorene. Infrastruktur for jernbane har i beskjedent grad vært brukerfinansiert. I vegsektoren har det gjennom lengre tid vært innslag av brukerfinansiering av infrastrukturen gjennom bompenger. Omfanget har økt siden midten av 80-tallet, bl.a. gjennom økt bompengefinansiering av det høytrafikkerte vegnettet og økt bruk av bomringer i by. Flytransportens infrastruktur er tilnærmet fullfinansiert ved brukerbetaling, mens havner og farleder har en betydelig grad av brukerfinansiering for infrastruktur.

Rapport fra ECON tyder på at i gjennomsnitt dekker avgiftene for bruk av personbil akkurat de eksterne kostnadene. Når det gjelder bruk av dieseldrevne personbiler, dekkes ikke de eksterne kostnadene i gjennomsnitt. Når det gjelder godstransport er det bare ved bruk av de små bensindrevne bilene at de eksterne kostnadene dekkes i gjennomsnitt. For godstransport på veg med dieseldrevne kjøretøyer dekkes ikke de eksterne kostnader i gjennomsnitt. Dette gjelder uavhengig av om det er små eller store kjøretøyer som brukes. Drivstoffavgiftene for sjøtransport dekker heller ikke de eksterne kostnadene knyttet til godstransport på sjø. Imidlertid pekes det i rapporten på at avgiftene må ses i sammenheng med gebyrene.

Utvikling av infrastrukturen i transportsektoren finansieres dels direkte over statsbudsjettet, det vil si via den ordinære skatte- og avgiftspolitikken, og dels ved brukerbetaling (gebyrer). Regjeringen ønsker også på dette området å legge til rette for mest mulig effektive ordninger.

Bruksuavhengige kostnader utgjør den største kostnadskomponenten i transportsystemet, mens de bruksuavhengige kostnadene i mange tilfeller er små. Det er viktig at kapasiteten utnyttes godt når investeringen først er gjort. En for høy pris på bruk av infrastrukturen, for eksempel for å sikre full kostnadsdekning, kan være uheldig.

Valg av finansieringsform kan gi betydelige utslag på konkurransevnen til de ulike transportmidlene. Finansiering bør ses i sammenheng med avgiftspolitikken overfor de enkelte transportsektorene. Regjeringen leg-

ger opp til å få utarbeidet bedre analyser med tanke på konsekvenser av valg av finansieringsstruktur for infrastruktur og tjenester rettet mot transportsektoren. Arbeidet vil inngå i en helhetlig strategi for å nå de ulike målsettingene på transportområdet.

Skatter, avgifter og gebyrer i transportsektoren har flere formål. Øremerkede gebyrer og avgifter har som formål å finansiere investering i og drift av ulike deler av sektoren. I tillegg bidrar skatter og avgifter på transportsektoren på samme måte som andre skatter og avgifter til å finansiere offentlige utgifter generelt. Avgiftene skal dessuten påvirke produsenter og brukere av transporttjenester til å ta miljø- og andre samfunnmessige hensyn i sine transportvalg.

Regjeringen legger opp til å få utarbeidet bedre analyser med tanke på konsekvenser av valg av finansieringsstruktur for infrastruktur og tjenester rettet mot transportsektoren. Arbeidet vil inngå i en helhetlig strategi for å nå de ulike målsettingene på transportområdet.

FINANSIERING AV INFRASTRUKTUR FOR LUFTFART

Regjeringen ønsker å videreføre en politikk der luftfartens infrastruktur i stor grad finansieres gjennom brukerbetaling.

Som følge av dagens selvfinansieringskrav er det rimelig grunn til å tro at luftfarten dekker sine miljøkostnader med god margin.

Nye utfordringer i markedet og større vekt på effektiv bruk av samfunnets ressurser kan tilsi endringer i dagens takstsystem. Samferdselsdepartementet har satt i gang et utredningsprosjekt som skal se på departementets styring av Avinor og der spørsmålet om takstfastsetting bli tatt opp i en bredere sammenheng.

Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til spørsmålet om takstfastsetting i forbindelse med stortingsmeldingen om Avinors virksomhet som etter planen skal legges fram senere på våren 2004.

FINANSIERING AV INFRASTRUKTUR FOR SJØTRANSPORT

Det innkreves gebyrer som skal dekke deler av utgiftene til navigasjonsinstallasjoner (kystgebyr), driftsutgifter for trafikksentraler (sikkerhetsgebyrer) og alle utgifter til lostjenesten (losgebyrer).

Fiskeridepartementet arbeider med en gjennomgang av Kystverkets gebyrstruktur. Første del av dette arbeidet omfatter en omlegging av kystgebyret.

Regjeringen ser det som viktig å utvikle et gebyrsystem som ivaretar målsettinger om en effektiv ressursallokering innen sjøtransporten, samtidig som det er behov for løsninger som kan ivareta de ulike fartøyenes betalingssevne. Det er allerede tatt hensyn til slike vurderinger i forbindelse med omleggingen av kystgebyret.

Fiskeridepartementet vil arbeide videre med gebyrvurderingene, der man ser på mulighetene for å innføre løsninger der brukerne av Kystverkets tjenester i større grad enn i dag betaler etter kostnadsprinsippet, samtidig som man kan ivareta behovene som følger av de ulike fartøyenes inntjeningssevne.

FINANSIERING AV INFRASTRUKTUR FOR JERNBANE

Jernbaneinfrastruktur er skattefinansiert, med unntak av kjørevegsavgiften, som er en volumavhengig avgift knyttet til marginalkostnaden ved bruk av infrastruktur.

Hensynet til like konkurransevilkår med vegtrafikken ble lagt til grunn som et viktig prinsipp ved fastsettelsen av nivået på kjørevegsavgiften.

Når det gjelder kjørevegsavgiften, bør det bl.a. vurderes om avgiften bør differensieres etter støy og eventuelt tidsdifferensieres. Eventuelle endringer i avgiften må også ses i sammenheng med harmoniseringsarbeidet av bl.a. kjørevegsavgifter for jernbanetransport som skjer i regi av EU. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i budsjettssammenheng når det foreligger avklaringer på dette området.

FINANSIERING AV INFRASTRUKTUR FOR VEG

I vegsektoren er det brukerbetaling for veginfrastruktur tjenester gjennom bompenger og betaling for bruk av riksvegferjene. Bompenger har gjort det mulig å framskynde en rekke prosjekter som ellers ville blitt utsatt i mange år dersom finansieringen kun hadde vært med ordinære bevilgninger.

Det er nedfelt ulike prinsipper knyttet til bompengefinansiering. Regjeringen mener det er behov for en kritisk gjennomgang og innskjerping av prinsippene for bompengefinansiering. Målet er et forenklet og mer brukervennlig system som vil medføre større likhet og rettferdighet.

Det vil bli lagt vekt på å innskjerpe kravet om minst 50 pst. bompengandel for at et bompengeprojekt skal bli godkjent. Videre vil det bli lagt stor vekt på samsvar mellom nytte og betaling.

Samferdselsdepartementet vil legge til grunn at det normalt ikke gis anledning til forhåndsinnkreving. Unntak kan vurderes for rene ferjeavløsningsprosjekter. Bruk av parallellinnkreving bør tillates i begrenset omfang, hovedsakelig i bypakker. Etterskuddsinnkreving bør ellers være hovedregelen. Avvik fra dette må begrunnes særskilt.

Bruk av bompenger er hjemlet i veglovens § 27. Dagens retningslinjer og prinsipper kan medføre forskjellige tolkninger og ulik praktisering overfor trafikantene. Samferdselsdepartementet ønsker derfor å klargjøre noen av prinsippene knyttet til bompengefinansiering. Samferdselsdepartementet tar derfor sikte på å forskriftsfeste prinsippene for bompengefinansiering. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med dette.

MEIR HEILHEITLEG OG EFFEKTIV UTBYGGING AV STAMVEGNETTET

Samferdselsdepartementet ønsker et finansieringsystem som sikrer en raskere, mer effektiv og helhetlig utbygging av stamvegnettet.

Et slikt finansieringsystem vil omfatte en samlet utbygging av en lengre stamvegstrekning. Når første etappe er ferdig bygd, vil innkreving av bompenger på denne strekningen starte. Deretter starter bygging av neste etappe, med innkreving av bompenger etter at denne etappen er ferdig bygd. På denne måten vil en

lengre stamvegstreking med sammenhengende standard kunne bygges ut forholdsvis raskt. Det skal kun anvendes etterskuddsinnkreving. Dette sikrer sammenheng mellom betaling og nytte.

Innkreving av bompenger vil skje igjennom helautomatiske antennepunkter i snitt på vegen. Hvert antennepunkt bør ha innkreving i maksimalt 15 år. Denne type innkreving vil ha lave innkrevingskostnader sammenlignet med manuelle bomstasjoner.

Utbygging av lengre stamvegstrekinger under ett vil ofte krysse både kommune- og fylkesgrenser. For å kunne sikre en optimal framdrift vil dette betinge et godt samarbeid med berørte lokale myndigheter.

ALTERNATIV BRUK AV FERJETILSKOT

Alternativ bruk av ferjetilskudd innebærer at innsparte drifts-, vedlikeholds- og kapitalkostnader i et ferjesamband kan brukes til å finansiere et veganlegg som skal erstatte vedkommende ferjesamband. Stortinget har godkjent prinsipper for bruk av ordningen.

Regjeringen vil legge fram et forslag for Stortinget, der de vedtatte prinsippene blir tatt i bruk for første gang, så snart det foreligger et aktuelt prosjekt som er tilstrekkelig gjennomarbeidet. Dette vil trolig skje våren 2004.

INNKREVING AV LOKALT FINANSIERINGSBIDRAG PÅ OMSETTING AV DRIVSTOFF

Et alternativ til bompengefinansiering er innkreving av lokalt finansieringsbidrag til bygging av offentlig veg. Ordningen har hittil bare vært nyttet i Tromsø, som en prøveordning fra 1990. Ordningen, den såkalte Tromsøpakke 1, opphørte 31. desember 2003. Regjeringen kom i St.prp. nr. 62 (2003-2004) med forslag om videreføring av ordningen i Tromsøpakke 2.

5.4.2 Merknader frå komiteen

5.4.2.1 AVGIFTSPOLITIKK OG BRUKARFINANSIERING

Komiteen vil vise til at det er store variasjoner i avgifts- og finansieringsstrukturen mellom transportsektoren.

Komiteen har merket seg at Regjeringen vil få utarbeidet analyser som bedre viser konsekvensene ved ulike valg av finansieringsstrukturer for infrastruktur og tjenester innen transportsektoren.

Komiteen vil peke på at regelverket for merverdiavgift medfører ulik behandling for infrastrukturtenester i de ulike transportgrenene. Veg-, T-bane og trikkeinfrastruktur er i hovedsak fritatt for merverdiavgift, men må svare avgift for tiltak til miljø og trafikksikkerhet. Når det gjelder jernbane og luftfart, må disse transportgrenene i hovedsak betale 24 pst. merverdiavgift på kjøp av infrastrukturtenester. Denne forskjellsbehandlingen fremstår som urimelig.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemene fra Sosialistisk Venstreparti, vil derfor be Regjeringen i statsbudsjettet for 2005, vurdere endringer i regelverket for merverdiavgift som fjerner forskjellsbehandlin-

gen på kjøp av infrastrukturtenester mellom ulike transportgrenene.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til tidlegare merknader der ein stiller spørsmål om det er rett å sikra like rammevilkår for transportsektorane. Dette både fordi det vil vera svært vanskeleg å samanlikna dei ulike sektorane, og fordi ein ynskjer rammevilkår som stimulerer det ein ynskjer å stimulera og søker å hindra det ein ynskjer å hindra.

Desse medlemene har merka seg at Regjeringa tek sikte på å utarbeida betre analysar med tanke på konsekvensar av val av finansieringsstruktur for infrastruktur og tenestar retta mot transportsektoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til SINTEF-rapport fra mars 2004 (side 25) hvor budskapet er at

"personbil fremstår som det samfunnsmessige klart mest effektive persontransportmidlet. Rutegående persontransport med buss, jernbane og fly kommer forholdsvis likt ut."

Disse medlemmer viser videre til at også SINTEF-rapporten (side 62) viser til at

"vegtrafikantene betaler i dag både engangsavgifter og kjøreavhengige avgifter til statskassen samt bompenger til enkelte utbyggningsprosjekter. Innkreving av bompenger er kostbart. Det er behov for å finne frem til mer hensiktsmessige avgifts- og finansieringsordninger. Dette må en kunne se i sammenheng med behovet for å øke bevilgningene til vegformål."

Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader i kap. 1.2,3.

5.4.2.2 LUFTFART

Komiteen støtter at infrastrukturen i luftfarten stort sett skal finansierast gjennom brukarbetaling, men vil koma tilbake til detaljane i dette i samband med handsaming av stortingsmeldinga om Avinor AS si verksemd.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at staten styrer luftfarten gjennom et sett av virkemidler. Det gjelder for eksempel avgiftspolitikken, flyplasstrukturen, kjøp av flyplasstjenester og flyreiser på kortbanenettet. Gjennom kompetansekrav, standardkrav og kontrollmekanismer som Luftfartstilsynet, kontrollerer staten sikkerheten i luften.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet meiner at luftfarten har stor samfunnsmessig verdi. Desse medlemene ser at politisk styring av luftfarten avgrensar seg til flyplasstruktur, offentlig kjøp av flyplasstjenester og flyreiser på kortbanenettet.

Disse medlemmene vil kome tilbake til dette i handsaminga av eigarskapsmeldinga om Avinor AS.

5.4.2.3 SJØTRANSPORT

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, har merka seg at departementet arbeider med ein gjennomgang av Kystverket sin gebyrstruktur. Fleirtalet vil òg her peika på at gebyrstrukturen må ha som føremål å stimulera til meir godstransport på båt.

Fleirtalet viser til at i St.prp. nr. 1 (2003-2004) varsla Fiskeridepartementet ein gjennomgang av Kystverkets gebyrstruktur. Bakgrunnen var at EFTAs overvakingsorgan, ESA, hadde reist spørsmål om eit alminneleg kystgebyr var i samsvar med EØS-avtalens bestemningar om likebehandling eller ikkje. Den førebelse konsekvensen av ESAs reaksjon er at også fartøy i innanriksfart i dag betalar kystgebyr.

Fleirtalet merkar seg at departementet i meldinga annonserer at det framleis vert arbeidd med ein ny gebyrstruktur, men at dette arbeidet ikkje er konkludert.

Fleirtalet er samd med Regjeringa i at det er viktig å utvikle eit gebyrsystem som sikrar målsettinga om ein effektiv ressursallokering innan sjøtransporten, samstundes som dei ulike fartøya si betalingsevne vert teken vare på.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet meiner at det likevel er uklart kva endringar i gebyrstrukturen som vil stimulere den målsettinga Regjeringa har formulert, nemleg ein overgang av godstransport frå veg til sjø og bane. For å oppnå dette i praksis vert det kravd ei bevisst satsing på intermodale transportløyningar med tilstrekkeleg kapasitet og til konkurransedyktige prisar.

Komiteens medlemmer fra Framstegspartiet legger til grunn at utarbeidelse av gebyrstruktur blir basert på effektiv drift og konkurranse hvor dette er mulig. Disse medlemmer legger videre til grunn at gebyrstrukturen blir basert på å dekke de faktiske kostnader, og ikke som et middel for å flytte transport mellom de forskjellige transportformene.

5.4.2.4 JERNBANE

Komiteens medlemmer fra Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at kjøreveisavgiften fortsatt belastes en del av godstransportene på bane (vognlast) etter at avgiften ble fjernet for kombinerte transporter. Disse medlemmer viser til at avgiften ble fjernet for disse transportene for å styrke jernbanens stilling slik at mer gods kan transporteres på jernbane. Kjøreveisavgiften utgjør en betydelig ekstra kostnad for de få bedriftene som belastes med avgiften. For deler av industrien og særlig for tømmertransporten utgjør kjøreveisavgiften en betydelig kostnad.

Disse medlemmer går inn for å avvikle kjørevegsavgiften for å legge til rette for økt godstransport på bane.

Disse medlemmer går inn for at kjørevegsavgiften og elavgiften for all skinnegående transport fjernes.

Komiteens medlemmer fra Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at Transportbrukernes Fellesorganisasjon oppgir at kjøreveisavgiften utgjør ca. 8-9 pst. av transportkostnadene til berørte bedrifter. Avgiften er i tillegg konkurransevridende, fordi den er mer enn fire ganger så høy som i Sverige. Samlet innebærer elavgift og kjøreveisavgift en betydelig høyere kostnad for transport med jernbane i Norge enn i Sverige. Et eksempel fra Transportbrukernes Fellesorganisasjon demonstrerer at et vognlasttog på totalt 1 200 tonn (last 1 000 tonn) som kjører en strekning på 500 km, betaler tre ganger så mye i avgifter i Norge som i Sverige.

Disse medlemmer mener at jernbane ikke skal betale elavgift, fordi det er konkurransehennende i forhold til lastebiler.

Disse medlemmer viser til at CargoNet har klart å få til en betydelig vekst i godstransport på jernbane. Derfor er det beklagelig at Regjeringen nå vil innføre en elavgift for jernbane som vil sette en positiv utvikling kraftig tilbake. En ny elavgift kan utgjøre opp mot 3 pst. av kostnadene pr. transporterte enhet. CargoNet hevder at dette betyr avvikling av enkelte eksisterende tog, samt ikke-oppstart av nye. Det vil stoppe den positive utviklingen så langt i år, med 20 pst. økning i forhold til første kvartal 2003. Innføring av ny elavgift vil medføre bortfall av 0,5-1 tog pr. strekning (Oslo - Bergen, - Trondheim og - Stavanger). CargoNet anslår dette til å bety 40-80 000 flere lastebilturner årlig på disse belastede strekningene.

Disse medlemmer viser til at utbygging av jernbane må svare for moms, mens utbygging av veg er fritatt for moms. Dette innebærer at investeringstallene på jernbane og veg blir vanskelige å sammenlikne. I NTP er både drift-, vedlikeholds- og investeringstiltak på jernbane oppgitt inklusiv moms. Dette innebærer at realinvesteringene til jernbane blir betydelige lavere relativt til realinvesteringene til vegsektoren som i hovedsak er fritatt for moms. Det innebærer også en stor ulempe for jernbane når nyttekost skal beregnes og holdes opp mot nyttekost for vegprosjekter.

Disse medlemmer viser til spørsmål 97 fra samferdselskomiteen med svar fra Samferdselsdepartementet i forbindelse med komiteens behandling av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015. Det opplyses at veg-, T-bane- og trikkeinfrastruktur i hovedsak er fritatt for mva. Jernbaneinfrastrukturen er ikke omfattet av dette fritaket. Ettersom infrastrukturtenester er utenfor merverdiavgiftssystemet, er det heller ikke fradrag for inngående mva. I forarbeidene til denne tilføyselsen i loven fra 1972 ble unntaket for veg begrunnet med et ønske om å skape avgiftsnøytralitet mellom offentlig og privat drift/utbygging av veg. Disse medlemmer finner for-

skjellsbehandlingen av jernbane- og veginvesteringer svært uheldig og uten begrunnelse.

På denne bakgrunn ønsker disse medlemmer at også jernbaneinfrastrukturen skal omfattes av dette momsfritaket.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake i forbindelse med statsbudsjettet for 2005, med et forslag til likestilling av momsregelverket for jernbane og veg. Dette skal inneholde vurderinger av konsekvensene av at jernbaneinfrastrukturen omfattes av momsfritaket som vegsektoren har."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under pkt. 1.2.3 og 4.6.2 i dette dokument.

5.4.2.5 VEG

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, har merka seg auka interesse for å setja i gang bompengeprojekt over heile landet. Fleirtalet har likevel merka seg at graden av bompengefinansiering av infrastruktur varierer sterkt frå fylke til fylke og frå region til region.

Fleirtalet ber Regjeringa fylgja nøye med slik at ikkje einiskilde strekningar vert så dyre å passera for både privatpersonar og næringslivet at det vert ein hemske for næringsutvikling og busetnad.

Flertallet mener at bompengeprojekter fortsatt skal baseres på tilslutning fra lokale myndigheter.

Flertallet er positive til Regjeringens forslag om å innskjerpe retningslinjene for nytteprinsippet og at man viderefører muligheten til andre retningslinjer for bypakker.

Flertallet ser det pedagogiske poenget i at innkrevingen starter på den nye vegen når den står ferdig og er enig i at etterskuddsinnskrevning skal være hovedregelen. Flertallet mener at dette bør kunne fravikes i tilfeller der lokale forhold tilsier mulighet for parallellinnkreving og lokale myndigheter ønsker det. Flertallet er også enig med Regjeringen i at unntak kan vurderes når det gjelder forskuddsbetaling for rene ferjeavløsningsprosjekter.

Flertallet deler Regjeringens syn om at hovedregelen må være en bompengandel på minst 50 pst. Et absolutt krav om dette vil imidlertid kunne være til hinder for å realisere viktige prioriterte prosjekter i områder med lite trafikkgrunnlag.

Flertallet mener derfor at dette kravet, som i dag, må kunne fravikes når lokale forhold tilsier det.

Flertallet støtter forslaget om utprøving av bompengefinansiering gjennom AutoPass og antennestasjoner som gjør det mulig å differensiere i forhold til kjørt distanse.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet er positive til at kravet om samla lokal støtte til prosjekt vert noko oppmjuka då det ikkje er rimeleg at ein kommune kan stoppa utviklinga i ein større region. Desse medlemene er òg

positive til ein overgang til at bompengerevninga i større grad skal vera etterskotsvis, men meiner at det her må vera rom for skjønn og for å ta omsyn til lokale ynskje.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fastslår at det er en offentlig oppgave å finansiere bygging av riksveier gjennom bevilgninger over statsbudsjettet.

Disse medlemmer begrunner sin motstand mot innkreving av bompenger/brukerfinansiering med at forskjellen mellom det staten tar inn i form av avgifter fra investeringer i bilen, og hva staten bruker til investeringer og drift av veinettet.

Disse medlemmer minner om at det for 2004 er bevilget ca. 11,6 mrd. kroner til veibygging, trafikktilsyn, drift, vedlikehold og riksveiferjedrift over statsbudsjettet.

Disse medlemmer minner også om at for å dekke disse kostnader tar staten inn ca. 45 mrd. kroner i avgifter relatert til biler (inkludert mer verdiavgift på avgiftene). Disse medlemmer peker på differansen på hele 33,4 mrd. kroner som bilistene bidrar til og som staten bruker til helt andre formål.

Disse medlemmer fokuserer på en situasjon hvor misforholdet mellom hva bilistene betaler inn i avgifter og hva som brukes til investeringer og bygging av veinettet er så betydelig, at en finansiering av veiprosjekter gjennom innkreving av annen form for brukerbetaling betraktes som uaktuelt.

Disse medlemmer slår på denne bakgrunn fast at finansiering av offentlige veibeilgninger må gå over statsbudsjettet med fullfinansiering. Disse medlemmer mener at brukerfinansiering til vei bare kan aksepteres der hvor befolkningen gjennom folkeavstemning har sagt "ja".

Vegprising

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre i Innst.O. nr. 64 (2000-2001) dannet et flertall i endring lov om endring i vegtrafikklov 18. juni 1965 nr. 4 (vegprising), for å tillate vegprising. Den nye § 7 a ble lydende:

"Vegprising

Departementet kan bestemme at det innføres vegprising i et nærmere fastsatt område. Med vegprising menes et trafikkregulerende virkemiddel der trafikantene må betale et beløp for å benytte bestemte deler av vegnettet til bestemte tider.

Nettoinntektene fra vegprising skal fordeles mellom staten og berørte kommuner og fylkeskommuner. Nettoinntektene skal nyttes til transportformål i det berørte området, herunder kollektivtransport, trafiksikkerhetstiltak og miljøtiltak.

Vegprising skal bare innføres når de berørte kommuner og fylkeskommuner gir sin tilslutning til dette. Departementet kan likevel i særlige tilfelle pålegge de berørte kommuner og fylkeskommuner gjennomføring av vegprising.

Departementets vedtak etter paragrafen her krever samtykke fra Stortinget.

Departementet kan gi nærmere forskrifter for å regulere ordningen, herunder om prinsipper for takstfastsettelse, om tilleggsavgift ved unnlatt betaling og om fordelingen av nettoinntektene."

Disse medlemmer viser til at kostnadene for samfunnet ved bruk av motorkjøretøy varierer mye mellom ulike vegtyper og trafikforhold. Ulempene som ulykker, støy, avgassutslipp, uønsket arealbruk og barrierer for lokal ferdsel er størst i tettbygde strøk. Rushtrafikken påfører dessuten alle trafikanter store tidskostnader. En av ulempene ved tett og stor trafikk er at antall trafikkulykker øker.

Disse medlemmer viser til at flere land i Europa vurderer å innføre vegprising eller vegskatt som et virkemiddel for å få mer gods vekk fra motorvegene og over på bane og kjøl. Norsk eksport vil i framtida kunne bli møtt av betydelige vegskatter, spesielt i typiske transitland.

Disse medlemmene mener det er ønskeleg med ulik samferdselspolitikk i ulike deler av landet, og er positiv til å tillate vegprising i delar av vegnettet.

Disse medlemmene viser til at medan utbygging av vegnettet må styrkast og bompengesatsane må reduserast i distrikta, må kollektivtransporten utviklast til eit hovudelementet i dei største byregionane sitt transportsystem. Disse medlemmene meiner difor det må vurderast eit system for vegprising som mellom anna vil kunne gjere det dyrare å bruke bli i pressområda i rushtida. Dette vil kunne gi ein god miljøgevinst.

Disse medlemmene meiner at ein her bør nytte inntektene frå vegprising eller auka bompengar til å styrke kollektivtilbodet.

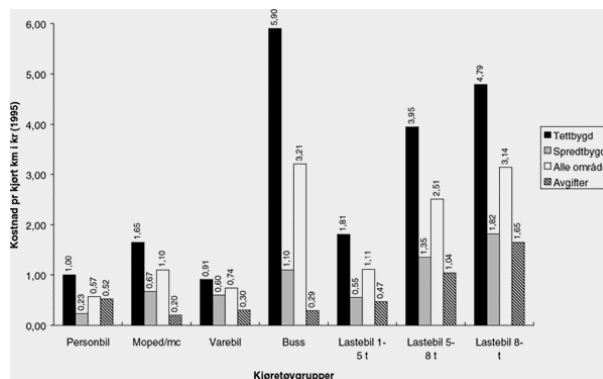
Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at innføring av AutoPass teknologisk kan lette overgangen til et framtidretta vegprisingssystem.

Disse medlemmer ber på denne bakgrunn Regjeringen utrede et nasjonalt vegprisingssystem basert på automatisk debitering av trafikantene, og herunder vurdere områder hvor trafikantene må betale et beløp for å benytte bestemte deler av vegnettet til bestemte tider.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at de ulempene bruk av motorkjøretøy påfører omgivelsene i stor grad utgjør eksterne kostnader. Generelle kjøretøyavgifter tar ikke hensyn til store lokale variasjoner i kostnadene. De generelle kjøretøyavgiftene bidrar til å begrense den totale trafikkmengden, men har sannsynligvis liten innvirkning på lokale problemer knyttet til vegtrafikk.

Disse medlemmer viser til at Transportøkonomisk Institutt har gjennomført en sammenligning av byer og tettsteder og spredtbygde strøk for kostnadene: veislitasje, ulykker, støy, utslipp av CO₂, lokale avgassutslipp og lokale utslipp av støv og partikler. Sammenligningen viser at de eksterne kostnadene pr. kjørt kilometer er høyere i byer og tettsteder enn i

spredtbygde strøk for alle transportmidler. De gjennomsnittlige eksterne kostnader er høyere enn avgiftsatsene for alle transportmidler. I rushtrafikken i de største byene er de eksterne køkostnadene, som ikke er med i tallene i figuren, i tillegg betydelige. Køkostnadene i for eksempel Oslo i rushtet er i størrelsesorden 1-2 kroner pr. kjørt km.



Marginale, eksterne kostnader pr. kjørt vognkm for ulike transportmidler, Transportøkonomisk Institutt.

Disse medlemmer vil peke på at veipricing belaster trafikantene med de fulle kostnader de påfører samfunnet for bruk av offentlig vei. Veipricing bidrar til at trafikantene tar hensyn til samfunnsmessige kostnader når de velger reiseomfang, reisemåte, reiserute og reisetidspunkt. Dette optimaliserer veitrafikken, spesielt i byer og tettsteder og sikrer at transportarbeidet skjer med de lavest mulige samfunnsøkonomiske kostnader, herunder medregnet ulykkeskostnadene og infrastrukturkostnader.

Disse medlemmer viser til at veipricing også er et trafikkreguleringstiltak som reduserer rushtrafikken eller sprer denne i tid. Det er verken mulig eller effektivt å bygge ut nok veikapasitet i større byer til at køene forsvinner. Veipricing bidrar til bedre og mer effektiv utnyttelse av veiressursene, samtidig som utbyggingspresset vil bli mindre.

Disse medlemmer viser til at veipricing i utgangspunktet har ugunstige fordelingsvirkninger, idet lavinntektsgruppene opplever et forholdsvis større innhugg i husholdsinntekten. Dersom imidlertid provenyet tilbakeføres til private husholdninger på en måte som gir omtrent like stort kronebeløp til alle, vil forverringen av inntektsfordelingen kunne snus til en forbedring.

Disse medlemmer viser til at studier gjort av Transportøkonomisk Institutt viser at veipricing fører ikke til større tap av mobilitet i lavinntektsgruppene enn ellers - snarere tvert imot. Det er ingen tegn til at "de fattigste prises bort", mens "de rike betaler seg ut av det". Dette har trolig sammenheng med at høyinntektsgruppene har høyere reisehyppighet i utgangspunktet, særlig med bil i rushtiden, og således "rammes" vel så sterkt som lavinntektsgruppene av tidsdifferensierte bompengesatser.

Disse medlemmer viser til at den samlede sum som betales i bompenger i Norge tilsvarer en økning i

bensinavgiften på 0,84 øre. Dagens bompengordning er med få unntak iverksatt primært for å finansiere veiutbygginger. Det er likevel mulig å se for seg en konvertering av dagens bompengesystem til et mer effektivt og rettferdig veiprisingssystem, der bilistene betalte mest der de eksterne kostnadene er høyest.

5.4.2.6 ALTERNATIV BRUK AV FERJETILSKOT

Komiteen har merka seg at det er lagt fram ei sak våren 2004, jf. St.prp. nr. 69 (2003-2004).

Komiteen viser til svar frå departementet når det gjeld krav om at prosjekt må vera prioritert for å kunna nytta seg av midlar frå ferjeavløysing. Komiteen er samd med departementet i at det berre er naudsynt med slik prioritering dersom prosjektet inneheld statleg medfinansiering ut over alternativ bruk av ferjetilskot.

Komiteen viser til at det første prosjektet der innsparde tilskot til drift av ferjesamband og innsparde tilskot til kapitalkostnader for ferjer er lagt inn som ein del av finansieringa, er lagt fram frå departementet.

Komiteen viser til at det er mange prosjekt i landet der innsparde tilskot til drift av ferjesamband og innsparde tilskot til kapitalkostnader kan vere delar av finansieringa.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil peike på at andre prosjekt der denne delfinansieringa kan brukast er til dømes Hidra Landfast i Vest-Agder og Dalsfjordsambandet i Sogn og Fjordane.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at ordningen med alternativ bruk av ferjetilskott er en ordning som er åpen for alle prosjekter som oppfyller kriteriene.

Disse medlemmer ser det derfor ikke riktig å trekke fram enkelte prosjekter spesielt.

5.4.2.7 FINANSIERINGSBIDRAG FOR OMSETTING AV DRIVSTOFF

Komiteen viser til eiga innstilling i sak om m.a. bensinavgift i Tromsø, jf. behandlinga av St.prp. nr. 62 (2003-2004).

5.5 Konkurransen ved kjøp av persontransporttenester

5.5.1 Samandrag

KONKURRANSE OM PERSONTRANSPORT MED JERNBANE

I tråd med St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport arbeider Samferdselsdepartementet med å etablere konkurranse om statlig kjøp av persontransport på jernbane. Det legges opp til å kunngjøre konkurranse om statlig kjøp på Gjøvikbanen i løpet av 2004.

Regjeringen varsler i meldingen at det i neste omgang legges opp til å lyse ut konkurranse om to større trafikkpakker: Bergensbanepakken (bestående av all persontogtrafikk på Bergensbanen og vintertra-

fikk på Flåmsbanen) og Sørlandsbanepakken (bestående av all persontogtrafikk på Sørlandsbanen og Arendalslinjen).

En slik inndeling i større pakker vil øke interessen for å delta i konkurransen, og gi et regionalt tyngdepunkt i trafikkpakkene slik at transportselskapene må ha en fokusert, langsiktig markedsorientering. Det vil understøtte målet om at konkurranseutsetting skal medvirke til økt bruk av kollektivtransport.

KONKURRANSE VED STATEN SITT KJØP AV FLYRUTETENESTER

Kjøpet av flyrutetjenester har siden 1997 funnet sted etter anbud.

Regjeringen legger opp til en politikk der effektiv konkurranse mellom flyselskapene skal bidra til å holde billettprisene nede.

De fleste av de regionale lufthavnene er kortbaneflyplasser. I anbudsinnbydelsene for disse lufthavnene har det vært vanlig å stille krav om bruk av fly med minst 30 seter og trykkabin. Det er begrenset tilgang til fly i denne kategorien som kan betjene det norske kortbanenettet, og flygingene stiller store krav til operatørene. Et aktuelt virkemiddel for å øke konkurransen er å åpne opp for bruk av mindre flytyper. I større omfang har dette vært prøvd i Finnmark for anbudene som begynte 1. april 2003. I dette tilfellet viste det seg å gi en positiv effekt på tilskuddsbehovet.

Et mindretall av de regionale lufthavnene er ikke kortbaneflyplasser. For disse lufthavnene har anbuds konkurransen fungert bedre enn for kortbaneflyplassene. Et annet aktuelt virkemiddel for økt konkurranse på kortbanenettet kan derfor være å forlenge rullebanene. Dette kan åpne opp for andre flykategorier og gjøre operasjonene mindre krevende. På oppdrag av Samferdselsdepartementet har Avinor utredet mulighetene for slike rullebaneforlengelser.

I lys av usikkerheten rundt hvilke krav som vil gjelde for utformingen av kortbaneflyplassene i framtida, vil ikke Samferdselsdepartementet gå videre med denne saken i første del av planperioden. Departementet vil eventuelt komme tilbake til spørsmålet ved neste rulling av Nasjonal transportplan.

5.5.2 Merknader frå komiteen

KONKURRANSE OM PERSONTRANSPORT MED JERNBANE

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2001-2002) hvor et flertall vedtok å konkurranseutsette hele det statlige kjøpet av persontransporttjenester med tog. Regjeringen gjentok forslaget i St.meld. nr. 26 (2001-2002), hvor det samme flertall støttet forslaget.

Flertallet registrerer at anbudet på den første strekningen, Gjøvikbanen, ble utlyst den 30. april 2004, og at Bergensbanen og Sørlandsbanen vil bli utlyst i de neste trafikkpakkene.

Flertallet forventer at konkurransen vil gi økt kostnadseffektivitet og passasjerene et bedre tilbud. Det vil være et viktig bidrag for å øke jernbanens konkurransevne og markedsandel.

Flertallet forutsetter at det høye sikkerhetsnivået innen jernbanen videreføres uavhengig av hvem som er operatør, samt at arbeidsmiljøloven og annet lovverk følges.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har teke til orientering at eit fleirtal har gått inn for å konkurranseutsetja persontransporten på Gjøvikbanen og Vossebanen.

Desse medlemene har vidare merka seg at Regjeringa meiner at Vossebanen har for lite omfang til å vera aktuell for konkurranseutsetjing.

Desse medlemene var imot konkurranseutsetjing av persontransport på jernbanen. Desse medlemene har teke til orientering at eit fleirtal ynskjer dette, men meiner at ein må gå varsamt og stegvis fram.

Desse medlemene meiner at det er infrastruktura som er hovudproblemet på norske jernbanestrekningar, ikkje transporttilbodet. Etter desse medlemene si vurdering vil ikkje fleire aktørar kunna tilby raskare framkomst eller hyppigare frekvens utan ei modernisering av infrastrukturen.

Desse medlemene meiner at infrastrukturen generelt bør betrast, og at det er avgjerande for at konkurranse skal kunna gje noko effekt at dette skjer før ei eventuell konkurranseutsetjing. Desse medlemene er i tillegg oppteken av at konkurranseutsetjinga ikkje på nokon måte må gå ut over tryggleiken på jernbanen. Etter komiteen si vurdering heng dette saman med løns- og arbeidsvilkår og dermed kompetanse hjå dei tilsette. Desse medlemene ber Regjeringa ved utlysing av Gjøvikbanen å sikra at konkurranseutsetjinga ikkje fører til sosial dumping.

Desse medlemene vil på denne bakgrunn gå imot ytterlegare konkurranseutsetjing nå, og vil avventa erfaringar frå Gjøvikbanen før ein eventuelt går vidare.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at det viktigste for sikkerheten på jernbanen er å investere i en sikker og god skinnegang. Derfor bevilges det i 2004 mer penger enn på lenge til å gjøre jernbanen enda bedre, til sammen 6 mrd. kroner over statsbudsjettet. Det er en riktig prioritering av hensyn til miljø, sikkerhet og god bruk av knappe arealer i storbyområdene.

Staten kjøper persontogtrafikk fra NSB for over 1,4 mrd. kroner i året. Ved å ta i bruk konkurranse om dette statlige milliardkjøpet, ønsker Regjeringen å sikre en mer offensiv jernbane med klarere fokus på de reisende. All erfaring fra utlandet, bl.a. mange års erfaring i Sverige, viser at slik konkurranse gir flere passasjerer, mer og bedre jernbane for pengene. Og ikke *noe* erfaring tilsier at sikkerheten blir dårligere, det bekreftes av

sikkerhetseksperter både i Norge og utlandet (bl.a. av den norske Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane).

Disse medlemmer støtter Regjeringens opplegg for en gradvis innføring av konkurranse om statlig kjøp av togtrafikk, for å høste erfaringer underveis. I krav og vilkår i det norske konkurranseregimet, vil sikkerhet ha førsteprioritet. Bare selskap som fyller fastsatte krav til sikkerhet vil få mulighet til å gi tilbud.

Disse medlemmer støtter forslaget om å videreføre rammene for statlig kjøp av togtrafikk i de neste ti årene. Det betyr at Regjeringens mål *ikke* er å bruke konkurranse for å redusere bevilgningene, men å bidra til mer og bedre jernbane for pengene. Penger som spares ved bruk av konkurranse, *kan og skal* brukes innenfor jernbanen til flere avganger, nye tog eller investeringer for enda bedre sikkerhet.

Konkurranse vil bidra til å skape et mangfold i jernbanen på samme måte som i luftfart og bussnæringen, med flere aktører som kan utfordre hverandre til å bli bedre.

En slik politikk vil gi passasjerene et stadig bedre transporttilbud. Mer effektiv jernbane åpner for enda større satsing på sikkerhet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til brev av 14. mai 2004 fra Statens jernbanetilsyn til Samferdselsdepartementet om framtidig sikkerhet på jernbanen.

Disse medlemmer viser til at Statens jernbanetilsyn både etterlyser en risikoanalyse av konkurranseutsetting og deler hovedverneombudenes frykt for en fragmentering av jernbanesektoren og økt press som følge av krav til økonomisk avkastning.

Disse medlemmer vil derfor be Regjeringen om å komme tilbake til Stortinget med en risikoanalyse av å konkurranseutsette persontrafikken på jernbanenetet, som anbefalt av Statens jernbanetilsyn, før slike tiltak besluttet og iverksettes.

5.6 Ekspressbusspolitikken

5.6.1 Samandrag

Samferdselsdepartementet har liberalisert ekspressbusspolitikken, for å legge til rette for et samlet sett bedre kollektivtilbud for publikum med økte valgmuligheter. Det er et gjennomgående trekk at der ekspressbuss har fått anledning til å drive ruter i konkurranse med jernbanen, har den samlede andelen av kollektivreisende økt. Flertallet av de nye reisende med ekspressbuss er tidligere brukere av privatbil. En liberalisering av ekspressbusspolitikken har på denne måten bidratt til å styrke kollektivtrafikken.

For å utnytte ressursene til kollektivtransport best mulig, bør det legges opp til at det kan foretas rutetilpasninger i det subsidierte togtilbudet. Slike vilkår er tatt inn i rammeavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB om kjøp av persontransporttjenester for perioden 2003-2006.

5.6.2 Merknader frå komiteen

Komiteen har merka seg at ei auke i ekspressbuss-tilbodet har ført til auke i den samla delen som reiser kollektivt, og ser positivt på dette.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, støtter en fortsatt liberal praksis ved til- deling av løyver.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at en viktig årsak til den gledelige utviklingen, hvor nye ekspress- bussruter etableres og stadig flere reiser med ekspress- busser, skyldes Regjeringens vellykkede ekspressbuss- politikk med en positiv holdning til nye konsesjonssøknader.

Ekspressbussene er et viktig, fleksibelt og rimelig kollektivtilbud. Langs flere av de strekningene hvor ekspressbusser kjører parallelt med jernbanen har den totale kollektivandelen økt og styrket kollektivandelen totalt sett.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpar- tiet og Sosialistisk Venstreparti er likevel bekymra for at bussruter som går parallelt med jernba- nen fører til at reisande vel buss framfor tog, og ber departementet fylgja dette nøye. Det er viktig at den samla kollektivkapasiteten vert utnytta på ein måte som fører til at talet på kollektivreisande aukar, og at auken i busstransport i minst mogleg grad fører til min- dre togtransport.

Medlemene i komiteen frå Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peike på at ekspressbussar er eit viktig, rimeleg og fleksibelt trans- portmiddel. Desse medlemmene er kjend med undersøkingar som viser at ekspressbussane har ført til auka kollektivdel for reisande totalt sett. Vidare viser òg undersøkingar at ekspressbussane tek mange av sine passasjerar frå personbilen. Dette gjeld også der ekspressbussane går parallelt med toget.

Komiteens medlemmer fra Fremskritt- partiet er meget fornøyd med den politikk som er ført i forbindelse med ekspressbusser.

Disse medlemmer vil imidlertid poengtere merknader fra dem som er bekymret for at bussruter som går parallelt med jernbanen fører til at de reisende velger buss fremfor tog. Alle undersøkelser hittil viser imidlertid at det er ifra personbiltrafikken at den største tilgangen av nye brukere av buss kommer.

Disse medlemmer ønsker derfor å videreføre den liberaliseringen innenfor ekspressbusspolitikken som i dag føres og er fornøyd med at det nå også er åpnet for flere tilbydere på samme strekning.

Disse medlemmer vil i denne forbindelse understreke at ekspressbussene tar svært mange av sine passasjerer fra privatbiler og dermed avlaster presset på veinettet.

6. SIKKER OG MILJØVENLEG TRANSPORT MED GOD TILGJENGE

6.1 Auka tryggleik

6.1.1 Samandrag

Regjeringen vil føre en politikk som bidrar til et transportsystem med høyest mulig grad av sikkerhet og minst mulig sårbarhet, bygd på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken - nullvisjonen.

Regjeringen vil videreføre innsatsen for økt sikker- het på tvers av transportsektorene og følge opp nullvi- sjonen for trafikksikkerhet ved å:

- bygge sikkerhet inn i nye og eksisterende infra- strukturanlegg og styrke kartleggingen av risiko- momenter

- utforme et transportsystem som skal være sikkert hvis trafikanten holder seg innenfor reglene for å bruke systemet

- styrke innsatsen rettet mot transportutøvere og kjø- retøy i yrkestransport, særlig i tungtrafikken på vegene

- opprette en felles havarikommisjon for alle trans- portformer.

Nullvisjonen er en visjon om at det ikke skal fore- komme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i tra- fikken. Nullvisjonen innebærer at transportmidlene og transportsystemet må formes på en slik måte at de fremmer riktig atferd og samtidig beskytter mot at menneskelige feilhandlinger får fatale konsekvenser. Samtidig må trafikantene påvirkes til en sikker atferd. Nullvisjonen er ambisiøs og krever mye av alle, både trafikanter og de som skal legge forholdene til rette for, og følge opp trafikantene.

OMFANG AV ULYKKER I TRANSPORTSEKTOREN

Antallet som omkommer i vegtrafikken er halvert siden 1970, trass i en noe nær tredobling av trafikken. Likevel ble i gjennomsnitt 1 500 mennesker drept eller hardt skadd i trafikken årlig i årene 1998-2002. De samfunnsøkonomiske ulykkeskostnadene er anslått å være om lag 25 mrd. kroner pr. år.

Regjeringen har i utforming av politikken for plan- perioden 2006-2015 lagt til grunn et ambisiøst mål om en markant og varig reduksjon i antall drepte eller hardt skadde i transportsektoren.

Ulykker på vegene representerer en særskilt utfor- dring. Med de tiltak som prioriteres i meldingen er det beregnet en reduksjon i antall hardt skadd eller drept i vegtrafikken med 330 i 2016, sammenliknet med en situasjon uten disse tiltakene.

VARIERANDE TRYGGLEIKSKRAV I ULIKE TRANSPORTFORMER

Regjeringen legger til grunn at konsekvenser av og kostnader forbundet med nye sikkerhetstiltak skal syn- liggjøres i størst mulig grad før et tiltak blir innført. Regjeringen vil ha en sektorovergripende tilnærming og legge vekt på å fremme de tiltakene som, uavhengig

av sektor, er mest kostnadseffektive med hensyn på å bedre sikkerheten. Strenge og kostnadskrevede myndighetskrav i enkelte transportsektorer må ikke utilsikket medføre overføring av transport til andre deler av transportsystemet med høyere risiko, slik at sikkerheten samlet sett reduseres.

TILSYNSSTYRESMAKTER OG SAMS HAVARIKOMMISJON

Det er, og skal fortsatt være, en politisk oppgave å gjøre avveininger og overordnede vurderinger av sikkerheten i transportsektoren. Krav som settes av et sektortilsyn for å styrke en transportform, kan ha utilsiktede virkninger på den samlede sikkerheten i transportsystemet. Tilsynsvirksomheten bør organiseres slik at den fremmer en hensiktsmessig arbeidsfordeling mellom faglige tilsyn og politisk styring. På denne bakgrunn har Samferdselsdepartementet nedsatt en arbeidsgruppe som skal vurdere oppgavefordelingen mellom departementet og underliggende tilsyn, og grensedragningen i forhold til departementets instruksjonsrett overfor tilsynene.

Samferdselsdepartementet arbeider med en utvidelse av Havarikommisjonen for luftfart og jernbane til også å inkludere ulykker i vegsektoren. I neste omgang tar Regjeringen sikte på å legge undersøkelser av sjøulykker inn i havarikomisjonen, for på denne måten å få en felles havarikomisjon for hele transportsektoren.

STRATEGI FOR AUKA TRYGGLEIK I VEGTRAFIKKEN

Regjeringen vil styrke innsatsen for å bygge sikkerhet inn i nye og eksisterende veganlegg. Dette innebærer blant annet økte statlige bevilgninger til raskere utbygging av høyt trafikkerte stamveger til fire felt, og mer bruk av midtrekkverk på to og tre felts veger.

Beregninger fra Statens vegvesen viser også svært positive effekter av relativt små og målrettede trafikk-sikkerhetstiltak. Regjeringen går i meldingen inn for en sterk økning av midler til slike tiltak. Det vil også bli prioritert økte midler til bedre vedlikehold av det mest trafikkerte vegnettet, noe som vil øke både sikkerhet og framkommelighet.

I tillegg til tiltak på vegnettet, vil trafikk-sikkerheten styrkes blant annet som følge av forslag om ny og forbedret føreropplæring og utvikling av bedre trafikk-opplæring for barn og ungdom i skolen. Kontrollaktiviteten på vegene skal styrkes, for å følge opp at lov- og regelverk i vegtrafikken etterleves. Statens vegvesen skal øke bruken av risikoanalyser og systematiske revisjoner i hele vegtrafikksystemet. Det vil innføres skjerpede sikkerhetskrav til yrkestrafikken, spesielt tungtrafikken.

Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til å tilrettelegge for bedre forbrukerinformasjon om et kjøretøys sikkerhetsgenskaper.

På bakgrunn av Nasjonal transportplan 2002-2011 ble det bestemt at Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk skulle utarbeide en handlingsplan for trafikk-sikkerhet på veg med en nærmere konkretisering av en rekke av de virkemidlene som var lagt til grunn i transportplanen. Samferdselsdepartementet legger til grunn at handlingsplanen skal revideres på bakgrunn av stor-

tingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2006-2015 og Stortingets behandling av denne. Statens vegvesen vil ha ansvaret for å lede dette arbeidet.

Automatisk trafikk kontroll (ATK) er tatt i bruk på deler av vegnettet og har gitt en vesentlig reduksjon i alvorlige ulykker. Tiltaket brukes i dag basert på målinger av fart i enkeltpunkter. Samferdselsdepartementet vil i samarbeid med Justisdepartementet vurdere om ATK skal kunne benyttes til blant annet gjennomsnittsmåling av fart og fotografering bakfra av motorsyklist, samt vurdere hjemmelsgrunnlag for eventuelle nye bruksområder.

AUKA TRYGGLEIKSKRAV I JERNBANE, LUFTFART OG SJØTRANSPORT

Både i luftfarts- og jernbanesektoren er sikkerheten høy, og utfordringen i disse sektorene ligger særlig i å opprettholde det høye sikkerhetsnivået.

I høringsutkast til revidert forskrift om utforming av flyplasser gikk Luftfartstilsynet inn for å følge anbefalingene om sikkerhetsområder fra risikoanalysen. Der det viser seg svært kostbart å tilfredsstille de foreslåtte kravene til sikkerhetsområder, åpner høringsutkastet for kompenserende tiltak.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering vil forslagene i høringsutkastet ha betydning for investeringsbehovet eller transportstandarden på mange lufthavner. Konsekvensene vil være størst for kortbaneflyplassene. Det kan imidlertid heller ikke ses bort fra virkningene på de øvrige lufthavnene. Departementet har derfor bedt Luftfartstilsynet foreta en nærmere utredning av konsekvensene av forslaget til revidert forskrift før forskriften blir iverksatt.

Enkelte typer lufttransport, slik som passasjertransport med helikopter, har imidlertid et lavere sikkerhetsnivå enn ordinær ruteflyging. Her må det rettes inn spesiell innsats i planperioden.

Sikkerheten i jernbanen er god i forhold til andre transportformer. Svært få passasjerer omkommer i jernbaneulykker. I 2002 omkom ingen reisende i jernbaneulykker. Når det gjelder ulykker ved planoverganger, har det vært en nedgang både i antall drepte og antall ulykker (sammenstøt) de siste årene. Regjeringen har satt i gang en omfattende satsing på å øke sikkerheten på jernbanen ytterligere, blant annet ved forbedring av infrastruktur og utbygging av nytt system for sikkerhetskommunikasjon, GSM-R. Investeringer og andre tiltak i denne melding vil bidra til ytterligere å bedre sikkerheten i banesystemet.

Sjøsikkerheten i norske farvann er betydelig forbedret de siste 15-20 årene. Likevel skjer det årlig omkring 100 grunnstøtinger og skipskollisjoner langs kysten. Sannsynligheten for større skipsulykker, med tap av mange menneskeliv eller store skader ved oljeutslipp eller liknende, er statistisk svært lav, og de fleste ulykkene langs kysten har relativt små konsekvenser. Ulykken med "Rocknes" i januar 2004 viste imidlertid at konsekvensene av sjøulykker kan være meget alvorlige. Dette understreker behovet for å videreføre Regjeringens prioriteringer av tiltak for å øke sikkerheten i farledene.

Regjeringen arbeider for en best mulig passasjersikkerhet og miløssikkerhet i norske farvann. Skipstrafikken i norske farvann er i hovedsak avhengig av sikkerhet knyttet til tre forhold; farledene, det enkelte fartøy og fartøyenes operasjoner i havneanlegg. Ut fra et sikkerhetshensyn bør tiltakene derfor rettes inn mot farledsutbedringer, oppmerking av hurtigbåter, samt drift og vedlikehold av navigasjonsinstallasjonene. I utformingen av farleder vil sikkerhet for passasjertrafikk ha førsteprioritet. Det gjelder hurtigbåter, ferjer, cruisetrafikk og lignende.

Andre tiltak som er vesentlige for sikkerheten i norske farvann er utbygging og drift av sjøtrafikk tjenester som AIS (Automatisk Identifikasjons System) og trafikksentraler, lostjenester og meldingstjenester.

TRANSPORTBEREDSKAP

Samferdselsdepartementet vil i organiseringen av beredskapen legge vekt på at de samlede transportressursene ses i sammenheng, for å oppnå en effektiv utnyttelse både i krise-, beredskaps- og krigssituasjoner. Det vil også bli lagt vekt på samarbeid med andre aktører med ansvar i logistikkjeden.

Transportberedskapen må tilpasses endringer av forvaltningsmessige, teknologiske og markedsmessige forhold i transportsektoren.

EU har vedtatt felles regler for beredskap mot terror og sabotasje mot luftfarten. Gjennom EØS-avtalen vil disse reglene også gjelde for Norge. Bestemmelsene innebærer full sikkerhetskontroll av passasjerer, bagasje, frakt, post og ansatte, samt fysisk sikring av lufthavnene. Kravene vil bli gjort gjeldende for samtlige av Avinors lufthavner. I tillegg vil de gjelde for enkelte ikke-statlige lufthavner, som Sandefjord Lufthavn, Torp.

Avinor vil i løpet av 2004 innføre full kontroll av passasjerer og bagasje på stamflughavnene. I St.prp. nr. 1 (2003-2004) varslet Samferdselsdepartementet at kostnadene på stamflughavnene ville bli dekket gjennom brukerbetaling, og at en ville komme tilbake til finansieringen av tiltakene på regionallufthavnene når tidspunktet for innføringen av tiltakene på disse lufthavnene var klart. Det er nå klart at regionallufthavnene vil følge etter 1. januar 2005. Gjennomføringen av EU-reglene vil medføre investeringer i Avinor på over 800 mill. kroner. De årlige driftskostnadene vil utgjøre rundt 350 mill. kroner. Til sammen gir dette årlige drifts- og kapitalkostnader på rundt 450 mill. kroner.

Det vil bli innført en sikkerhetsavgift på Avinors lufthavner fra 1. juni 2004. Avgiftssatsen vil utgjøre 42 kroner pr. passasjer. Samtidig reduseres andre avgifter, slik at netto avgiftsøkning blir 21 kroner pr. passasjer.

Også på sjøfartssiden er det sterkere fokus på terrortrusselen. FNs sjøfartsorganisasjon IMO vedtok i desember 2002 et nytt regelverk med tiltak for å forhindre terrorisme i skipsfarten og bidra til å øke den maritime sikkerheten. Regelverket omfatter endringer i Sjø-sikkerhetskonvensjonen, SOLAS, samt en ny kode ISPS, International Ship and Port Facility Security Code.

Kostnadene ved å gjennomføre ISPS-koden ventes å bli betydelige i form av utgifter til analyser, fysisk tilrettelegging og opplæring av relevant personell. Kystverket har ansvaret for å forberede, tilrettelegge og følge opp det konkrete arbeidet med å iverksette regelverket i havnene, og skal også drive tilsyns- og inspeksjonsvirksomhet. For de største havnene er kostnadsanslaget i størrelsesordenen 3-10 mill. kroner, for de mindre terminalene vil kostnadene være lavere. Dette er foreløpige anslag, og et mer fullstendig kostnadsbilde vil først foreligge i annen halvdel av 2004.

BETRE TUNNELTRYGGLEIK

Norske vegtunneler er i all hovedsak trygge å ferdes i. For perioden 2006-2015 er det lagt til grunn en ramme på om lag 1 700 mill. kroner til sikkerhetsmessig oppgradering og utskifting av gammelt tunnelutstyr.

På jernbaneområdet pågår det i forbindelse med interoperabilitetsarbeidet i EU et arbeid om krav til sikkerhet i tunneler. Samferdselsdepartementet vil følge opp dette.

Forslag til rådsdirektiv om minimum sikkerhetskrav til tunneler på det transeuropeiske vegnettet er gått videre til annen høring. Det forutsettes at direktivet behandles i EU-parlamentet våren 2004. Direktivet inneholder en rekke konkrete forslag som gjelder infrastrukturen, tunneldriften, kjøretøyene og trafikantene. Forslaget omfatter både organisatoriske og tekniske krav og skal gjelde både for tunneler i drift, under bygging og prosjektering.

Direktivet kan medføre endringer i gjeldende regelverk. Det er foretatt beregninger av de økonomiske konsekvensene av direktivet for eksisterende tunneler. Direktivet vil sannsynligvis stille krav utover det som framgår av gjeldende retningslinjer. Dersom alternative risikoreducerende tiltak ikke blir godtatt, kan det medføre kostnader i størrelsesorden 1 600 mill. kroner.

AUKA INNSATS FOR RASSIKRING

Regjeringen mener det er viktig at arbeidet med rassikring av veger fortsatt gis høy prioritet. Samferdselsdepartementet foreslår en ramme på 2 mrd. kroner til særskilte rassikringstiltak i planperioden 2006-2015. Midlene kan benyttes både på riks- og fylkesveger. I tillegg kommer prosjekter og tiltak med rassikringsgevinst i det ordinære investeringsprogrammet.

6.1.2 Merknader frå komiteen

Komiteen støttar nullvisjonen, og er samd i at omsynet til tryggleik i trafikken må vega svært tungt i prioritering av midlar.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, støttar framlegg til tiltak, og ber Regjeringa fylgja nøye med i utviklinga og fortløpande korrigerer kursen ut frå erfaring og forskning når det gjeld trafikktryggleik. Fleirtalet vonar at havari-kommisjonen kan gjera erfaringar som òg kan koma tryggleiken på veg til gode.

Fleirtalet meiner at auka kollektivandel blant personreiser bidrar til auka trafikktryggleik. Målsettinga om at sjø og bane tek over ein større del av godsarbeidet frå veg er motivert ut frå omsynet til framkomst og miljø. Auka trafikktryggleik er ein ønska og gledeleg tilleggsverknad av ei slik utvikling.

Fleirtalet vil vise til at det er viktig å vurdere ulike tryggingstiltak som ikkje treng å vera kostnadskrevjande, men som kan gi stor effekt i forhold til å hindre ulykker. Fleirtalet er opptekne av å understreke behovet for ei god og styrka trafikkopplæring. Trafikkopplæring er grunnlaget for all åtfærd i trafikken og for trafikkoppfattinga, og det er difor viktig at ei god opplæring ikkje einseitig er knytt til ein god privatøkonomi. Fleirtalet meiner det vil være mykje å hente med ei betre koordinering og samarbeid mellom vegvesenet, politiet og Trygg Trafikk i denne samanheng.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil også vise til at ein auke i kollektivtransporten vil kunne føre til ein reduksjon av ulykker på veg. Det same vil ein òg kunne oppnå dersom ein får overført større delar av godstransporten til kjøll og bane.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merka seg at det først og fremst er på vegen at det skjer mange alvorlege ulukker, og vil peika på at overføring av persontransport frå veg til bane og godstransport frå veg til kjøll og bane, vil føra til redusert omfang av større ulukker på veg.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på hvor viktig midtskillet på firefelts veier er, som det tiltaket som har spart flest liv og hardt skadde. Derfor vil en satsing på etablering av midtskillet være av stor betydning for å spare liv i trafikken i fremtiden. Disse medlemmer viser til forslag under de forskjellige korridorer i dette dokumentet hvor dette er høyt prioritert.

Disse medlemmer viser til at mange av de fatale ulykker for alle typer motorvogner på veiene kan spores tilbake til førerens mangel på søvn og tretthetsperioder på lange kjørestrekninger.

Disse medlemmer mener derfor at denne type enkle prioriteringer på veinettet har stor betydning for å bekjempe de mange trafikkulykker.

Disse medlemmer ønsker også å sette søkelyset på den enorme forskjellen i sikkerhetskrav mellom vei og jernbane og lufttrafikk.

Disse medlemmer viser til at det er ingen juridiske krav til veistandard, bortsett fra støy og forurensning, mens staten har juridisk ansvar (dekker disse kostnader) når det gjelder sikkerhet på jernbanen og i flytrafikken.

Disse medlemmer ser klart at samfunnet aldri vil oppnå ønsket trafiksikkerhet så lenge det bare er trafikantene og utstysproducentene som har juridisk ansvar i veitrafikken. Disse medlemmer er av den

oppfatning at ansvaret for veistandard hviler på veiholder (staten).

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener at det overordna målet må være å få mest mulig trafiksikkerhet igjen for de penger som investeres i vegnett og transport, fremfor Regjeringens mål som er mer vei for pengene.

Årsaken til de fleste trafikkulykkene er for dårlige sikkerhetsmarginer, ikke at veiene er for dårlige. Det er etter hvert blitt en faglig erkjennelse at samfunnet klarer ikke å bygge seg ut av trafikkulykkene. Skal det årlige tallet på nær 300 drepte og 12 000 skadde i trafikken reduseres ytterligere, må det brukes helt andre virkemidler. Det viktigste handler om å redusere farten, kjøre forsiktig og holde god sikkerhetsmargin. Dernest en prioritering av trafiksikkerhet i infrastrukturinvesteringene og en reduksjon av yngre kjøretøy på vei. Det siste gjennom å overføre mer av godstransporten til tog og sjø. En omlegging av kjøretøyavgiftene slik at lette og trafiksikre kjøretøy blir en større andel av bilparken, vil også bidra til at det blir færre alvorlige møteulykker og alvorlige ulykker med myke trafikanter.

Disse medlemmer viser til at Norge er blant de land i verden med høyest sikkerhet i trafikken, ikke minst som følge av satsing på trafikkopplæring og holdningsskapende arbeid. Totalt er antallet drepte og hardt skadde i trafikken halvert fra 1970 til i dag. I samme perioden er vegtrafikken tredoblet. I 1970 var det drøyt 0,6 ulykker i trafikken pr. million kjørte kilometer. I 2002 var tallet redusert til 0,25.

280 drepte i trafikken i 2003 er likevel 280 for mange. En helhetlig politikk for å nå nullvisjonen må bygge på kunnskap om sammenhenger i vegtrafikken.

Disse medlemmer viser til rapporten "Risiko i trafikken 2001 - 2002" fra Transportøkonomisk institutt som viser at ulykkesrisikoen er høyest i 50-soner som følge av et uoversiktlig trafikkbilde med kryss, avkjøringer og myke trafikanter.

Sammenlignet med risiko for bilførere er risikoen for ulykke tre ganger høyere for fotgjengere, fem ganger høyere for syklister og seks ganger høyere for mopedførere. Rapporten viser også at risikoen for personskade og store materielle skader er dramatisk mye høyere natt til lørdag og natt til søndag enn på andre tidspunkter.

Disse medlemmer mener videre at en troverdig strategi basert på nullvisjonen må bety kraftig satsing på en nasjonal strategi for syklister og fotgjengere og kollektive tilbud, som har meget høy sikkerhet. Det vises til disse medlemmers merknader om økt satsing på kollektivtrafikk og nasjonal strategi for gange og sykkel.

Disse medlemmer viser til at beregninger som viser at selv om samfunnet brukte enorme ressurser på fire felts motorveger, vil tiltaket ha begrenset effekt. I tillegg vil en slik politikk føre til økt biltrafikk, også på vegene utenfor motorvegene. Dermed er det grunn til å anta at trafiksikkerheten vil svekkes som følge av økt

antall ulykker på det øvrige vegnett. Ulykestall fra blant annet Vestfold kan tyde på en slik sammenheng.

Disse medlemmer mener at langt mer kostnads- effektive og miljøvennlige virkemidler vil gi mye bedre trafikksikkerhet, færre drepte og skadde i trafikken.

Disse medlemmer viser til at i 2003 var vogntog innblandet i 10 pst. av dødsulykkene i vegtrafikken. Å få redusert godstrafikk på vegnettet er derfor et viktig tiltak for å forbedre trafikksikkerheten.

Disse medlemmer vil i stedet ha en kraftig strategi med å bygge ut to og trefelts veger med midtrekkverk som alternativ til å satse på firefelts veger. Dette er treffsikkert med hensyn på å redusere antall ulykker, kostnadseffektivt og ikke kapasitetsøkende.

Disse medlemmer viser til at det i Sverige er bygd ut mer enn 800 kilometer med midtrekkverk. Antallet møteulykker er redusert med 80 pst. og antallet drepte og hardt skadde halvert på de aktuelle strekninger. Midtrekkverk er med andre ord ett tiltak, av flere, for å oppnå en kraftig reduksjon av alvorlige ulykker.

Disse medlemmer viser til at Sosialistisk Venstreparti har avsatt investeringsmidler for bygging av midtrekkverk på alle stamvegstrækninger med høy trafikk og andre ulykkesutsatte strekninger.

RASSIKRING.

Komiteen er samd i at rassikring skal gjevast høy prioritet og har merka seg at det framleis er mykje ugjørt.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er samd i at rassikring skal gjevast høy prioritet, men kan ikkje sjå at Regjeringa verkeleg satsar på rassikring i form av kraftig auke til dette formålet.

Fleirtalet har merka seg at Den nasjonale skredsikringsgruppen gjer greie for eit behov for rassikring på 17 mrd. kroner og at rasfare fører til manglande tryggleik og til fare i store deler av landet.

Fleirtalet viser til at Statens vegvesen kartla omfanget av rasutsatte strekninger på hele riksvegnettet i forbindelse med handlingsprogrammet for perioden 2002-2011. Kartleggingen viser at det er rundt 540 rasutsatte strekninger på riksvegnettet med total lengde på rundt 3 500 km. Det utgjør 15 pst. av riksvegnettet. Kostnadene med å rassikre alle riks- og fylkesveger er grovt anslått til mellom 15 og 17 mrd. kroner. Den nasjonale skredsikringsgruppen har beregnet at det vil ta 30-40 år å rassikre alle riks- og fylkesveier med dagens bevilgningsnivå.

Fleirtalet meiner ein må rette søkelyset på tryggleiken til dei som bur og ferdist i distrikt som er rasutsatte, og at ein må ta på alvor at desse vegane gir forverring av tryggleiken og livskvaliteten til mange menneske.

Fleirtalet vil difor gå inn for at det skal tilførast meir midlar til rassikring i denne tiårsperioden.

Fleirtalet viser til de respektive partiers forslag til økte løyvingar til rassikring i planperioden i kap. 1.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at det i forrige stortingsperiode ble utarbeidet en handlingsplan for rassikring av veger, som la til grunn et årlig nivå på rassikringstiltak over vegbudsjettet på i underkant av 400 mill. kroner pr. år i perioden 2002-2007. Samarbeidsregjeringen har i denne stortingsperioden bevilget betydelig mer til rassikring enn både tidligere regjeringer og hva denne handlingsplanen la opp til, og avsetter i år over 500 mill. kroner på statsbudsjettet til rassikring.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen i denne nye Nasjonal transportplan legger til rette for å styrke rassikringsinnsatsen ytterligere, gjennom en kombinasjon av øremerket ramme til rassikring på 2 000 mill. kroner, og prioritering av prosjekt med rassikringseffekt også over ordinære bevilgninger.

Disse medlemmer er svært tilfreds med denne sterke prioriteringen av rassikring.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil i denne sammenheng understreke nødvendigheten av å få rustet opp rv 60 på strekningen Strand-Hellesylt i Møre og Romsdal og vidare sørover mot i Sogn og Fjordane hvor det hvert år går titall med ras med stor risiko for trafikantene, og at dette tas hensyn til under fordelingen av Regjeringens planramme på 2 000 mill. kroner i perioden 2006-2015.

Disse medlemmer minner om at rv 42 langs Sirdalsvatnet har et særdeles stort behov for rassikring med topp prioritet. Hvis intet gjøres, er det bare et tids-spørsmål før menneskeliv går tapt. Disse medlemmer minner også om at rv 42 er "vei nr. 2" til Rogaland og Vestlandet. Sirdal kommune er en turistsatsingskommune med ca. 2 700 hytter.

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

Disse medlemmer foreslår derfor at det i tillegg til Regjeringens forslag på 2 mrd. kroner til rassikring for perioden 2006-2015, legges inn ytterligere 2 mrd. kroner som forutsettes fordelt over hele landet.

FARLEG GODS

Komiteen viser til at store mengder farlig gods fraktes med veg og jernbane. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har kartlagt landtransporten av farlig gods. Det fraktes ca. 1,1 mill. tonn farlig gods på veg i Norge. Da er drivstoff og fyringsprodukter unntatt. Kartleggingen viser at landevogs-transport av etsende, giftige og andre farlige stoffer over fjellet fra øst mot vest er mer omfattende enn hittil kjent. Mengden farlig gods som fraktes med jernbane er ikke kjent.

Komiteen viser til at det er knyttet sikkerhetsrisiko for menneske og fare for akutt forurensning av natur og miljø til de store mengdene farlig gods.

Komiteen viser til at det i liten grad er redegjort for frakt av farlig gods på veg og bane i forslaget til Nasjonal transportplan. Komiteen ber derfor om at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en sak som tar opp risiko knyttet til sikkerhet i forbindelse med farlig gods, samt tiltak og beredskapsløsninger.

TRYGGLEIK I LUFTFART

Komiteen viser til at det pågår et prosjekt i regi av Avinor med innføring av innflygingssystemer basert på satelittteknologi, SCAT-1. Denne teknologien antas å være rimeligere enn konvensjonell ILS, og vil bidra til å styrke flysikkerheten.

Komiteen presiserer at de tekniske løsninger som velges må være mulig å anskaffe for alle flyselskaper.

Komiteen ber om at dette arbeidet gis høy prioritet og at Stortinget holdes orientert om utviklingen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til det tradisjonelle innflyvingsystemet ILS (Instrument Landing System) hvor en radiostråle viser flyets landingstrasé. Dette system har hittil vært det enerådende i verden hvor store nasjonale og internasjonale flyplasser har dette installert. Imidlertid har det norske kortbanenett ikke denne type hjelpemidler.

Disse medlemmer viser til den enorme teknologiske utvikling innenfor navigasjon og viser til utviklingen av den moderne GPS-satelittnavigasjon innenfor luftfarten. Disse medlemmer minner om at denne type navigasjonsutstyr har i dag et kostnadsnivå på ca. 4 mill. kroner pr. flyplass i motsetning til det mye mer kostbare ILS landingssystem som heller ikke er mulig å installere på enkelte av kortbaneplassene av topografiske årsaker.

Disse medlemmer minner om at de to store fatale flyulykker på kortbanenettet i Norge (Brønnøysund/Torghatten og Namsos) var svikt i innflyvingsfasen og mangel på adekvat instrumentering. Disse medlemmer mener at det viktigste sikkerhetsaspektet på kortbanenettet ikke ligger på rullebanens beskaffenhet, men på selve navigasjonen for innflyving.

Disse medlemmer mener at installering av det moderne GPS-navigeringssystem av sikkerhetsmessige årsaker snarest må gjennomføres på kortbaneflyplassene. Disse medlemmer nevner at slike GPS-bakkestasjonsystemer med letthet kan flyttes til andre lufthavner til lave kostnader hvis kortbaneflyplassen eventuelt i fremtiden vil bli lagt ned.

Disse medlemmer viser til at hovedbrukeren av kortbanenettet, Widerøes, er villig til å installere alle sine fly med GPS-mottagere så snart GPS-systemet kommer på kortbanenettet.

Disse medlemmer prioriterer regionale lufthavner som Namsos, Brønnøysund, Honningsvåg, Sandane, Svolvær, Ørsta/Volda, Sogndal, Møsjoen, Sørkjosen, Hammerfest, Førde, Mo I Rana, Leknes, Narvik, Mehamn, Stokmarknes, Sandnessjøen, Berlevåg, Hasvik, Rørvik, Vardø, Vadsø, Florø, Røst, Fagernes.

Disse medlemmer foreslår derfor at det snarest i planperioden 2006-2009 installeres GPS navigasjons-

systemer med en total investeringsramme på 100 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til sitt forslag om å øke rammen til kjøp av tjenester på kortbanenettet med 500 mill. kroner i planperioden. Økningen skal knyttes til investeringer i sikkerhet.

6.2 Eit meir miljøvenleg transportsystem

6.2.1 Samandrag

Regjeringen vil føre en offensiv miljøpolitikk for transportsektoren, med vekt på å redusere skadelige utslipp fra transport gjennom skjerpede miljøkrav, satsing på ny, utslippsfri teknologi og overgang til mer kollektivtrafikk, sykkel og gange i byområdene. Det legges opp til betydelig økning av bevilgningene til både kollektivformål i byområder og gang- og sykkelveger.

Regjeringen vil

- følge opp klimameldingen og tilleggs meldingen om klima, blant annet gjennom å legge til rette for økt andel kollektivtransport, sykkel og gange i byområder og økt satsing på ny, miljøvennlig transportteknologi som begrenser klimautslipp
- gjennomføre tiltak som reduserer NOx-utslippene, særlig i ferjesektoren og øvrig kystfart
- vurdere virkemidler for en renere busspark, særlig i byene
- legge til rette for at byområdene kan innføre lavutslippssoner
- videreføre arbeidet knyttet til oljetransporter langs kysten gjennom forebyggende tiltak og styrket oljevernberedskap
- gjennomføre nye tiltak for å innfri forskrifter til forurensningsloven om grenseverdier for støy og lokal luftkvalitet.

Transport bidrar til globale, regionale og lokale miljøproblemer.

Det siste tiåret har miljøbelastningen fra transport på enkelte områder blitt betydelig redusert, blant annet med mindre utslipp av svoveldioksid, nitrogenoksid og bly. Omfattende statlige investeringer i støyskjerming har redusert støyplagene for mange.

Dette skyldes blant annet skjerpede miljøkrav for kjøretøyer og drivstoff, for eksempel krav om katalysator i personbiler. Miljøkravene vil i årene framover bli ytterligere skjerpet, blant annet i forhold til avgasskrav fra busser.

Transportveksten har på den annen side gitt økte utslipp av klimagassen karbondioksid (CO₂). Utslippene av CO₂ fra vegtrafikken økte med om lag 18 pst. i perioden 1990-2001. Over tid er betydelige reduksjoner i klimagassutslippene fra transportsektoren en nødvendig forutsetning for å nå internasjonale forpliktelses i klimapolitikken.

Samferdselsdepartementet er derfor i ferd med å legge opp en strategi for økt bruk av nullutslippstekno-

logi i transportsektoren, for å legge til rette for mindre avhengighet av fossile drivstoff i Norge over tid.

Norske myndigheter har også som ett av svært få land innført CO₂-avgift på innenlands luftfart som del av miljøpolitikken, og Norge arbeider internasjonalt for innføring av klimavirkemidler også for luftfart over landegrensene.

Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet legger også opp til å gjennomføre tiltak som reduserer NO_x-utslippene fra transport, særlig i ferjesektoren og øvrig kystfart.

Samferdselsdepartementet stiller seg positiv til at det tas i bruk særskilte miljøkrav ved utlysning av anbud i ferjesektoren. I enkelte tilfeller kan det være aktuelt å stille krav om bruk av nye fartøy.

Fiskeridepartementet og Kystverket har startet et arbeid der det vil bli foretatt en vurdering av miljøavgifter og miljødifferensierte gebyrer/avgifter rettet mot sjøtransporten. Et viktig element i denne sammenheng er at maritim infrastruktur og maritime tjenester i stor grad er brukerfinansiert.

Regjeringen vil komme tilbake med forslag til virkemidler som kan bidra til gjennomføring av miljøtiltak i ferjesektoren og den øvrige kystfarten for å innfri Gøteborg-protokollens forpliktelser mest mulig kostnadseffektivt, slik Stortinget også har bedt om i Innst. S. nr. 88 (2000-2001).

Arbeidet med forebyggende tiltak og styrket oljevernberedskap knyttet til oljetransporter langs kysten vil videreføres.

Fiskeridepartementet har også tatt initiativ til en bedre koordinering og samordning av beredskapen mellom de mange ulike aktørene som ønsker å bidra til en optimal nasjonal oljevernberedskap, herunder Forsvaret, oljeselskapenes beredskapsorganisasjon NOFO, Fiskebåtredernes Forbund og Redningsselskapet (NSSR).

Fiskeridepartementet vurderer oljevernberedskapen fortløpende, og vil i løpet av 2004 legge fram en egen stortingsmelding om oljevernberedskapen. Nye risikoanalyser basert på utviklingen i oljetransporter vil stå sentralt i meldingen.

Det vil bli gjennomført nye tiltak for å innfri forskrifter til forurensningsloven om grenseverdier for støy og lokal luftkvalitet.

For å bedre luftkvaliteten i byene vil Samferdselsdepartementet legge økt vekt på å redusere utslippene ved hjelp av permanente tiltak rettet direkte mot utslippskildene, framfor ensidig vektlegging av akutttiltak. En politikk som begrenser veksten i biltrafikken i byer, er i denne sammenheng viktig.

6.2.2 Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, viser til at transportsektoren står for store klimautslepp, og ser det som viktig at sektoren tek sitt ansvar for å redusera utslepp og støy.

Fleirtalet viser til Innst. S. nr. 240 (2001-2002), jf. klimameldinga, der energi- og miljøkomiteen og ulike fleirtal tek til orde for bruk av naturgass i trans-

portsektoren, her og i ferje- og kystflåten og gassbussar og peikar på ulike tiltak for å stimulera til dette.

Fleirtalet har merka seg at Regjeringa vil leggja fram ei eiga sak om oljevernberedskapen, og ber om at dette skjer så snart som mogleg.

Flertallet viser til at transport bidrar til lokale, regionale og internasjonale miljøproblemer. På enkelte områder har miljøbelastningen blitt betydelig redusert, men det er fortsatt nødvendig med en offensiv miljøpolitikk for transportsektoren.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er tilfreds med at Nasjonal transportplan følger opp St.meld. nr. 15 (2001-2002) Norsk klimapolitikk der Regjeringen varsler en samferdselspolitikk som effektivt bidrar til å redusere klimagassutslippene fra sektoren. Samferdselsektoren (inkludert sjøtransport) bidrar totalt med 24 pst. av klimagassutslippene i Norge. Flertallet støtter derfor Regjeringens arbeid for økt kollektivandel, skjerpede miljøkrav og satsing på nullutslippsteknologi.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener at transport er en av de største årsakene til globale, regionale og lokale miljøproblem. 24 pst. av landets utslipp av klimagasser kommer fra transportsektoren, og nesten halvparten av landets forsurende utslipp av nitrogenoksider (NO_x) skyldes samferdsel. Mer enn 700 000 mennesker i Norge bor i områder med helse-skadelig luft. Eksos står for rundt 40 pst. av partikkelutslippene i de største byene. Statistisk sentralbyrå har estimert at 80 pst. av støyplagene i Norge kommer fra veitrafikken.

Disse medlemmer viser til at forskjellige transportformer har ulik belastning på naturmiljøet. Mens personbil og fly har relativt store belastninger på miljøet, står jernbane og kollektivtransport for langt mindre forurensning og utslipp av farlige klimagasser.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil under dette avsnitt henlede oppmerksomheten på den enorme teknologiske utvikling som har funnet sted og som skjer innenfor nyutvikling av motorer til biler, tog og skip/båter.

Disse medlemmer understreker at en rask fornyelse av bilpark og flåte i Norge vil være med på å fremskynde et vesentlig mer miljøvennlig transportsystem som vil redusere utslippene av NO_x, svoveldioksyd etc.

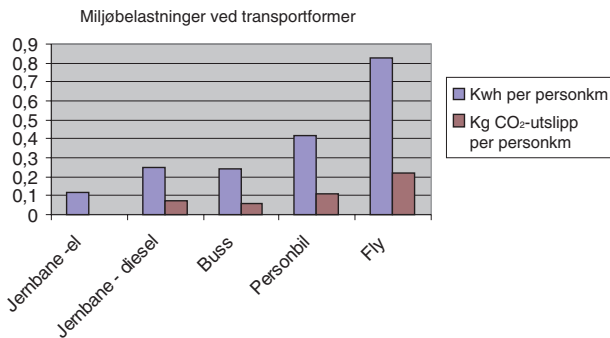
Disse medlemmer mener at statens bidrag for å fremskynde denne prosess må være å redusere de mange avgifter som belastes transportmidlene (importavgifter på biler, motorer etc.) slik at prisen blir et insitament for å anskaffe det mest moderne utstyr (biler, båtmotorer etc.) som forurenser minst.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at oljevernberedskapen styrkes med utvidet depot på Fedje, Ågotnes og Bergen havn.

Disse medlemmer mener at trafikksentralen på Fedje oppgraderes både med hensyn til utstyr og bemanning.

Disse medlemmer viser for øvrig til merknader under kap. 1.2.3.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at energieffektivitet er en god indikator på hvor miljøvennlig en transportform er. Figuren nedenfor viser faktisk energibruk pr. personkm i 1998:



Kilde: Statistisk sentralbyrå, Rapport 2001/16.

KLIMATRUSSELEN

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at samferdselssektoren står for nesten en fjerdedel av de samlede utslippene av klimagasser, og at en klimapolitikk uten troverdige tiltak for samferdselssektoren ikke gir svar på klimautfordringen.

Disse medlemmer er svært kritiske til at Regjeringen ikke har lagt fram virkningsberegninger for klimautslippene fra samferdselssektoren som følge av valgt strategi i Nasjonal transportplan. Disse medlemmer stiller seg også undrende til departementets svar på spørsmål nr. 121 fra komiteen, hvor departementet skriver at:

"Årsaken til at det ikke er vist virkninger av tiltakene i meldingen på utslipp av klimagasser er at disse virkningene er svært små, (...)."

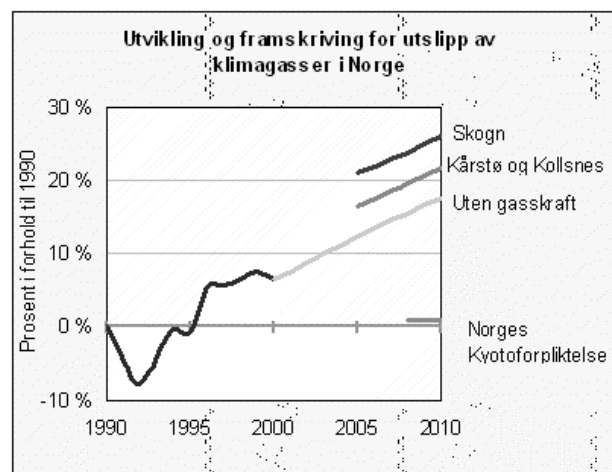
Disse medlemmer viser til at beregningene viser at veksten i klimautslipp fra samferdselssektoren vil fortsette, og at tiltakene i Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan vil ha liten eller ingen virkning når det gjelder å snu denne negative utviklingen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan hvor effektene for klimautslipp er vurdert. Disse medlemmer viser til at Regjeringen i St.meld. nr. 15 (2001-2002) slo fast at:

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

Disse medlemmer registrerer at forslaget til Nasjonal transportplan ikke inneholder noen analyser eller forslag om nye tiltak for at samferdselssektoren skal ta sin andel av klimagassutslippene. Disse medlemmer hadde forventet at Nasjonal transportplan hadde inneholdt en plan for hvordan samferdselssektoren skal ta sin del av klimaansvaret.

Disse medlemmer vil understreke at behovet for å ta klimautfordringen på alvor er større enn noen sinne. Norske utslipp av klimagasser øker, og forventes å øke ytterligere i perioden fram til 2010, som vist på figuren nedenfor.



Utslipp 2001-2010 angir forventet utvikling uten nye tiltak.

Eventuelle gasskraftverk vil gi en økning på ytterligere 4 prosent ved utbygging på Kårstø og Kollsnes og 4 prosent ved utbygging på Skogn.

Kilde: SFT / SSB

Fagetatene skriver i sin rapport:

"Dersom transportsektoren skal ta like stor andel av Kyoto-avtalen som andre sektorer, må utslippene reduseres til 11 millioner tonn i 2010, det vil si en reduksjon på nesten en tredjedel av forventede utslipp i 2010."

Disse medlemmer mener samferdselssektoren skal ta sin pliktmessige andel av Kyoto-forpliktelsen, og vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en handlingsplan for hvordan samferdselssektoren effektivt skal redusere utslippene av klimagasser."

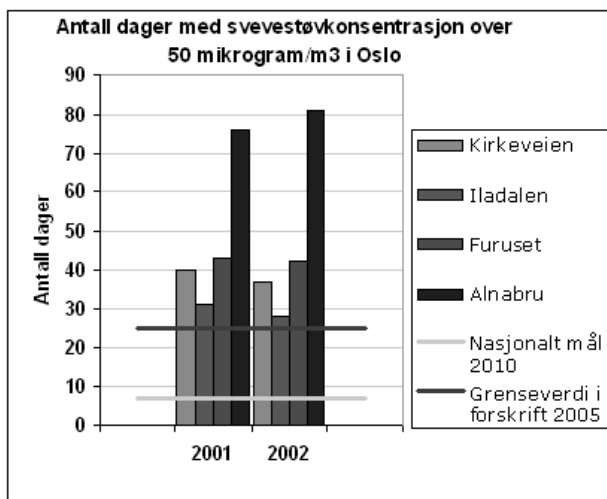
LOKAL LUFTFORURENSNING

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at lokal luftforurensning er et problem i flere av de største byene i Norge, selv om utviklingen de siste ti årene viser en forbedring. Det kan bli vanskelig å nå de nasjonale målene for svevestøv innen 2005 og 2010, og

nitrogendioksid innen 2010, uten at det iverksettes nye tiltak.

Disse medlemmer viser til at Luftovervåkingsprogrammer viser at en rekke norske byer har høye måleresultater for svevestøv og svekket luftkvalitet.

Disse medlemmer viser til at hver vinter overskrides grenseverdiene og kravene til det nasjonale målet for 2010. Figuren nedenfor viser antall dager i Oslo med helsefarlig luftforurensning i 2000 og 2001:



Kilde: Statens forurensningstilsyn (www.miljostatus.no)

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til beregninger for 2001 som viser at flere enn tidligere antas å være utsatt for helsefarlig luftforurensning i Oslo og Trondheim. For eksempel ble i 2001 rundt 200 000 av Oslos innbyggere utsatt for svevestøvnivåer over nasjonalt mål for 2010. Tilsvarende tall for Trondheim var over 15 000. Beregningene er gjort av Norsk institutt for luftforskning (NILU) og Statistisk sentralbyrå (SSB) på oppdrag fra Statens forurensningstilsyn.

Disse medlemmer viser til at veitrafikk er den dominerende kilden til lokal luftforurensning (NO₂ og svevestøv) ut fra årlige utslippsmengder, både gjennom piggdekkbruk og eksosutslipp.

Disse medlemmer viser til at skal luftforurensningen reduseres må kollektivtransporten bli ryggraden i transportsystemet i de store byene. Det er også avgjørende for utviklingen at det ikke bygges kapasitetsøkende veier som leder mer trafikk inn mot områder som allerede er tungt belastet.

Disse medlemmer er positive til at Regjeringen vil legge til rette for innføring av miljøsoner og lavutslippssoner i byområder.

Disse medlemmer har registrert at en samordnet transport- og arealplanlegging er nødvendig for å skape en mer bærekraftig utvikling i områder plaget av luftforurensning. Disse medlemmer har også registrert at nye transportøkende tiltak som etablering av kjøpesentre, lokalisering av transportbedrifter, nye

motorveier og næringsområder i dag skjer i områder som allerede er tungt belastet eller nærmer seg tiltaksgrensene for dårlig luftkvalitet. Disse medlemmer mener det er viktig at myndighetene hindrer at prosjekter som vil bidra til en negativ utvikling blir iverksatt.

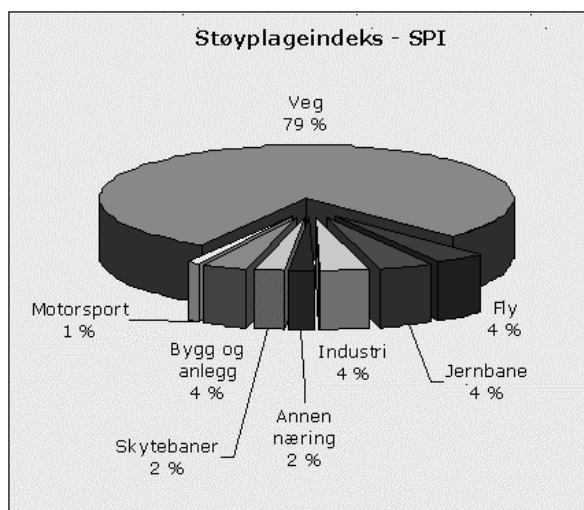
Disse medlemmer mener at ingen nye prosjekter/tiltak som medfører økt luftforurensning i områder som overskrider SFT sine kriterier for helseskadelig luftforurensning kan gjennomføres uten forutgående konsekvensutredning. Viser konsekvensutredningen at prosjektet/tiltaket medfører økt belastning kan det kun gjennomføres hvis det samtidig gjennomføres avbøtende tiltak som fullt ut kompenserer de negative konsekvensene.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen påse at forskriften om luftforurensning presiserer at prosjekter, og/eller tiltak som vil øke luftforurensningen i allerede belastede områder, ikke kan gjennomføres uten forutgående konsekvensanalyse og kompenserende tiltak."

STØY

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti har registrert at ca. 80 pst. av støyplagene i Norge skyldes veitrafikken.



Det er knyttet usikkerhet til tallmaterialet. Usikkerheten er størst for de små støykildene. Kilde: Beregninger vha SSBs nasjonale støymodell

Disse medlemmer har registrert at hvis ikke nye tiltak settes i verk vil antallet støyutsatte i Norge kun reduseres med 3-4 pst. innen år 2010. Det nasjonale målet er 25 pst.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti er overrasket over at Regjeringen bare slår fast at det nasjonale støymålet ikke blir nådd. Disse medlemmer understreker at det nasjonale støymålet er faglig begrunnet, og ble fremmet av mil-

jøvernminister Guro Fjellanger i regjeringen Bondevik I. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram en handlingsplan for å redusere støybelastningene fra veisektoren.

Det nasjonale målet for reduksjon av støy er at i 2010 skal 25 pst. færre være utsatt for støyplager."

NATURVERN

Komiteens medlemmer frå Sosialistisk Venstreparti peker på at utbygging av infrastruktur må skje uten at verdifull natur og arters leveområder går tapt. Vei- og jernbaneutbygginger har kommet i konflikt med viktige våtmarksområder. Våtmarksområder ligger blant annet ved utløp av elver og derfor ofte tett inntil byer og tettsteder. Ramsarkonvensjonen trådte i kraft i 1975, og har som formål å beskytte våtmarksområder, særlig som levested for vannfugler. Norge har ratifisert konvensjonen, og har hittil utpekt 38 våtmarksområder som er beskyttet av konvensjonen, hvorav fem ligger på Svalbard.

Disse medlemmer viser til at sekretariatet for Ramsar-konvensjonen har lagt fram rapporten "Nordic wetland conservation, Tema Nord Report 2004/506". Disse medlemmer viser til at rapporten peker på at transport er den største trusselen mot våtmarksområder i Norge, og at inngrep i buffersonene rundt Ramsarområdene er en trussel.

Disse medlemmer viser til at fjellet kanskje er den naturtypen i Norge som er mest urørt. Likevel er arts mangfoldet også i fjellet sterkt påvirket av menneskenes aktivitet. Villreinen er blant de artene som Norge har et internasjonalt ansvar for å verne om og som har sitt leveområde i fjellet. Disse medlemmer viser til at Sør-Norge opprinnelig har hatt 1-3 større leveområder for villrein. Disse er i dag som en følge av inngrep og forstyrrelser delt opp i 23 forvaltningsenheter. Veier, vannkraftutbygging og kraftledninger har delt opp de store fjellområdene. Villreinen er dermed stengt inne i små områder og har mindre mulighet til å utnytte beitene på den ellers mest hensiktsmessige måten. Disse medlemmer mener dette gjør at det må vises særlig varsomhet overfor villreinen, og at villreinen må ha fortrinnsrett på Hardangervidda.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å begrense veitrafikken på en slik måte at villreinen ikke hindres i sin naturlige ferdsel til og fra beiteområder. Dette innebærer vinterstenging av rv 7 over Hardangervidda."

OLJEVERNBEREDSKAP LANGS KYSTEN

Komiteen vil understreke betydningen av å styrke oljevernberedskapen langs kysten.

Komiteen vil peke på de unike miljøverdier Norge har et ansvar for å forvalte langs norskekysten.

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

Komiteen vil peke på at Barentshavet har noen av verdens aller største og viktigste fiskerier. Noen av verdens viktigste gyteområder for kommersielle fiskesorter er konsentrert langs kysten av Nord-Norge og Murmansk. Komiteen vil understreke betydningen av å forvalte Barentshavet på en slik måte at det også i framtiden vil være et av verdens viktigste matfat.

Komiteen medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke Barentshavet sin betydning for sjøfuglene. Kysten av Finnmark, Bjørnøya og vestkysten av Novaja Zemlja er blant områdene i verden med aller høyest tetthet av sjøfugl.

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

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

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

Disse medlemmer viser til at den økte frakten av olje fra oljeterminalen i Murmansk vil føre til økt trussel for en ulykke langs den sårbare norskekysten.

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

Disse medlemmer har i sine økonomiske prioriteringer for Kystverket satt av 1 mrd. kroner mer til økt oljevernberedskap i perioden.

6.2.2.1 HYDROGEN

Fleirtallet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, peikar og på hydrogen som ein av dei viktigaste energibærarane i framtida. Fleirtallet føreset at dette vert fulgt opp av Regjeringa og ber om å verta haldne løpande orientert om utviklinga.

Flertallet viser til at Regjeringen våren 2003 nedsatte et offentlig utvalg med mandat å fremme forslag til videre norsk satsing på hydrogen som energibærer gjennom utforming av et nasjonalt hydrogenprogram, og at Samferdselsdepartementet samme vår nedsatte en egen ekspertgruppe for bruk av hydrogen i transportsektoren. Flertallet er kjent med at både det offentlige utvalget og ekspertgruppa nylig har lagt fram sine innstillinger, og at disse gir et solid grunnlag for en videre satsing på bruk av hydrogen i transportsektoren.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at det regjeringsoppnevnte Hydrogenutvalget nettopp har lagt fram sin innstilling. Disse medlemmer viser til at utvalget mener at det er innen transportsektoren at

hydrogen vil kunne bli brukt i utstrakt grad i Norge. Disse medlemmer viser til at utvalget anbefaler at det opprettes et hydrogenprogram for forskning, utvikling og demonstrasjon. Programmet må ta utgangspunkt i eksisterende virkemiddelapparat, i første rekke i Norges forskningsråd og det nye innovasjonsselskapet i Grenland, men også Vegdirektoratet og Innovasjon Norge.

Disse medlemmer viser også til at utvalget går inn for at hydrogenprogrammet bør inngå i en overordnet hydrogenstrategi som blant annet inkluderer incentiver for bruk av hydrogenkjøretøy, informasjon og opplæring, sikkerhet og sertifisering av hydrogenteknologi, med videre. Disse medlemmer er positive til disse ideene og ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med konkrete forslag som følger opp utvalgets arbeid. I denne forbindelse ønsker disse medlemmer spesielt en vurdering av muligheten av å skape verdens første sammenhengende hydrogenvei, med fyllestasjoner, teknisk støtte og markedsføring på strekningen Stavanger-Kristiansand-Grenland-Oslo. Disse medlemmer understreker at dette vil være et svært interessant prosjekt for å utvide og konkretisere samarbeidet med EUs hydrogeninitiativer.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser videre til Dokument nr. 8:11 (2002-2003) fra Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti om tiltak for å legge til rette for økt bruk av 0-utslippsbiler i Norge. Disse medlemmer vil legge til rette for økt bruk av 0-utslippsbiler i Norge.

Disse medlemmer mener myndighetene bør ta en mer aktiv rolle for å legge til rette for økt bruk av 0-utslippsbiler i Norge. Regjeringen bør i den forbindelse vurdere tiltak som offentlig innkjøp, økt fremkommelighet, firmabilbeskatning og andre innkjøpsincentiver, samt krav om at en viss andel av totalsalget av biler i Norge skal være 0-utslippsbiler.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader og forslag under kap. 1.2.3 i denne innstilling.

6.3 Tilgjenge til transport for alle

6.3.1 Samandrag

Transportinfrastrukturen er ikke utformet og tilrettelagt godt nok for alle. Selv om det har vært rettet fokus mot hindringer som personer med nedsatt funksjonsevne møter, og det også er blitt iverksatt en rekke tiltak, er det først i de siste årene at innsatsen for å øke tilgjengeligheten for alle er blitt mer systematisert.

På transportområdet er det viktig å redusere gapet mellom intensjoner om tilgjengelighet og praksis, blant annet ved krav gjennom lover, forskrifter og standarder.

Internasjonalisering, privatisering og konkurranseutsetting medfører også nye utfordringer knyttet til tilgjengelighetskrav i arbeidet for å bedre forholdene for personer med nedsatt funksjonsevne.

Departementet vil at prinsippet om universell utforming skal stå sentralt i utviklingen av et tilgjengelig

transportsystem. Strategien *universell utforming* er en presisering og tydeliggjøring av at alle skal kunne benytte seg av det ordinære tilbudet i så stor utstrekning som mulig, uten behov for bistand. Ved å fjerne for eksempel hindringer for rullestolbrukere vil også andre, som personer med barnevogn, gåstoler o.l., få et mer tilgjengelig transportsystem

Regjeringen vil gjøre transport mer tilgjengelig for alle ved å:

- styrke krav og retningslinjer for tilgjengelighet i utforming av infrastruktur, ved tildeling av transportløyver og ved offentlig kjøp av transporttjenester
- gjennomføre tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring) med formål å forbedre tilgjengelighet for alle i transportsektoren.

For å styrke fokus på universell utforming vil Samferdselsdepartementet få utarbeidet et tilgjengelighetsprogram med det formål å forbedre tilgjengeligheten for alle i transportsektoren, særlig innen kollektivtransport. Programmet vil supplere pågående arbeider og forsterke disse innenfor infrastruktur, rullende materiell og transportlogistikk. Tilgjengelighetsprogrammet BRA vil omfatte følgende områder:

- *Bedre transportinfrastruktur* tilrettelagt slik at den blir tilgjengelig for alle.
- *Rullende materiell* tilrettelagt for transport med jernbane, T-bane, trikk og buss slik at det er tilgjengelig for alle.
- *Aktiv logistikkforbedring* skal innebære en forbedring av hele reisekjeden innen offentlig kollektivtransport for personer med nedsatt funksjonsevne.

Departementet vil gjennomføre tilgjengelighetsprogrammet BRA i perioden 2006-2009. Det vil bli avsatt midler som skal disponeres av berørte underliggende etater og virksomheter.

6.3.2 Merknader frå komiteen

Komiteen er samd i at det står att store utfordringer når det gjeld utforming og tilrettelegging av infrastrukturen, og at gapet mellom intensjonar om tilgjenge og praksis må reduserast monaleg.

Komiteen støttar BRA-programmet. Komiteen meiner at tilgjenge for alle bør vera eit hovudmål for transportpolitikken. Komiteen viser til forslag om dette i kapittel 1.2.

Komiteen vil peika på at ein i arbeidet med utforming av nasjonal standard for transportteneste for funksjonshemma, legg til grunn at ordninga må vera tilstrekkeleg til at det gjev dei funksjonshemma høve til å leva eit aktivt liv.

Komiteen understrekar at kollektivnettet må utformast slik at det vert tilgjengeleg for alle grupper av reisande. Dette gjeld og utforming av haldeplassar og trafikkterminalar.

Komiteen ser det som viktig at vilkår knytt til tilgjengelegheit vert teke inn i konsesjonsvilkåra ved anbod, og at alvorlege brot på slike vilkår bør føra til tilbakekalling av konsesjonen.

Komiteen vil peika på at dei som sjølv ikkje kan ta seg fram i trafikken utan hjelpemiddel, bør få slike hjelpemiddel, og at det i transportutforminga vert lagt til rette for dette. Eit døme på dette er førarhundar. Komiteen vil og peika på at TT-ordninga for dei som ikkje kan gjera seg nytte av offentlig kommunikasjon, må ha eit slik omfang at det sikrar funksjonshemma rett til deltaking og eit aktivt liv.

Komiteen viser til at ved behandlinga av Innst. S. nr. 162 (2003-2004), jf. St.meld. nr. 40 (2002-2003) Om nedbygging av funksjonshemmende barrierer, vart vedteke:

"Stortinget ber Regjeringa om å utarbeide en handlingsplan for å øke funksjonshemmedes tilgjengelighet for transport, bygg, informasjon og andre viktige samfunnsområder. Planen må inneholde klare tidsfrister for når ulike tiltak skal være gjennomført, samt en forpliktelse fra statens side knytt til finansieringa av handlingsplanen."

Komiteen føreset at dette vert fulgt opp når det gjeld transport, og ber om å verta halden løpende orientert om arbeidet.

6.4 Nasjonal sykkelstrategi

6.4.1 Samandrag

Regjeringa vil legge til rette for økt bruk av sykkel ved å:

- styrke innsatsen for utbygging av gang- og sykkelveger samt andre tiltak for å tilrettelegge for gående og syklende
- tilpasse trafikkreglene for å gjøra sykling tryggere og mer attraktivt
- være pådriver og spre kunnskap om sykling og sykkeltiltak til kommuner, kollektivtrafikknæringa, arbeidsgivere og andre.

Regjeringa ønsker å legge til rette for økt bruk av sykkel som framkomstmiddel.

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

Regjeringa mener utarbeidelsen av Nasjonal sykkelstrategi gir et godt utgangspunkt for det vidare arbeidet med å legge bedre til rette for sykkel i byer og tettsteder.

Oppnåelse av målet om økt sykkelbruk vil kreve et vidt spekter av tiltak. Samferdselsdepartementet vil gi Statens vegvesen et særskilt ansvar for å initiere og koordinere arbeidet for å øke sykkelbruken.

Det viktigste elementet i en nasjonal sykkelstrategi vil være utvikling og vedlikehold av sykkelanlegg. Sammen med andre vegmyndigheter har staten et ansvar for å utvikle et hovedvegnett for sykkel i byer og tettsteder. Kommunen og fylkeskommunen som veg-

holdere og planmyndigheter har et felles ansvar for å planlegge et hovedvegnett for sykkel. Staten har ansvaret for utbygging av gang- og sykkelanlegg langs riksvegane. Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet retningslinjer for sammenhengende hovedvegnett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder og for sykkelruter langs riksveg.

Gjennom belønningsordninga for storbyene vil Samferdselsdepartementet fremme implementering av lokale strategier for bedre kollektivtransport og mindre biltrafikk. Ved tildeling av midler fra ordninga vil departementet blant annet legge vekt på i hvilken grad det legges til rette for økt transport til fots og med sykkel.

Langs 12 pst. av riksvegnettet, dvs. 3 000 km, er det spesielt lagt til rette for sykling. Innsatsen har i høy grad vært rettet mot trygge skoleveger. Samferdselsdepartementet vil øke innsatsen i utbygging av gang- og sykkelanlegg til om lag 2 600 mill. kroner i perioden 2006-2015. Dette er en betydelig økning i forhold til dagens nivå (om lag 190 mill. kroner i 2004). Innsatsen skal konsentreres om å få til sammenhengende sykkelvegnett i de største byene, og til skoleveger og andre strekninger der det er mange mindreårige.

De lokale prioriteringene for utbygging av gang- og sykkelanlegg langs øvrige riksveger vil bli gjort i arbeidet med Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006-2015.

6.4.2 Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, har merka seg at det har vore eit samarbeid mellom ulike instansar om ein ny sykkelstrategi. Fleirtalet er samd i at målet må vera at det skal verta tryggare og meir attraktivt å sykla.

Fleirtalet støttar målet om å auka personreisande sykkelreiser til 8 pst. og er samd i at det må takast i bruk eit vidt spekter av tiltak for å nå dette målet.

Fleirtalet er samd i at auka innsats for å byggja gang- og sykkelstiar er eit viktig verkemiddel for å nå målet om at fleire skal sykla, fleire skal sykla meir og tilhøva for dei syklande skal verta tryggare. Fleirtalet har av svar frå departementet merka seg at ulukke på sykkel er underrapportert, og ber om at det vert arbeidd med å betre rapporteringssystemet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til at på spørsmål til departementet om å innføra forbod mot sykkel på veg når det er parallell sykkelsti, svarer departementet m.a.:

"Det vil seie at syklistane skal ferdast saman med fotgjengarar og barn med vesentleg lågare fartsnivå. Det finst forskning som underbygger at dette vil føre til fleire konflikter og uhell enn om desse syklistane held seg i kjørebanen."

Desse medlemene viser til at departementet i same svaret gjer greie for at det er ei underrapportering i talet på sykkelulukker.

Disse medlemmene tek dette til orientering, men vil be departementet vurderer dette løpande.

Disse medlemmene vil gi ros til at Statens vegvesen i samarbeid med Sosial- og helsedirektoratet, Kommunenes sentralforbund og Syklistenes Landsforening har utarbeidd eit utkast til Nasjonal sykkelstrategi som vart lagt fram i mai 2003. Disse medlemmene viser til Innst. S. nr. 228 (2001-2002) frå samferdselskomiteen om betre kollektivtransport der fleirtalet viser til at

"det skal utarbeides en nasjonal sykkelstrategi i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006-2015, med det formål å gjøre det tryggere og mer attraktivt å sykle. En viktig målsetting for denne strategien bør være å etablere sammenhengende sykkelvegnett av sykkelveger og sykkelfelt i alle byer og tettsteder."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at den beste måten å sikre framkommelegheit for syklistene er bygging av gang- og sykkelveier. Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader under pkt. 1.2.3 i denne innstilling.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener utkastet til nasjonal sykkelstrategi er et meget godt utgangspunkt for å gjøre det "tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel". Dette målet var bakgrunnen for at Regjeringen i innstillingen til St.meld. nr. 24 (2000-2001) ble bedt om å utarbeide strategien. Ved å stadfeste den som gjeldende sykkelstrategi vil Regjeringen og etatene få den nødvendige strategi for å nå målet om å gjøre det tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

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

Disse medlemmer vil peke på sammenhengen mellom sykkel og kollektivtrafikk: Sykkel er i langt større grad et supplement til kollektivtrafikk enn en konkurrent. Dette viser seg ved at de som bor i områder med godt utbygd kollektivtilbud sykler og går mer enn i resten av landet. Bruk av sykkel øker dessuten fleksibiliteten ved kollektivtilbudet, ved reduksjon av for eksempel gangtid mellom bolig og kollektivtilbudet.

Disse medlemmer peker vidare på det store potensialet ved å erstatte bilbruk med sykkel for korte og mellomlange distanser. Bilbruk dominerer i dag reiser på over 1 km. 50 pst. av alle reiser over 1 km foretas i dag med bil, mens ytterligere 10 pst. er mellom 1 og 2 km. De korte bilreisene er særlig interessante fordi de representerer mye kaldkjøring, som betyr lavere forbrenningsgrad, høyt spesifikt forbruk og liten eller ingen effekt av katalysatoren for avgassrensing. Arbeids- og fritidsreiser under 5 km er de bilreisene som lettest kan erstattes med sykkel. Henholdsvis 22

og 20 pst. kan tenke seg å erstatte slike bilreiser med sykkel.

Sykkel bruker også langt mindre plass enn biler. En bilist trenger ca. 10 ganger så store arealer som en syklist for å utføre det samme transportarbeidet. Overføring av korte byreiser fra bil til sykkel betyr derfor mer plass til myke trafikanter, og alle slags sosiale og kulturelle aktiviteter i gaterommet. Mindre biltrafikk som følge av mer sykling vil dessuten bedre framkommelegheit på vegnettet og dermed redusere blant annet næringslivets transportkostnader. Imidlertid er svært mange av de som er positive til å erstatte bruk av bil med sykkel skeptiske til å gjøre det på grunn av den utryggheten trafikkbildet i byene representerer. Å sykle til jobb i områder der det ikke finnes noen sykkelveger eller sykkelstier oppleves som å utsette seg for en farlig situasjon av de aller fleste. Denne situasjonen er forsterket for personer som frakter barn som del av reisen til jobb.

Disse medlemmer mener at økt bruk av sykkel også er en viktig del av en økt bruk av kollektivtrafikk, og er opptatt av å redusere trafikkrisikoen ved bruk av sykkel i byer.

Gode sykkelstier og veger er det mest effektive tiltaket for å bedre sikkerheten for syklistene. Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen foreslår 2,6 mrd. kroner til bygging av sykkelveger i NTP-perioden 2006-2015. I tillegg kommer lokal finansiering. Disse medlemmer peker på at dette er en brøkdell av de 18 mrd. kroner Statens vegvesen har dokumentert at det er behov for. Disse medlemmer mener at Regjeringens forslag ikke tar inn over seg konsekvensene av den nasjonale sykkelstrategien og den store samfunnsøkonomiske nytten av å gjøre det tryggere og mer attraktivt å velge sykkel som framkomstmiddel. Transportøkonomisk institutt har vist at det er en netto nytte på mer enn tre ganger sykkelinvesteringene som Statens vegvesen har dokumentert at det er behov for. Disse medlemmer mener derfor rammen for sykkelinvesteringene i NTP skal økes til 6 mrd. kroner.

Disse medlemmer er på det rene med de problemene som oppstår ved bygging av gang- og sykkelstier i kombinasjon med bilveger i byer. Det kan være problematisk å bygge sykkelstier langs veger der det skal være to fortau, parkering på begge sider i tillegg til to kjørefelt for biler. Det er et paradoks at der det er størst potensial og behov for økt bruk av sykkel er der mulighetene til å legge til rette for det er minst. Disse medlemmer mener at når plassen er begrenset må det vurderes å fjerne parkering eller redusere bredde på fortau.

Disse medlemmer merker seg at syklistene både i lovverket og i praksis er å betrakte som kjørende. Unntaket for dette er når syklisten leier sykkel, da vedkommende er å betrakte som gående.

Trafikkbildet preges av motorvogner, sykler og fotgjengere. I konflikter mellom ulike grupper vil syklisten og fotgjengeren være den skadede part. Samtidig har ikke disse gruppene felles interesser. I konflikter mellom disse to vil fotgjengeren ofte være den hardest skadede. Etter disse medlemmers mening er det

derfor viktig å presisere plikter og rettigheter til de ulike partene i lovverket som regulerer trafikken på vegene. I dag skiller trafikklover og forskrifter lite mellom behovene for de ulike partene i trafikkbildet. Trafikkreglene presiserer for eksempel kjørendes plikter overfor gående, men ikke motorvogners plikter overfor syklende. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen gjennomgå lovverk og forskrifter for klarere å beskrive plikter og rettigheter til de ulike aktørene i trafikkbildet. Dette er viktig for bedre å kunne identifisere de enkelte aktørers behov for fremkommelighet og sikkerhet.

Disse medlemmer viser til Statens vegvesens utkast til nasjonal sykkelstrategi som har mål som krever en storsatsing og støtter disse:

- ikke høyere risiko i trafikken for en syklist enn for en bilist
- sykkeltrafikken i byer skal økes med 50 pst.
- 8 pst. av alle reiser skal skje med sykkel.

Disse medlemmer viser videre til delmålene og støtter disse:

- Risikoen for å bli drept eller varig skadd i vegtrafikkulykker skal ikke være høyere for en syklist enn for en bilist.
- Andelen sykkeltrafikk i "sykkelbyer" (byer som velger å legge til rette for sykling) skal økes med 50 pst.
- Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre minst 8 pst. av alle reiser.

For å bidra til å gjennomføre dette fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen følge opp den nasjonale sykkelstrategien med å etablere en nasjonal sykkelplan med oversikt over eksisterende ruter, utbyggingsbehov og et rapporteringssystem for sykkelulykker."

Disse medlemmer ønsker at den nasjonale sykkelplanen skal inneholde planer for etablering av sammenhengende vegnett for sykkeltrafikk i alle byer og tettsteder med mer enn 5 000 innbyggere og i tilknytning til alle skoler. Finansieringen av planen skal være basert på rammen i NTP, lokale midler og midler fra veiprising. Planen skal også inneholde tiltak for å stimulere til sykkelbyer som for eksempel statlige tilskudd til byer og tettsteder som ønsker å etablere seg som "sykkelby" gjennom forpliktende kontrakter. Det bør også lages en plan for og støtte til etablering av sykkelparkering ved kollektivknutepunkt.

Disse medlemmer mener videre at arbeidet med den nasjonale sykkelplanen skal videre gjennomgå tiltak for å øke syklistforståelsen i førerkortopplæringen med både teoretisk og praktisk opplæring i hvordan man som bilist skal forholde seg til syklist. Det kan også vurderes å gi tilbud om gratis trafikkopplæring for uerfarne syklist. Arbeidet med planen bør også resultere i vurderinger om behov for en egen gang- og syk-

kelnorm i plan- og bygningsloven. Planen bør også resultere i vurderinger om behov for strengere krav til syklist som trafikanter.

Disse medlemmer mener videre at vikepliktsreglene må endres slik at kjørende (syklende) som benytter sykkelveg/gang- og sykkelveg har en fordel ved kryssinger med andre veger, ikke bare ved kryssing av avkjørsler. Dagens regelverk bidrar til at mange som sykler utsettes for farlige situasjoner hver dag. Slik forholdene er i dag, er det for svært mange syklende fordelaktig å benytte kjørebanelen framfor sykkelveg eller gang- og sykkelveg.

GANGE

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti støtter at

"Regjeringen vil i utformingen av den overordnede politikken bidra til å videreutvikle lokale virkemidler og belønne lokale myndigheter som oppnår overgang fra personbil til kollektivtransport, sykkel og gange."

Disse medlemmer er enige i at

"ved siden av tiltak direkte rettet mot å påvirke bruken av bil, er det avgjørende at det føres en areal- og transportpolitikk som bidrar til at gange, sykling og kollektivtransport blir gode alternativer til bilen."

Disse medlemmer peker på at gange i seg selv er et gode og at for inaktive voksne vil fysisk aktivitet av moderat intensitet tilsvarende 30 minutter rask gange hver dag gi en vesentlig effekt (SEF-rapport 2/2000).

Disse medlemmer mener det er et problem at de gående i trafikken ofte blir glemt av planleggere og beslutningstakere. Ofte velges løsninger for gående på bilistenes premisser. Det å gå er et element ved alle reiser, og legges det til rette for de gående, gagnar det alle trafikantgrupper. På mange måter er gående faglig sett en "ny" og underfokusert trafikantgruppe. Myndighetene bør derfor mer aktivt sette søkelyset på de gåendes vilkår i trafikken, både i byer og i forbindelse med veinettet for øvrig.

Disse medlemmer peker på at det å legge forholdene til rette for de gående dreier seg om mer enn trafiksikkerhet. En aktivt fotgjengerpolitikk vil i høyere grad fremme hensyn til tilgjengelighet, opplevelse og miljø. En aktiv fotgjengerpolitikk bør bidra til å øke andelen gående i trafikken og gangeinfrastrukturen må lages slik at den aktivt stimulerer til å gå mer. Det bør etableres egne måltall for dette.

Disse medlemmer mener de gående har for lav prioritet innen veg- og trafikkplanlegging. Det er konkrete årsaker til dette som det kan gripes fatt i. For eksempel presenteres transportstatistikk ofte med utgangspunkt i avstander. Lange reiser, køavvikling på hovedveger, flytrafikk og høyhastighetstog blir fokusert på fra flere hold og særskilte nærings- og interessegrupper. Ved trasévalg har man for lav fokus på gående og syklendes framkommelighet, gangtid, komfort og opplevelse. Disse forholdene og effekten av gange som bilbegrensende virkemiddel veier ikke tungt nok i kost-

nytte-analyser, og trafikkløsninger blir dermed besluttet på motortrafikkens premisser. Siden gangfelt og sykkelstier er vesentlig billigere å bygge er det ved interessekonflikter veiene som får prioritet og som dermed får best framkommelighet. Det er videre en bruks- og trafikksikkerhetskonflikt i å etablere såkalte gang- og sykkelstier og ikke atskilte gangfelt og sykkelstier. For å redusere denne konflikten burde det etableres krav om at gang- og sykkelstier merkes med gangfelt og sykkelfelt. En økt satsing på atskilte gangfelt og sykkelstier i områder med grunnlag for mye sykling er også nødvendig.

Internasjonale studier viser at det er en tendens til at både befolkningen, politikere og forvaltningen tror vi går mindre enn det vi faktisk gjør. Disse medlemmer mener vi undervurderer viktigheten av gåtrafikken, og kanskje overvurderer vi biltrafikken i planleggingen. Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med forslag til en nasjonal strategi for gående med tiltak for en mer aktiv fotgjengerpolitikk. Den nasjonale fotgjengerstrategien skal øke andelen gående og gi bedre sikkerhet, framkommelighet, helse og miljø."

7. ØKONOMISKE RAMMER

7.1 Hovudprioriteringar innafor dei økonomiske planrammene

7.1.1 Samandrag

Utfordringene i de ulike deler av transportsektoren er bl.a. knyttet til følgende:

- Viktige deler av jernbanenettet trenger å moderniseres. Standardheving og kapasitetsøkning i trafikksterke områder er en forutsetning for at jernbanen i årene framover skal være et attraktivt tilbud.
- Det er et stort utbyggingsbehov på det høytrafikkerte vegnettet, særlig for å øke trafikksikkerheten. I lavtrafikkerte områder er utfordringene i vegsektoren i første rekke å få en bedre og jevnere standard når det gjelder vegbredde og bæreevne.
- I byområdene må det legges til rette for å øke kollektivtransportens markedsandeler og dempe bilbruken.
- Sikkerheten bør forbedres for skipstrafikken i norske farvann og havner.
- Vedlikeholdet må være tilstrekkelig til å ta vare på eksisterende infrastruktur.
- I luftfarten skaper nye myndighetskrav i forbindelse med flysikkerhet og tiltak mot terror og sabotasje utfordringer for de regionale lufthavnene.

For å møte utfordringene i transportsektoren er det behov for høy innsats både til investeringer og til drift og vedlikehold. Regjeringen legger i perioden 2006-2015 til grunn en samlet planramme på 192,5 mrd. kroner. Planrammen omfatter utgiftskapitler til Jernbaneverket, Statens vegvesen og Kystverket. Statlig kjøp av regionale lufthavntjenester er knyttet til infrastruktur og inngår derfor i rammen. Rammen omfatter også statlig kjøp av tjenester med persontog.

Sammenliknet med gjennomsnittlige bevilgninger i 2002-2004 er dette en årlig økning på om lag 420 mill. kroner - sammenliknet med bevilgningene i perioden 1998-2001 er den årlige økningen på om lag 1 mrd. kroner for veg og jernbane samlet sett.

Den økonomiske rammen Regjeringen legger til grunn i meldingen, er totalt 7 mrd. kroner høyere enn det som ble lagt til grunn i transportetatens forslag (700 mill. kroner pr. år). Høringsuttalelsene til planforslaget har vært et viktig grunnlag for å fastsette en økt økonomisk ramme samt fordelingen av denne.

Økningen i planrammen i forhold til rammen lagt til grunn i transportetatens forslag er fordelt slik:

- Jernbaneverket med 2 150 mill. kroner
- Statens vegvesen med 4 550 mill. kroner
- Kystverket med 300 mill. kroner.

Økningen bidrar til bedre lønnsomhet og sikkerhet i vegsektoren, samt til å styrke jernbanenes konkurransekraft ved å legge til rette for økt bruk av jernbane innenfor gods- og persontrafikk.

På jernbane har den økte planrammen bl.a. gjort det mulig å øke investeringsinnsatsen på Østfold- og Vestfoldbanen. Det er også en betydelig økning til mindre investeringstiltak for å bedre sikkerheten, øke kapasiteten samt utvikle stasjoner og knutepunkter.

På vegsektoren har den økte planrammen bl.a. gjort det mulig å framskynde satsingen på firefeltutbyggingen på E6 mellom Oslo og Mjøsbyene og E18 i Vestfold, samt økt innsats på bl.a. E39 på Vestlandet, E6 gjennom Nordland og korridoren Oslo-Bergen. I tillegg er de fylkesfordelte rammene til øvrige riksveger styrket.

Innsatsen er også økt når det gjelder målrettede mindre investeringstiltak for å bedre sikkerhet, framkommelighet for kollektivtransport og tiltak for å legge til rette for gange og bruk av sykkel.

For Kystverket er tiltak for å styrke sikkerheten og beredskapen til sjøs prioritert.

Regjeringens fordeling av rammen går fram av tabell 1.1 i meldingen.

Tabell 1.1 Rammefordeling statlige midler. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2004-kroner

	Bevilget 2002-2004 ¹	NTP 2006-2015
Jernbaneverket ²	4 575	4 700
Statens vegvesen	12 000	12 250
Kystverket	600	600
Statlig kjøp av regionale lufthavntjenester	234	300
Kjøp av persontransport med tog	1 418	1 400
Sum	18 827	19 250

¹ Bevilget 2002 og 2003, og saldert budsjett for 2004

² Kap. 1350, post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen finansieres ved brukerbetaling og inngår ikke som del av plangrunnlaget i Nasjonal transportplan.

Statlige midler til Bjørvika kommer i tillegg til rammen, med unntak av 200 mill. kroner i tråd med St.meld. nr. 28 (2001-2002) Utvikling av Bjørvika. Kommunale havner og Avinors stamlufthavner finansieres ikke over statsbudsjettet og inngår således ikke i rammen.

Både for jernbane, veg, sjøtransport og de regionale lufthavnene er det et etterslep i vedlikehold av infrastrukturen. Regjeringen vil derfor styrke innsatsen til drift og vedlikehold i planperioden. Med dette tas infrastrukturen bedre vare på. Det vil være positivt for framkommelighet og sikkerhet, samtidig som det vil redusere framtidig vedlikeholdsbehov og behov for reinvestering. For de regionale lufthavnene vil Regjeringen i tillegg til økte statlige bevilgninger gjøre enkelte endringer i lufthavnstrukturen som styrker økonomien i luftfarten samlet sett.

Regjeringen vil tilpasse oppfølgingen av planrammen og omfanget av brukerfinansiering til helheten i de årlige budsjetttopplegg ut fra utviklingen i den økonomiske situasjonen. De økonomiske rammene ligger til grunn for prioritering, planlegging og budsjettering i perioden, men er ikke bindende i budsjettssammenheng. Dersom det i de årlige budsjett ikke skulle være rom for å følge opp planrammene, vil Regjeringen skjerme tiltak som er viktige for sikkerheten i transportsystemet. Dersom de årlige budsjetter skulle gi rom for ytterligere å øke innsatsen, vil dette bli konsentrert til investeringstiltak som kan bedre framkommeligheten.

7.1.2 Merknader frå komiteen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er urolige for ei utvikling der det kan sjå ut til at midlar til samferdselssektoren vert lågare prioritert for kvart år, og viser til at den delen av statsbudsjettet som går til samferdsel er meir enn halvert frå 1986.

Fleirtalet viser elles til sine rammer, merknader og forslag under sine generelle merknader i kapittel 1.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen går inn for at det i tiårsperioden skal brukes i alt 192,5 mrd. kroner over statsbudsjettet til utbygging, drift og vedli-

kehold av transportnettet i Norge. Fordelingen av statlige midler blir slik for de formål som omfattes av Nasjonal transportplan 2006-2015:

- 47 mrd. kroner til Jernbaneverket
- 122,5 mrd. kroner til Statens vegvesen
- 6 mrd. kroner til Kystverket
- 3 mrd. kroner til statlig kjøp av lufthavnstjenester fra Avinor AS
- 14 mrd. kroner i statlig kjøp av persontransport med tog.

Disse medlemmer støtter Regjeringens forslag til økonomiske ramme og prioriteringene innenfor denne.

Disse medlemmer vil understreke at for veg- og jernbaneformål samlet sett, er den økonomiske rammen om lag 1 mrd. kroner høyere pr. år enn nivået for bevilgningene i perioden 1998-2001. Videre er rammen 700 mill. kroner høyere enn det som ble lagt til grunn for det felles planforslaget de statlige etatene la fram i juni 2003. Disse medlemmer vil peke på at Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015 legger opp til en vesentlig vekst i satsingen på samferdselsformål.

Disse medlemmer har merket seg at flere partier i denne innstillingen legger inn forventninger om større framtidige rammer enn Regjeringen. Disse medlemmer har dessuten spesielt merket seg at Arbeiderpartiets forslag innebærer en relativt sett mye mindre økning på veg enn på jernbane.

Disse medlemmer viser til at de endelige bevilgningene blir fastsatt i de årlige budsjettene. Skulle det i planperioden bli rom for større satsing på samferdsel enn de rammer som er skissert i St.meld. nr. 24 (2003-2004), mener disse medlemmer at den relative økningen bør være omtrent den samme for veg og jernbane.

Disse medlemmer foreslår derfor følgende:

"Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at den relative økningen blir omtrent den samme for veg og jernbane, dersom det i planperioden blir høyere årlige budsjetttrammer enn planrammen i St.meld. nr. 24 (2003-2004)."

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til sine auka rammer i kap. 1.2.2.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil øke rammen til samferdselsformål

i perioden utover det Regjeringen har foreslått med 43,5 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil fordele denne økningen slik:

Formål	Økning	Årseffekt
Jernbane	+ 30,1 mrd. kroner	+ 3,01 mrd. kroner
Veier		
<i>Veier i sentrale strøk</i>	- 7 mrd. kroner	
<i>Veier i distriktene</i>	+ 5 mrd. kroner	
<i>Rassikring</i>	+ 2 mrd. kroner	
Sykkel- og gangvei	+3,4 mrd. kroner	0,34 mrd. kroner
Kystverket	+2 mrd. kroner	0,2 mrd. kroner
Kjøp av riksveiferjetjenester	1 mrd. kroner	0,1 mrd. kroner
Kjøp av lufthavntjenester	0,5 mrd. kroner	0,05 mrd. kroner
Kollektivtransport	6,5 mrd. kroner	0,65 mrd. kroner

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til at utbygging av samferdselstilbudet er viktig for å ta heile landet i bruk. For å få til ei sterk og nødvendig satsing på samferdsel kan det vere nødvendig å bruke oljepengar. Det er forsvarleg å bruke oljepengar til tiltak som lettar sentraliseringspresset, som set ledige i arbeid og som fjernar flaskehalsar/ulykkesfare og gjev næringslivet billegare transport. Denne medlemmen vil på bakgrunn av dette gå inn for ei auke i ramma med 30 mrd. kroner i 10-års perioden.

Denne medlemmen viser til merknad i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) der ein viser til at Bjørvikaprojektet i stor grad er eit byutviklingsprosjekt. Denne medlemmen viser til at ein innan dei knappe rammene ein har til samferdselsformål, finn det vanskeleg å nytte midlar frå samferdselssektoren til eit prosjekt som i så stor grad er byutvikling. På grunnlag av dette vil denne medlemmen gå inn for at desse midlane vert omfordelt og nytta til kollektivtransport i Oslo og Akershus.

7.2 Fordeling av økonomisk ramme i den enkelte sektor

7.2.1 Jernbane

7.2.1.1 SAMANDRAG

Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en samlet ramme for statlige midler til jernbanens kjøreveg på

Årlig gjennomsnitt. Mill. 2004-kroner.

	Bevilget 2002-2004 ¹	NTP 2006-2015
Kap. 1350 Jernbaneverket ²		
Post 23 Drift og vedlikehold	2 997	3 060
Post 30 Investeringer	1 578	1 640
Sum statlige midler	4 575	4 700

¹ Revidert budsjett 2002 og 2003, og saldert budsjett for 2004.

² Kap. 1350 post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen finansieres ved brukerbetaling og inngår ikke som del av plangrunnlaget i Nasjonal transportplan.

47 000 mill. kroner i perioden 2006-2015, herav 18 800 mill. kroner i perioden 2006-2009. Videre har departementet foreløpig lagt til grunn en samlet øvre ramme for kjøp av persontransporttjenester med jernbane på 14 000 mill. kroner i planperioden.

I tillegg legger Samferdselsdepartementet til grunn at økt konkurranseutsetting av produksjonsvirksomheten og en generell administrativ effektivisering i Jernbaneverket skal bidra til reduksjon i utgiftene, slik at vedlikeholdsinnsatsen kan økes ytterligere.

Samferdselsdepartementet vil styrke innsatsen både til investeringer og drift og vedlikehold, sammenliknet med bevilgningene i 2002-2004.

Departementet vil følge en investeringsprofil hvor hoveddelen av ressursene settes inn der jernbanen kan spille størst rolle når det gjelder miljø, arealknapphet, sikkerhet og effektivitet.

Konkurranseutsetting av kjøp av persontransport med jernbane kan få konsekvenser for investeringer og drift.

Tabell 7.2 i meldingen viser økonomiske rammer til Jernbaneverket fordelt på kapitler og poster.

Post 23 Drift og vedlikehold

Samferdselsdepartementet legger til grunn en samlet ramme for statlige midler til drift og vedlikehold på 30 600 mill. kroner i perioden 2006-2015, herav 12 240 mill. kroner i perioden 2006-2009. Dette er en økning på 2,1 pst. sett i forhold til gjennomsnitt av bevilgningene i 2002-2004.

Post 30 Investeringar

Samferdselsdepartementet legger til grunn en samlet ramme for statlige midler til investeringer på 16 400 mill. kroner i perioden 2006-2015, herav 6 560 mill. kroner i perioden 2006-2009. Dette er en økning på 3,9 pst. sett i forhold til gjennomsnittet av bevilgningene i 2002-2004.

Det er kun et mindre beløp som vil gå til å fullføre igangsatte prosjekter.

Midlene vil særlig bli brukt til tiltak som vil bidra til kapasitetsøkning og kvalitetsforbedring av jernbanens kjøreveg, kollektiv-knutepunkter og godsterminaler. Investeringsinnsatsen konsentreres til de delene av nettet hvor det er størst grunnlag for økte transportvolumer og markedsandeler. Innsatsen vil særlig bli rettet mot:

- nærtrafikk i Osloregionen, Stavanger-området og Bergens-området,
- regiontrafikk på Østlandet (Intercitynettet) og i Trøndelag,
- godstrafikk mellom Landsdelene og til/fra utlandet.

De viktigste prosjektene på jernbanen i perioden omfatter videreføring av utbygging til fire spor fra Asker mot Oslo på Drammensbanen (Lysaker-Sandvika og Lysaker stasjon) og utbygging til fire spor på Østfoldbanen fra Ski mot Oslo (Kolbotn - Ski, inklusiv Ski stasjon), samt utbygging til dobbeltspor på Østfoldbanen (Haug-Onsøy) og på Vestfoldbanen (Barkåker-Tønsberg og Holm-Holmestrand) og deler av strekningen Eidsvoll-Hamar på Dovrebanen. Videre vil det bli gjennomført utbygging til to spor på Sørlandsbanen (Sandnes-Stavanger) og Bergensbanen (Bergen-Fløen). Det vil bli bygd ny godsterminal på Ganddal til erstatning for dagens terminal i Stavanger og Alnabru godsterminal i Oslo vil bli bygd om. Gevingåsen tunnel på Nordlandsbanen vil bli fullført i perioden. I tillegg er oppstart av utbygging til fire spor fra Kolbotn mot Oslo S, ny trasé mellom Larvik og Porsgrunn (Eidanger-tunnelen) og videreføring av utbygging til to spor mellom Arna og Bergen prioritert i slutten av planperioden.

7.2.1.2 MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet stiller seg bak Regjeringa si prioritering av jernbanen der den spelar størst rolle når det gjeld miljø, arealbruk, tryggleik og effektivitet.

Desse medlemene vil peike på at Regjeringa presenterer rammene til jernbaneformål som ei satsing

og ei auke i høve til tidlegare år. Desse medlemene vil peike på at Regjeringa i denne samanheng samanliknar rammene med løyvingar gjort over statsbudsjettet hittil i planperioden, og ikkje ambisjonsnivået vedtatt i Nasjonal transportplan 2002-2011. Desse medlemene vil i denne samanheng vise til figur 7.1 side 100 i St.meld. nr. 24 (2003-2004) der utviklinga kjem tydeleg fram når det gjeld løyvingar til dei ulike transportsektorane.

Desse medlemene vil peike på at etterslepet på investeringar i jernbanen sin infrastruktur så langt inn i planperioden ligg på 1,6 mrd. kroner i høve til handlingsplanen. Desse medlemene vil vidare peike på at Regjeringa sitt forslag til ramme for investeringar i jernbanen på ingen måte vil ta igjen dette etterslepet. Desse medlemene viser til Jernbaneverkets analyse og rapporten "Utfordringer og valg for jernbanesektoren, herunder omfang og standard av jernbanenettet", der det går fram at ei ramme til investeringar i jernbanen på 28 mrd. kroner, eventuelt 46,5 mrd. kroner, vil være nødvendig for å oppnå eit modernisert jernbanenett av ein tilfredsstillande standard. Desse medlemene vil vidare peike på at auka investeringar til modernisering av jernbanenettet vil på sikt spare staten for vedlikeholdskostnader.

Desse medlemene vil peike på at manglande fornying av jernbanen sin infrastruktur fører til auka vedlikehaldsbehov og dermed auka kostnader.

Desse medlemene viser elles til sine rammer, merknader og forslag under sine generelle merknader i kap. 1.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen i tiårsperioden går inn for at det skal brukes 47,0 mrd. kroner til investering, drift og vedlikehold av jernbanen. Den årlige rammen er vel 215 mill. kroner høyere enn det som ble bevilget til jernbanen pr. år i gjennomsnitt i perioden 2002-2004.

Disse medlemmer viser til at Regjeringens forslag til ramme for Jernbaneverket er 3 mrd. kroner høyere enn nivået i regjeringen Stoltenbergs forslag til jernbanebudsjett for 2002, omregnet til 2004-kroner. Samarbeidsregjeringen har i sine statsbudsjett for 2003 og 2004 økt jernbanesatsingen betydelig i forhold til Arbeiderpartiets prioriteringer i regjering, og foreslår nå å videreføre dette høye nivået i planperioden.

Disse medlemmer støtter Regjeringens forslag til økonomisk ramme for Jernbaneverket og mener rammen vil gi rom for en styrking av jernbanen. Regjeringens investeringsprofil, hvor hoveddelen av ressursene settes inn der jernbanen kan spille størst rolle når det gjelder miljø, arealknapphet, sikkerhet og effektivitet, er en riktig strategi. Disse medlemmer mener derfor det er riktig at investeringsinnsatsen konsentreres til de delene av nettet hvor det er størst grunnlag for økte transportvolumer og markedsandeler.

Disse medlemmer er enig med Regjeringen i at økt konkurranseutsetting i produksjonsvirksomheten og en generell administrativ effektivisering i Jernbane-

verket vil kunne gi mer jernbane for pengene, og dermed bedre tilbud til passasjerene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine rammer, merknader og forslag under pkt.1.2.3 i denne innstillingen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil øke rammen til jernbaneinvesteringer i tråd med Jernbaneverkets satsingsalternativ, det vil si en årlig økning på 3,01 mrd. kroner og en samlet bevilgning til jernbane på 46,5 mrd. kroner. Disse medlemmer vil understreke at jernbanen er det miljøvennlige og moderne framkomstmidlet i

Norge. Disse medlemmer mener en økt jernbansatsing er miljøvern. Et bedre togtilbud i Norge, med flere avganger, flere og bedre strekninger og mindre forsinkelser vil være et viktig bidrag til at Norge oppnår sine miljømål knyttet til utslipp av klimagasser og lokal luftforurensing. Disse medlemmer viser til at mesteparten av det norske jernbanenettet ligger slik det ble bygget for 100-150 år siden. At vi har et etterlep på utviklingen av jernbanenettet er tydeliggjort av at Norge er europamester både i andel enkeltsporede strekninger og utnyttelse av infrastrukturen.

I tillegg til de forslag til jernbaneinvesteringer som ligger inne i Regjeringens forslag vil disse medlemmer prioritere penger til følgende prosjekter:

Korridor 1:	
Kolbotn-Oslo	3,0 mrd. kroner
Sandbukta-Moss	0,5 mrd. kroner
Fredrikstad stasjon	1,0 mrd. kroner
Fjernstyring Østre linje	0,1 mrd. kroner
Korridor 3: Oslo - Stavanger:	
Holmestrand-Nykirke	0,9 mrd. kroner
Nykirke-Barkåker	1,5 mrd. kroner
Sandefjord Lufthavn Torp: Stasjon	0,6 mrd. kroner
Eidangerforbindelsen	1,7 mrd. kroner
Drammen-Kobbervik	0,3 mrd. kroner
Grenlandsbanen	3,5 mrd. kroner
Korridor 5: Oslo - Bergen:	
Ulriken tunnel	0,6 mrd. kroner
Arna-Trengereid	0,7 mrd. kroner
Ringeriksbanen	4,4 mrd. kroner
Korridor 6:	
Eidsvoll-Lillehammer	5,8 mrd. kroner
Gjøvikbanen: Fjernstyring, etc.	0,3 mrd. kroner
Rørosbanen: Fjernstyring Røros-Støren	0,2 mrd. kroner
Korridor 7:	
Bytoget i Trondheim	0,16 mrd. kroner
Forbordsfjellet tunnel	0,47 mrd. kroner
Trønderbanen, diverse tiltak	0,50 mrd. kroner
Korridor 8:	
Ofotbanen	0,3 mrd. kroner
Diverse program:	
Sikkerhet, miljø, knutepunkt og kapasitetsutvidelser	3,57 mrd. kroner

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet er oppteken av at jernbanen skal vere eit reelt transportalternativ, særleg i bynære område. Jernbanen er eit godt og miljøvennleg alternativ og må difor gjevast gode økonomiske rammer. Pr. i dag er svært mykje av jern-

banenettet gamalt og av så dårleg kvalitet at ein ikkje får utnytte den moglegheita ein har. Denne medlemmen meiner difor at ramma til jernbane må aukast i høve til Regjeringa sitt framlegg, og vil auke ramma med 9 mrd. kroner i perioden 2006-2015.

7.2.2 Veg

7.2.2.1 SAMANDRAG

Samferdselsdepartementet legger til grunn en samlet ramme for statlige midler til vegformål på 122 500 mill. kroner i perioden 2006-2015.

Samferdselsdepartementet vil innenfor investeringsrammen særlig prioritere investeringsmidler til en raskere, og mer sammenhengende utbygging av stamvegnettet i alle deler av landet. Det gjøres særlig av hensyn til trafikksikkerheten og av hensyn til næringslivets behov. Stamvegnettet bidrar i tillegg til å knytte landsdelene sammen, og god framkommelighet her er derfor av stor betydning for hele landet. Mindre investerings tiltak som har god effekt på trafikksikkerheten er også gitt høy prioritet i denne planen.

For øvrig riksvegnett skal de konkrete prioriteringene innenfor den tildelte planrammen skje i arbeidet med handlingsprogrammene, hvor fylkeskommunens prioriteringer vil bli gitt avgjørende innflytelse innenfor de føringer som er fastsatt gjennom Stortingets behandling av denne meldingen. Samferdselsdepartementet forutsetter at kollektivtiltak i storbyene, trafikksikkerhetstiltak og gang- og sykkelveger gis høy prioritet innenfor rammen.

I tillegg til statlige midler til investeringer er det totalt i perioden regnet med annen finansiering på om lag 11 mrd. kroner på stamvegnettet. Dette er noe høyere enn anslaget i Nasjonal transportplan 2002-2011, der det ble lagt til grunn 8,2 mrd. kroner i bompenger på stamvegnettet (2004-kroner). En videreutvikling av bompengesystemet for å sikre en raskere, mer effektiv og helhetlig utbygging av lengre stamvegstrekkninger er beskrevet i kapittel 5 i meldingen.

De fylkeskommunale prioriteringene som gjøres ved utarbeidelse av handlingsprogrammene, vil bestemme omfanget av bompenger på det øvrige riksvegnettet. Disse handlingsprogrammene vil bli utarbeidet i etterkant av Stortingets behandling av Nasjonal transportplan.

For bedre å kunne foreta avveininger mellom investeringer, drift og vedlikehold er det behov for å bedre beslutningsunderlaget. Som varslet i St.prp. nr. 1 (2002-2003) har Vegdirektoratet igangsatt et prosjekt som bl.a. skal se på virkninger av forskjellige nivåer på vedlikehold og rehabilitering av eksisterende vegnett og samspillet mellom vedlikehold og investeringer. Dette arbeidet skal være ferdigstilt i 2005.

Tabell 7.3 i meldingen viser rammer til vegformål fordelt på kapitler og poster.

Årlig gjennomsnitt. Mill. 2004-kroner.

	Bevilget 2002-2004 ¹	NTP 2006-2009	NTP 2006-2015
Kap. 1320 Statens vegvesen			
Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	5 797	5 875	5 965
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter		400	400
Post 30 Riksveginvesteringer ²	4 659	4 570	4 510
Post 31 Rassikring	145	200	200
Post 33 Kompensasjon for økt arbeidsgiveravgift	75		
Post 35 Vegutbygging i Bjørsvika	14	50	20
Post 60 Forsøk ³	171		
Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester	1 139	1 155	1 155
Sum statlige midler	12 000	12 250	12 250

¹ Revidert budsjett 2002 og 2003, og saldert budsjett for 2004.

² Den største delen av bevilgningene til OPS-prosjektene går til investeringer. Dette gjør at riksveginvesteringene, inkl. OPS, opprettholdes sett i forhold til gjennomsnitt av bevilgningene i 2002-2004.

³ Ny post fra 2004.

Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold

Samferdselsdepartementet legger til grunn en samlet ramme for statlige midler til trafikktilsyn, drift og vedlikehold på 59 650 mill. kroner i perioden 2006-2015, herav 23 500 mill. kroner i perioden 2006-2009. Sammenliknet med gjennomsnitt av bevilgningene i 2002-2004 gir dette en økning på 80 mill. kroner pr. år de fire første årene og 230 mill. kroner de siste seks årene i planperioden.

Vegnettet vil både få økt trafikkbetlastning og utvidet omfang eller lengde. Til å dekke økte kostnader som følge av dette er det foreløpig satt av henholdsvis 110 mill. kroner pr. år i perioden 2006-2009 og 210 mill. kroner pr. år i perioden 2010-2015.

Det er i de siste årene innført skjerpet krav til utstyr i tunneler. Dette skyldes dels økt krav om overvåking av teknisk utstyr som nødvendiggjør oppgradering av eldre tunneler, og drift av nye tunneler med mer utstyr. Det er satt av henholdsvis 55 mill. kroner og 105 mill. kroner pr. år i periodene 2006-2009 og 2010-2015 for å dekke disse utgiftene.

Totalt etterslep i vedlikehold av riksvegnettet er beregnet til vel 11 mrd. kroner i 2003. For å stoppe den uheldige utviklingen vil Samferdselsdepartementet styrke vedlikeholdet, både ved økte bevilgninger og ved at det tas ut effektiviseringsgevinster, som til sammen tilsvarer 365 mill. kroner pr. år.

Statens vegvesen vil gjennomføre et skiltofnyingsprogram og i planperioden intensivere arbeidet med trafiksikkerhetsrevisjoner av riksveger med høy skadegradstetthet. Trafiksikkerhetsrevisjonene følges opp med enkle strakstiltak.

Det er knyttet usikkerhet til behovet for midler til drift og vedlikehold i perioden 2010-2015 bl.a. som følge av nye EU-krav for tunnelsikkerhet.

Innsatsen rettet mot økt bruk av bilbelte vil bli trappet opp i planperioden.

Det vil også bli satset målrettet på å øke andelen tunge kjøretøyer som tilfredsstillende tekniske krav av betydning for trafiksikkerheten, samt overholdelse av kjøre- og hviletidsbestemmelsene.

Det vil i perioden både bli vurdert et differensiert tjenestetilbud på trafikkstasjonene.

Post 29 Vederlag til OPS-prosjekt

Foreløpig er det lagt til grunn om lag 400 mill. kroner pr. år i perioden 2006-2015 til å dekke samlede årlige kostnader for de tre prøveprosjektene som er vedtatt gjennomført. Dette gjelder utgifter til investeringer og drift og vedlikehold av anleggene.

Post 30 Riksveginvesteringar

Samferdselsdepartementet legger til grunn en samlet ramme for statlige midler til riksveginvesteringer på 45 100 mill. kroner i perioden 2006-2015, herav 18 280 mill. kroner i perioden 2006-2009. Sammenliknet med gjennomsnittet av bevilgningene i 2002-2004, inkl. post 60 Forsøk, gir dette budsjetteknisk en reduksjon på 260 mill. kroner pr. år de fire første årene og 360 mill. kroner de siste seks årene i planperioden. For å gi et fullstendig bilde må midler avsatt til OPS-prosjekter også inkluderes. Den største delen av disse midlene går til investeringer. Dette gjør at investeringsinnsatsen opprettholdes sammenliknet med gjennomsnitt av bevilgningene i 2002-2004.

Bundne midler til refusjoner og fullføring av prosjekter som er startet opp ved inngangen til planperioden utgjør om lag 6 mrd. kroner av de statlige midlene. Det er videre knyttet føringer til om lag 7 mrd. kroner av de statlige midlene.

Samferdselsdepartementets fordeling av investeringsrammen mellom stamveger, øvrige riksveger og ikke rute-/fylkesfordelte midler er vist i tabell 7.4 i meldingen.

	Bevilget 2002-2004 ¹	NTP 2006-2009	NTP 2006-2015
Stamveger	2 083	2 628	2 570
Øvrige riksveger	2 227 ³	1 542	1 540
Ikke rute-/fylkesfordelte midler	345	400	400
Sum	4 655	4 570 ²	4 510 ²

¹ Bevilget 2002 og 2003, og saldert budsjett for 2004.

² I tillegg er det satt av 400 mill. kroner pr. år til OPS-prosjekter.

³ Bevilgninger til øvrige riksveger inkluderer også midler til mindre investeringstiltak og planlegging på stamvegnettet. Dette utgjør om lag 450-500 mill. kroner.

Stamvegar

En rekke store stamvegprosjekter vil være påbegynt ved inngangen til planperioden. Dette omfatter viktige byprosjekter som E6 Nordre avlastningsveg i Trondheim og E18 Bjørvikaprojektet i Oslo, prosjekter på høytrafikkert stamvegnett på Østlandet (Høvik-Frydenhaug og Kopstad-Gulli på E18 og Wøyen-Bjørum på E16), samt prosjektene i distriktene som E6 Jevika-Selli i Nord-Trøndelag, E16 i Lærdalen i Sogn og Fjordane og E10 Lofotens fastlandsforbindelse i Nordland.

Det vil dessuten være rom for å starte opp flere viktige prosjekter i første del av planperioden 2006-2015, på stamveger i alle deler av landet. Disse vil særlig bli konsentrert på E6 i Østfold, E6 nordover fra Gardermoen, E18 sør for Drammen, E39 på Vestlandet og E6 gjennom Nordland. Ved utgangen av første fireårsperiode vil det være bygd firefelts veg gjennom hele Østfold, og sammenhengende firefelts veg fra Oslo til Tønsberg. Ved utgangen av tiårsperioden vil det i all hovedsak stå ferdig firefelts veg gjennom Vestfold og mellom Gardermoen og Kolomoen sør for Hamar. Det arbeides lokalt med ulike løsninger for ytterligere forsering.

Øvrige riksvegar

Smale veger, etterslep i ivaretagelse av vegkapitalen og dårlig trafiksikkerhetsmessig standard er de viktigste årsakene til investeringsbehov. I tillegg kommer også viktige behov som bedre tilbud til gående og syklende, samt kollektivtiltak.

Samferdselsdepartementet prioriterer utbedring av eksisterende vegnett for bl.a. å ta igjen deler av etterslepet i vegkapitalen. Videre prioriteres tiltak for økt sikkerhet og miljøvennlig transport i de største byene.

Den fylkesvise fordelingen framgår av tabell 7.5 i meldingen. I første fireårsperiode er det store bindinger knyttet til igangsatte prosjekter i enkelte fylker. I tillegg kommer andre sentrale føringer for prioriteringene, i hovedsak som følge av statlige forpliktelser knyttet til oppfølgingen av vedtatte bompengepakker. Dette reduserer frihetsgraden, og har vært styrende for den foreslåtte fylkesfordelingen for perioden 2006-2009.

I siste seksårsperiode er standardgapmodellen lagt til grunn for fordelingen.

I forhold til rammene som ble lagt til grunn i etatenes planforslag, er rammen til øvrige riksveger økt med om lag 2 mrd. kroner i denne meldingen. Alle fylker har

fått økt sine rammer - særlig prioritert er byområder med behov for styrking av tiltak for kollektivtrafikken,

og distriktsfylker med store utfordringer bl.a. når det gjelder rassikring.

Tabell 7.5 Fordeling av rammen til øvrige riksveger.

Fylke	2006-2009		2010-2015	
	Mill. 2004-kr	Pst.	Mill. 2004-kr	Pst.
Østfold	200	3	610	7
Akershus	490	8	760	8
Oslo	550	9	770	8
Hedmark	150	2	340	4
Oppland	140	2	300	3
Buskerud	430	7	470	5
Vestfold	170	3	470	5
Telemark	310	5	400	4
Aust-Agder	150	2	330	4
Vest-Agder	220	4	360	4
Rogaland	530	9	660	7
Hordaland	850	14	1 030	11
Sogn og Fjordane	330	6	630	7
Møre og Romsdal	570	9	490	5
Sør-Trøndelag	190	3	430	5
Nord-Trøndelag	210	3	240	3
Nordland	300	5	400	4
Troms	200	3	420	5
Finnmark	180	3	120	1
Sum	6 170	100	9 230	100

Det er en forutsetning at fylkeskommunale prioriteringer på øvrig riksvegnett bidrar forholdsmessig til å bedre trafikksikkerheten.

I St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport er det signalisert økt statlig engasjement i kollektivtransporten, med særlig vekt på de største byene. For å følge opp meldingen vil Samferdselsdepartementet bl.a. øke innsatsen til særskilte kollektivtrafikktiltak til om lag 2 500 mill. kroner totalt i planperioden. Samferdselsdepartementet forutsetter at denne satsingen i all hovedsak vil skje i tilknytning til det øvrige riksvegnettet, og at fylkeskommunene tar hensyn til dette. Satsingen vil hovedsakelig gjelde kollektivtiltak i de store byene.

Regjeringen har utarbeidet en nasjonal sykkelstrategi for å legge bedre til rette for økt bruk av sykkel som framkomstmiddel. Dette vil bl.a. gjøres ved en betydelig økning av dagens innsats til utbygging av gang- og sykkelveger til om lag 2 600 mill. kroner totalt i planperioden.

Turistvegprosjektet vil bli videreført i den kommende planperioden med en framdrift som tar sikte på at de 18 utvalgte strekningene er fullført innen utgangen av 2015.

Samferdselsdepartementet vil også styrke på den samlede satsingen på opprusting av eksisterende tunneler.

Post 31 Rassikring

Samferdselsdepartementet legger til grunn en ramme på 2 000 mill. kroner til særskilte rassikringstiltak (post 31) i planperioden 2006-2015. Midlene kan benyttes både på riks- og fylkesveger. I tillegg kommer prosjekter og tiltak med rassikringsgevinst som prioriteres innenfor post 30.

Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

Samferdselsdepartementet har foreløpig lagt til grunn at staten skal bidra med om lag 1 200 mill. kroner (2004-kroner) i tråd med St.meld. nr. 28 (2001-2002). Det er lagt til grunn at 200 mill. kroner skal dekkes innenfor NTP-rammen i perioden 2006-2015. Statens resterende andel i planperioden er forutsatt å komme i tillegg til NTP-rammen. Finansieringen av kostnadsøkningen vil bli nærmere drøftet med Oslo kommune. Eventuelle økte statlige bidrag forutsettes å komme i tillegg til planrammen.

Post 60 Forsøk

Fra 1. januar 2004 vil fylkeskommunene i Telemark, Buskerud og Vestfold (TBV) samt Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane (Vestlandsrådet) gjennomføre forsøk med oppgavedifferensiering knyttet bl.a. til samferdsel. Dette innebærer bl.a. at TBV og Vestlandsrådet får ansvaret for å prioritere midler til investeringer på øvrig riksvegnett innenfor post 30 Riksveginvesteringer og post 31 Rassikring.

Forsøk skal i utgangspunktet foregå i perioden 2004-2007, dvs. bare de to første årene i planperioden. Det er usikkerhet knyttet til bindingene i de enkelte fylkene ved inngangen til planperioden 2006-2015. De økonomiske planrammene kan derfor først bli avklart gjennom retningslinjene for arbeidet med handlingsprogrammene. De endelige rammene vil bli fastlagt i forbindelse med Stortingets behandling av de årlige budsjettene.

Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester

Samferdselsdepartementet legger til grunn en samlet ramme for statlige midler til post 72 Tilskudd til riksvegferjedriften på 11 550 mill. kroner i perioden 2006-2015, herav 4 620 mill. kroner i perioden 2006-2009. Dette er en økning på 1,4 pst. sett i forhold til gjennomsnitt av bevilgningene i 2002-2004.

Det legges opp til innsetting av en rekke nye eller nesten nye ferjer i forbindelse med økt bruk av konkurranseutsetting.

Nybyggingsaktiviteten i riksvegferjedriften, herunder bygging av ferjer drevet med naturgass, må tilpasses de økonomiske rammene til kjøp av ferjetjenester. Departementet regner med at konkurranseutsettingen av riksvegferjedriften blir mest effektiv dersom det forutsettes innsetting av nye eller nesten nye ferjer.

7.2.2.2 MERKNADER FRÅ KOMITEEN

7.2.2.2.1 *Merknader til totalrammer veg*

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen i tiårsperioden går inn for at det skal brukes 122,5 mrd. kroner til vegformål. Rammen er 250 mill. kroner høyere enn det som ble bevilget til vegformål pr. år i perioden 2002-2004.

Disse medlemmer støtter Regjeringens forslag til ramme og mener rammen vil bidra til realisering av mange nødvendige vegprosjekter og opprettholdelse av vegkapitalen over hele landet.

Disse medlemmer viser til at Regjeringens forslag til ramme for Statens vegvesen er 7 mrd. kroner høyere enn nivået i regjeringen Stoltenbergs forslag til vegbudsjett for 2002, omregnet til 2004-kroner. Samarbeidsregjeringen har i sine statsbudsjett for 2003 og 2004 økt vegsatsingen betydelig i forhold til Arbeiderpartiets prioriteringer i regjering, og foreslår nå å videreføre dette høye nivået i planperioden.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til at etterslepet på løyvingar til veg etter tre år er på ca. 1,2 mrd. kroner i høve til handlingsplanane for perioden 2002-2005. I tillegg kjem at fleire prosjekt har vorte dyrare enn føreset, noko som har ført til eit større etterslep når det gjeld prosjekt. Ut frå dette vil desse medlemene auka ramma til vegføremål med 10 mrd. kroner i perioden, til i alt 132,5 mrd. kroner.

Desse medlemene er samd i at stamvegnettet er viktig, og vil difor auka ramma til stamvegar med 4 mrd. kroner til i alt 29,7 mrd. kroner. Desse midlane skal gå til forsering av alt oppstarta prosjekt, til frams-

kunding av prosjekt som er foreslått starta opp seint i perioden og til å starta opp nye prosjekt. Desse medlemene vil og gjera framlegg om auke i ramma til andre stamvegar enn E6, E18 og E39, og vil koma tilbake til dette under dei ulike korridorane.

Desse medlemene meiner at ramma til øvrige riksvegar må aukast, og gjer framlegg om å auka løyvingane med 5 mrd. kroner til 20,4 mrd. kroner i perioden. Dette kjem i tillegg til auka ramme til rassikring med 1 mrd. kroner til i alt 3 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine rammer, merknader og forslag under pkt.1.2.3 i dette dokument.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet viser til at det dei siste åra har vorte eit stort etterslep knytt til investering, drift og vedlikehald på veg. På bakgrunn av dette er det no eit skrikande behov for å gjere noko med vegstandarden mange stader, og mange prosjekt står klare til å bli realiserte. Denne medlemen meiner derfor det er naudsynt med ei kraftig auke i totalramma til veg, og vil i perioden 2006-2015 auka ramma med 20 mrd. kroner.

Denne medlemen vil peike på at det er det sekundære riksvegnettet som dei seinare åra har vore taparane i tildelinga av midlar. Denne medlemen vil hevde at dette er ei uheldig utvikling der det er distrikta som tapar. For å utløyse det store verdiskapingspotensialet i distrikta, vil utbygging av det sekundære riksvegnettet vere avgjerande.

Denne medlemen viser til at vi og treng velfungerande transportkorridorar som bind regionar og sentrale strøk saman, og som gir god tilknytning mellom Noreg og utlandet.

7.2.2.2.2 *Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehald*

Komiteen har merka seg ei lita auke av midlane på post 23 siste del av perioden, og vil peika på det store etterslepet det er på dette området. Komiteen vil serleg peika på at Telemark og Buskerud fylke har dispensasjon frå standardkrava, og ber om at Regjeringa ved neste rullering legg fram ein plan for korleis ein skal ta att etterslepet på vegvedlikehald.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Kristelig Folkeparti, har merket seg at Regjeringen i tiårsperioden går inn for å bruke 5 965 mill. kroner pr. år på trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger med mer. Vedlikeholdet styrkes med 365 mill. kroner pr. år, gjennom økte rammer og ved at det tas ut effektiviseringsgevinster. Dette er en markert økning både i forhold til handlingsprogrammet 2002-2005, gjennomsnittlige bevilgende midler i perioden 2002-2004 og saldert budsjett 2004.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine rammer, merknader og forslag under pkt.1.2.3 i dette dokument.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet er oppteken av at det er naudsynt å vedlikehalde det vegnettet ein allereie har. Fleire fylke har ein vegstandard som ikkje held standardkrava. Dette gjeld både på stamvegar og sekundære riksvegar. Denne medlemmen viser til at vedlikehald av vegnettet og har ein viktig funksjon i samband med trafikksikkerheit.

Denne medlemmen vil difor gå inn for ei auke i ramme til post 23 med 4 mrd. kroner i perioden 2006-2015.

7.2.2.2.3 Post 30 Riksveginvesteringar

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er kjent med at det foregår et omfattende og positivt arbeid i mange fylker med ulike lokale finansieringsløsninger både av enkeltprosjekter og regionale pakkedøsninger. Flertallet forutsetter at prosjekter som omfatter bruk av ordinære riksvegmidler blir behandlet i fylkenes handlingsplaner og at det tas initiativ og oppnås enighet lokalt om organisering og finansiering av slike prosjekter og pakker.

Merknader frå Høgre og Kristeleg Folkeparti til post 30 Riksveginvesteringar

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen i tiårsperioden går inne for å bruke 4 510 mill. kroner pr.

år på riksveginvesteringer. Disse medlemmer støtter Regjeringens forslag til ramme og er også enig i prioriteringen mellom stamveger og øvrige riksveger, samt den fylkesvise fordelingen av riksvegmidler.

Disse medlemmer er enig i at investeringsmidlene på stamvegnettet bør prioriteres til en raskere og mer sammenhengende utbygging. En slik utbygging vil styrke trafikksikkerheten og vil være viktig for næringslivets behov.

Disse medlemmer viser til at fylkeskommunene vil ha avgjørende innflytelse over prioriteringene av midler til øvrige riksveger og vil derfor ikkje foregripe fylkenes behandling av handlingsplaner. Disse medlemmer støtter Regjeringens forutsetning om at kollektivtiltak i storbyene, trafikksikkerhetstiltak og gang- og sykkelveger skal gis høy prioritet innenfor rammen.

Merknader frå Arbeidarpartiet til post 30 Riksveginvesteringar

Medlemmene i komiteen frå Arbeidarpartiet foreslår å auka ramma til stamvegar med 4 mrd. kroner i NTP-perioden. Desse medlemmene vil foreslå at den auka ramma vert nytta til fylgjande forsering av og ekstra løyving til stamvegprosjekt i perioden 2006-2015:

Korridor 1. Oslo-Svinesund
Forsering av E6

Korridor 2. Oslo-Ørje/Magnor
Forsering av E18

Forsering av rv 2	300 mill. kr
Rv 2, auka løyving	100 mill. kr
Rv 35 Jevnaker-Olimb, auka løyving	

Korridor 3. Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger

E18 Kristiansand-Grimstad; auka standard og ekstra parsell, ev. E39 vest for Kristiansand	250 mill. kr
---	--------------

E39 Vigeland-Osestad, forsering

Rv 23 Måna-Lier, statleg løyving	150 mill. kr
--	--------------

Rv 150 Ulvensplitten, auka løyving	150 mill. kr
--	--------------

Korridor 4. Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim

E39 Stavanger-Ålesund, auka løyving	1 000 mill. kr
---	----------------

E39 Ålesund-Trondheim/Høgkjølen, løyving	100 mill. kr
--	--------------

Korridor 5. Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Førde

E134 Århus-Gvammen, statleg løyving	300 mill. kr
---	--------------

E16 Hamang-Wøyen	100 mill. kr
------------------------	--------------

E16 Steinsfjordbrua, statleg løyving	50 mill. kr
--	-------------

Rv 7/rv 52 Sokna-Ørgenvika, forsering, auka løyving	150 mill. kr
---	--------------

E16 Øye-Borlaug	100 mill. kr
-----------------------	--------------

Korridor 6. Oslo-Trondheim med armar til Ålesund og Trondheim

Rv 4 Oppland, forsering

Fossumdiagonalen, auka løyving	200 mill. kr
--------------------------------------	--------------

E6 Oppland, auka løyving	200 mill. kr
--------------------------------	--------------

Soknedalen, forsering, auka løyving	100 mill. kr
Oppdal sentrum, statleg løyving	50 mill. kr
Korridor 7. Trondheim-Bodø med armar til svenskegrensa	
E6 strekningvisse utbetringar i Nord-Trøndelag, herunder Nes bru, statleg løyving	150 mill. kr
Helgelandspakka, statleg løyving	150 mill. kr
Rv 80 Fauske-Bodø, statleg løyving	100 mill. kr
Korridor 8. Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes med arm til Lofoten mv.	
E6 Narvik-Bjerkvik	100 mill. kr
E6 Vest for Alta, auka løyvingar	200 mill. kr

Desse medlemene gjer vidare framlegg om å auke ramma til øvrige riksvegar med 5 mrd. kroner. Desse midlane vert å fordela etter same nøkkel som i Regjeringa sitt framlegg. Desse medlemene viser til fylgjande tabell:

Arbeidarpartiet sitt forslag til fordeling av ramma til øvrige riksvegar

Fylke	Regjeringa 2006-2009 mill. 2004-kr.	Regjeringa 2010-2015 mill. 2004-kr.	NTP totalt	Ap 2006-2009	Ap 2010-2015	Ap samla påplussing	Totalt Aps alter- nativ
Østfold	200	610	810	60	210	270	1 080
Akershus	490	760	1 250	160	240	400	1 650
Oslo	550	770	1 320	180	240	420	1 740
Hedmark	150	340	490	40	120	160	650
Oppland	140	300	440	40	90	130	570
Buskerud	430	470	900	140	150	290	1 190
Vestfold	170	470	640	60	150	210	850
Telemark	310	400	710	100	120	220	930
Aust-gder	150	330	480	40	120	160	640
Vest-Agder	220	360	580	80	120	200	780
Rogaland	530	660	1 190	180	210	390	1 580
Hordaland	850	1 030	1 880	280	330	610	2 490
Sogn og Fjordane	330	630	960	120	210	330	1 290
Møre og Romsdal	570	490	1060	180	150	330	1 390
Sør-Trøndelag	190	430	620	60	150	200	830
Nord-Trøndelag	210	240	450	60	90	150	600
Nordland	300	400	700	100	120	220	920
Troms	200	420	620	60	150	210	830
Finnmark	180	120	300	60	30	90	390
Sum	6 170	9 230	15 400	2 000	3 000	5 000	20 400

Desse medlemene meiner at fordelinga av dei auka rammene må kunna vurderast nærare i samband med handlingsplanane og budsjettet for det einskilde år, slik at det vert god framdrift i dei einskilde prosjekt og at prosjekt vert gjennomførte ganske løpande.

Desse medlemene vil peika på at auken på ramma til øvrige riksvegar med 5 mrd. kroner utgjer ein auke på 32 pst. Desse medlemene vil fylgja fylkeskommunane sine prioriteringar når det gjeld øvrige riksvegar, men vil likevel gje ei omtal av nokre prosjekt som fylka har prioritert.

Østfold

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til at me i vårt alternativ aukar ramma for

øvrige riksvegar til Østfold med 270 mill. kroner til i alt 1 080 mill. kroner. Dette vil m.a. gje rom for ei statleg medfinansiering på rv 108 Kråkerøybrua, som er i første del av Østfoldpakke 2.

Hedmark

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til at me i vårt alternativ aukar ramma for øvrige riksvegar til Hedmark med 160 mill. kroner til i alt 650 mill. kroner. Dette vil m.a. gje rom for ei statleg medfinansiering av veg i opprinneleg trasé i Brumunddal sentrum. Desse medlemene vil visa til at det tidlegare har vore føresett at denne vegen skal finansierast i eit spleiselag mellom staten, fylkeskommunen og kommunen.

Buskerud - Telemark - Vestfold.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til at desse fylka har eit regionalt samarbeid som mellom anna omfattar øvrige riksvegar.

Buskerud

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til at me i vårt alternativ aukar ramma til øvrige riksvegar i Buskerud med 290 mill. kroner til i alt 1 190 mill. kroner. Dette vil m.a. gje rom for ferdigstilling av Drammenspakka, rv 319 Eik-Tørkop og tilbakebetaling av kommunal forskottering på 41,5 mill. kroner.

Telemark

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til at me i vårt alternativ aukar ramma til øvrige riksvegar i Telemark med 220 mill. kroner til i alt 930 mill. kroner. Dette vil m.a. gje rom for vidareføring av rv 38 Kragerø-Sannidal.

Vestfold

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet har merka seg at kostnadane med Tønsbergpakka ser ut til å auka. Desse medlemene har og merka seg at det er ynskje om auka statleg medfinansiering.

Desse medlemene viser til at me i vårt alternativ aukar ramma til øvrige riksvegar for Vestfold med 210 mill. kroner til i alt 850 mill. kroner. Dette vil m.a. gje rom for statleg medfinansiering av auka kostnader med Tønsbergpakka, og eventuelt ein litt større statleg andel.

Vest-Agder

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til at me i vårt alternativ aukar ramma til øvrige riksvegar i Vest-Agder med 200 mill. kroner til i alt 780 mill. kroner. Dette vil m.a. gje rom for auka statlege løyvingar til Listerpakka.

Rogaland

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til at me i vårt alternativ aukar ramma til øvrige riksvegar for Rogaland med 390 mill. kroner til i alt 1 580 mill. kroner. Dette vil m.a. gje rom for statleg medfinansiering til utbetring av rv 13 i Ryfylke.

Hordaland

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til at me i vårt alternativ aukar ramma til øvrige riksvegar i Hordaland med 610 mill. kroner til i alt 2 490 mill. kroner. Dette vil gje rom for auka statlege løyvingar til Bergensprogrammet.

Nord-Trøndelag

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til Innst. S. nr. 222 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 62 (2003 -2004), der m.a. Namdalsprosjektet vert omtala. Desse medlemene har merka seg at prosjektet står overfor store økonomiske utfordrin-

gar, delvis på grunn av auka kostnader og delvis på grunn av reduserte inntekter. Desse medlemene viser til at komiteen i innstillinga peikar på at utviklinga i prosjektet viser at det er naudsynt med grundig kvalitetssikring i samband med bompengeprojekt.

Desse medlemene meiner at planane for Namdalsprosjektet må liggja fast. Desse medlemene har merka seg at Regjeringa vil koma tilbake til Stortinget med saka etter at ho er handsama ferdig lokalt. Desse medlemene imøteser dette.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil avventa Regjeringa sitt forslag til løysingar, men vil vise til sine respektive forslag til auke i ramme til øvrige riksvegar for Nord-Trøndelag og at dette gjev rom for å auka den statlege løyvinga til prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til sitt forslag til auke i ramma til øvrige riksvegar.

Nordland

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til at me i vårt alternativ har auka ramma for øvrige riksvegar for Nordland med 220 mill. kroner til 920 mill. kroner. Dette gjev m.a. rom for vidareføring og ferdigstilling av rv 808 Finneidfjord - Hemnesberget.

Merknader frå Framstegspartiet til post 30 Riksveginvesteringar

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag til fordeling av rammer på korridorer under kapittel 8.3.2.

Disse medlemmer foreslår ellers fordeling av sitt forslag om tillegg på 13,75 mrd. kroner til den fylkesfordelte ramme (øvrige riksvegnett) slik det går fram av tabellen.

Fremskrittspartiets forslag til fordeling av fylkesfordelt ramme

Fylkesfordelt ramme	Statlige midler	
	NTP 2006-2015	FrP-tillegg 2006-2015
Østfold	870	700
Akershus	2 350	1 500
Oslo	2 150	1 500
Hedmark	760	800
Oppland	760	800
Buskerud	1 420	800
Vestfold	620	950
Telemark	1 300	1 200
Aust-Agder	460	500
Vest-Agder	610	500
Rogaland	1 120	700
Hordaland	2 520	400
Sogn og Fjordane	1 230	400
Møre og Romsdal	1 510	600

Fylkesfordelt ramme	Statlige midler	
	NTP 2006-2015	FrP-tillegg 2006-2015
Sør-Trøndelag	810	500
Nord-Trøndelag	600	500
Nordland	1 280	600
Troms	780	500
Finmark	750	300
Sum	21 900	13 750

Disse medlemmer vil peke på at riksveier generelt over hele Norge har en altfor dårlig standard. Disse medlemmer foreslår å øke standarden og foreslår å øke den fylkesfordelte rammen med 13,75 mrd. kroner over ti år.

Disse medlemmer vil stort sett følge de prioriteringer en foretar i fylkene.

Merknader fra Sosialistisk Venstreparti til post 30 Riksveginvesteringar

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår å øke investeringene i stamveger betydelig i flere regioner. I store deler av landet er personbil og buss de alternative framkomstmidler over større avstander. En bedre samferdselsinfrastruktur er derfor viktig for å videreutvikle et verdiskapende næringsliv og bosetting over hele landet. Prosjekter som fjerner flaskehals i stamvegnettet vil øke framkommeligheten og styrke naturlige bo-, arbeids- og serviceregioner. En slik vegbygging må kombineres med satsing på trygge skoleveier, økt sikkerhet for syklistene og bedre vilkår for busstransport.

Disse medlemmer vil øke rammene til følgende stamveiprosjekter i perioden:

– E39 gjennom Sogn og Fjordane	200 mill. kroner
– E16 Steinsfjordbrua i Buskerrud	50 mill. kroner
– E134 Drammen-Haugesund	200 mill. kroner
– E6 gjennom Helgeland	100 mill. kroner
– Rv 80 Bodø-Fauske	100 mill. kroner
– E6 Narvik-Evenes	350 mill. kroner
– E6 Vest for Alta	300 mill. kroner

Disse medlemmer vil prioritere jernbanebygging rundt storbyer og på strekninger der jernbanen er

Sosialistisk Venstrepartis forslag til fordeling av øvrige riksvegmidler

Øvrige riksveier, fylkesfordelt ramme, mill. kroner

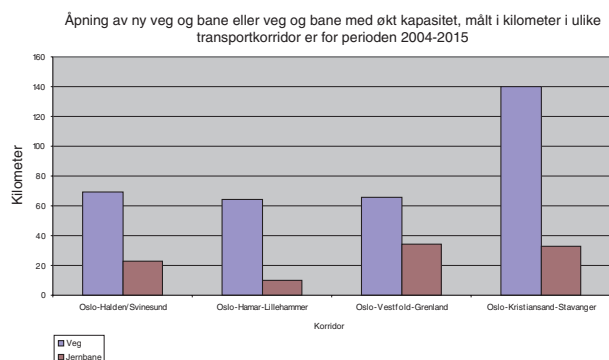
Fylke	2006-2009		2010-2015	
	Regjeringen	SV	Regjeringen	SV
Østfold	200	300	610	610
Akershus	490	690	760	590
Oslo	550	550	770	650
Hedmark	150	400	340	350
Oppland	140	400	300	300
Buskerud	430	500	470	500

et godt og reelt alternativ. Det er ikke mulig å bygge seg ut av miljø- og kapasitetsutfordringer med nye firefelts veger. Det vil generere økt biltrafikk og dermed økte miljøutslipp og støyplager.

Disse medlemmer vil derfor foreslå betydelige kutt på store vegprosjekter i inter-city-triangelet og rundt Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim.

Disse medlemmer vil i stedet satse på utbygging av to- og trefelts veier med midtrekkverk kombinert med andre trafiksikkerhetstiltak. Med utgifter pr. meter veg ned mot en tidel av hva nye firefelts motorveger koster, vil slike tiltak kunne gjennomføres raskere og gi mer trafiksikkerhet igjen for pengene i tillegg til reduserte utslipp og frigjorte areal.

Disse medlemmer viser til diagram over hvor mange kilometer ny veg og jernbane som vil bli åpnet i perioden 2004 til 2015 på noen utvalgte strekninger. Søylen viser at Regjeringen i stor grad prioriterer vegbygging i korridorer der jernbane åpenbart bør gå foran.



Disse medlemmer foreslår å øke bevilgningene til øvrige riksveger med 3,37 mrd. kroner. Disse medlemmer vil i fordelingen av midler til øvrige riksveger vektlegge en distriktsprofil, og prioritere fylker med lav standard på vegnettet, spesielt med hensyn på trafiksikkerhet, flaskehals og store uløste rasikringsproblemer. Disse medlemmer vil ikke gå inn konkret på fordelingen på prosjekter, da dette er et ansvar på fylkesnivå.

Disse medlemmer legger til grunn at pottens øvrige riksvegmidler i byområder prioriteres til kollektivformål, gangveier og sykkelstier.

Øvrige riksveier, fylkesfordelt ramme, mill. kroner

Fylke	2006-2009		2010-2015	
	Regjeringen	SV	Regjeringen	SV
Vestfold	170	170	470	470
Telemark	310	650	400	600
Aust-Agder	150	270	330	330
Vest-Agder	220	320	360	360
Rogaland	530	600	660	660
Hordaland	850	900	1 030	1 030
Sogn og Fjordane	330	600	630	630
Møre og Romsdal	570	700	490	600
Sør-Trøndelag	190	500	430	450
Nord-Trøndelag	210	300	240	240
Nordland	300	630	400	550
Troms	200	420	420	420
Finnmark	180	350	120	280
Sum	6 170	9 250	9 230	9 620

Merknader frå Senterpartiet post 30
Riksveginvesteringar

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet meiner det er særskild viktig å oppretthalde og vidareutvikle eit godt vegnett. Næringsliv og busetnad i heile landet er avhengig av vegar som er trafikksikre og godt utbygde. Denne medlemmen meiner at Regjeringa sitt framlegg til ramme for post 30 er for små, og vil difor gå inn for ein auke i ramma på 10 mrd. kroner til øvrige riksvegar i perioden 2006-2015. Denne medlemmen viser til særmerknad i kapittel 1.2.5.

Denne medlemmen vil vise til at mange representantar for næringsliv og organisasjonar særleg har lagt

vekt på ei opprusting av det sekundære riksvegnettet. Det er dette vegnettet som er tilførsel til dei store stamvegane, og ein får ikkje fullt ut nytte næringspotensialet om ein ikkje rustar opp riksvegane. Denne medlemmen er oppteken av at fylka skal kunne prioritere sine egne midlar til det sekundære riksvegnettet.

Denne medlemmen gjer framlegg om å auke ramma til andre riksvegar med 10 mrd. kroner i perioden 2006-2015. Ved fordeling av desse midlane har denne medlemmen teke utgangspunkt i Regjeringa sin nøkkel til fordeling. Fordelinga går fram av fylgjande tabell:

	2006 -2009	2010 - 2015	Sp samla påplussing
Østfold	80	420	500
Akershus	320	480	800
Oslo	360	480	840
Hedmark	80	240	320
Oppland	80	180	260
Buskerud	280	300	580
Vestfold	120	300	420
Telemark	200	240	440
Aust-Agder	80	240	320
Vest-Agder	160	240	400
Rogaland	370	420	790
Hordaland	560	660	1220
Sogn og Fjordane	250	420	670
Møre og Romsdal	360	300	660
Sør-Trøndelag	130	300	430
Nord-Trøndelag	120	180	300
Nordland	200	240	440
Troms	120	300	420
Finnmark	130	60	190
Sum	4 000	6 000	10 000

Nasjonale turistvegar

Komiteen har merka seg den vidare utbygginga av nasjonale turistvegar som Regjeringa legg opp til. Komiteen ser svært positivt på dette.

Komiteen ser det som viktig med lokal medverknad, og vil peika på at investering i turistvegar vil leggja til rette for endå betre å kunna marknadsføra og tilby vår mangfaldige natur til turistføremål. Komiteen føreset at det vert arbeidd med å få turistvegane markert på norske vegkart, og ber om å verta halden løpande orientert om utviklinga av dei nasjonale turistvegane.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ser positivt på at Regjeringen viderefører satsingen på nasjonale turistveier i samsvar med St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 og Stortingets tilslutning til denne. Disse medlemmer er også positive de prioriteringer som er vist i perioden for 2002-2005.

Disse medlemmer mener at ut av nasjonale hensyn er det særdeles viktig for turistnæringen at de øvrige nevnte turistveier blir fullført snarest mulig.

Disse medlemmer foreslår for hele planperioden 2006-2015 en ramme på ytterligere 25 mill. kroner utover Regjeringens ramme for å sikre en langt bedre fremdrift.

7.2.2.2.4 Post 31 Rassikring

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg at Regjeringen foreslår en ramme på 2 000 mill. kroner til særskilte rassikringstiltak i planperioden. Dette er en økning av rammene til slike særskilte tiltak i forhold til nivået både i denne og forrige stortingsperiode. Disse medlemmer støtter Regjeringens ramme.

Disse medlemmer vil understreke at den samlede rassikringsinnsatsen er en kombinasjon av denne øremerkede rammen på 2 000 mill. kroner på post 31, og prioritering av vegprosjekt med rassikringseffekt over ordinære bevilgninger på post 30. Disse medlemmer merker seg at Regjeringen har lagt til rette for en samlet rassikringsinnsats som ligger over dagens rekordhøye nivå på ca. 500 mill. kroner pr. år. Disse medlemmer mener derfor det er rom for økt satsing på sikring mot rasulykker i en rekke distriktsfylker.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet er opptekne av at alle skal kunne kjenne seg mest mogleg trygge på dei vegane dei ferdast. For å oppnå ein større tryggleik er det derfor naudsynt å sikre betre for ras. Desse medlemene meiner dei rammene Regjeringa har føreslege for rassikring er for små. Desse medlemene vil difor gå inn for ein auke på rassikringsmidlar og viser til sine respektive forslag til auke av ramma til rassikring.

Komiteen viser ellers til de respektive partiers merknader under kap. 6.1.2.

7.2.2.2.5 Post 60 Forsøk

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, ser positivt på forsøk med oppgåvedifferensiering knytta til m.a. samferdsle.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser ellers til sine merknader under kapittel 1.2.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at behovet for investeringer i de forskjellige veinettene i Norge er enormt. Disse medlemmer legger derfor til grunn at midlene utelukkende går til investeringer i veinettet.

7.2.2.2.6 Post 72 Kjøp av riksvegferjetenester

Komiteen har merka seg at tilbud og frekvens varierer ein del mellom ulike samanliknbare streknigar. Komiteen føreset at ingen samband har lågare frekvens enn det standardane tilseier, og ber Regjeringa rydda opp dersom så ikkje er tilfellet.

Komiteen har merka seg at departementet ventar ei kostnadseffektivisering etter kvart som konkurranseutsetjinga vert vidareført.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er usikre på om det er rimeleg å venta slike kostnadsreduksjonar. Desse medlemene føreset at eventuelt innspara midlar vert nytta til betre tilbud i ferjesektoren. Dersom innsparingar ikkje syner seg å verta resultatet, vil desse medlemene koma tilbake til spørsmål om auka løyvingar for å betra tilbudet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen legger til grunn en samlet ramme for statlige midler til riksvegferjedriften på 11 550 mill. kroner i perioden 2006-2015 og at dette er en økning på 1,4 pst. sett i forhold til gjennomsnitt av bevilgningene 2002-2004. Disse medlemmer støtter Regjeringens forslag til ramme.

Disse medlemmer ser det som positivt at det legges opp til innsetting av en rekke nye eller nesten nye ferjer i forbindelse med økt bruk av konkurranseutsetting.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har den senere tid registrert flere eksempler på at ferjeforbindelser opprettholdes i svært lang tid etter at fastlandsforbindelse er åpnet. Det etterlyses sterkere statlig styring og faste prinsipper på hvordan dette skal håndheves.

Disse medlemmer har det syn at riksvegferjer opprettholdes i minst mulig utstrekning parallelt med ny veiforbindelse. De her fra frigitte offentlige midler kan dermed gå til viktige prosjekter andre steder. Disse medlemmer viser til at anbud innen ferjedrift er kommet for kort, og at mulighetene for besparelser på langt nær er tatt ut. Disse medlemmer

ber Regjeringen legge langt flere ferjeruter ut på anbud enn gjort hittil.

Disse medlemmer mener at Regjeringen i løpet av planperioden må arbeide for innføring av gratis riksvegferjer med den begrunnelse at staten tar inn langt mer i skatter og avgifter knyttet til bilbruk enn det som blir tilbakeført i form av investeringer og drift til vegtrafikken.

Disse medlemmer har det syn at riksvegferjer opprettholdes i minst mulig utstrekning parallelt med ny veiforbindelse. De her fra frigitte offentlige midler kan dermed gå til viktige prosjekter andre steder.

Disse medlemmer mener at Regjeringen i løpet av planperioden må arbeide for innføring av gratis riksvegferjer med den begrunnelse at staten tar inn langt mer i skatter og avgifter knyttet til bilbruk enn det som blir tilbakeført i form av investeringer og drift til vegtrafikken.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti registrerer at Regjeringen ikke legger opp til å øke rammen for kjøp av riksvegferjetjenester, men viderefører nivået fra statsbudsjettet for 2004, som innebærer en årlig rammebevilgning på 1 155 mill. kroner.

Disse medlemmer vil peke på at riksvegferjene utgjør en viktig del av et godt kommunikasjonsstilbud for kyst-Norge. Tilbudet er ikke godt nok på mange av sambandene, noe som skaper problemer for næringslivet og innbyggerne. Problemene skyldes både mangel på kapasitet og for lav frekvens. Dette fører til usikkerhet ved leveranser, økt tidsforbruk og økte utgifter for næringslivet. Det er derfor nødvendig å bedre ferjetilbudet.

Disse medlemmer mener at rammen til fornyelse av ferjeflåten er for lav. Nye krav til sikkerhetsforskrifter (EU-direktiv 98/18) vil kreve en betydelig oppgradering og fornying av ferjeflåten. Hele 121 av dagens ferjeflåte på 193 fartøyer vil være 30 år eller eldre i 2010. Bare 10 av disse tilfredsstiller nye krav om tilgjengelighet og miljø.

Disse medlemmer foreslår å øke rammen med 1 mrd. kroner i planperioden. Økningen skal knyttes til økt kapasitet, reduserte ferjetakster og fornying av ferjeflåten.

Medlemen i komiteen fra Senterpartiet viser til at riksvegferjene er ein del av vegen, og det bør difor vere ei målsetjing at riksvegferjene vert gratis. Denne medlemen støtter ikkje ei utvikling med større konkurranseutsetjing, då dette vil kunne føre til eit dårlegare ferjetilbod. Særleg er denne medlemen uroleg for at Regjeringa mellom anna vil vurdere tryggleikssertifikata slik at mannskapsmengda kan reduserast og kapasiteten på ferjene reduserast.

Denne medlemen foreslår å auke ramma for drift av riksvegferjer med 1 mrd. kroner i perioden 2005-2015, m.a. for å kunne oppretthalde dagens nivå for tryggleik og auke ferjefrekvensen/betre nattferjetilbodet.

Gassferjer

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, syner til tidlegare saker der spørsmålet om bruk av gassferjer er omtalt. Fleirtalet er glad for at det nå er gjort vedtak om dei første gassferjene, men er kritiske til at Regjeringa ikkje la til rette for utviklinga av desse ferjene som forskings- og utviklingskontraktar for å sikra oppdrag til norsk skipsverft.

Fleirtalet vil peika på at eit virkemiddel for å få fleire gassferjer, kan vera å gje rederi som ynskjer å gjera slik investering lengre konsesjonsperioder. Fleirtalet ber departementet arbeida vidare med ei lovendring som gjer dette mogleg.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er tilfreds med Regjeringens politikk for bygging av gassferjer.

Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet i februar i år besluttet at det skal settes inn nye gassferjer på ferjesambandene over Boknafjorden i Rogaland og Bjørnafjorden i Hordaland, og at tildeling av konsesjon skal skje etter en tilbuds konkurranse med prekvalifisering og etterfølgende forhandlinger. Disse medlemmer er svært tilfreds med at Regjeringen på denne måten legger til rette for økt bruk av gass innenlands og en mer miljøvennlig ferjeflåte. Nye gassferjer betyr også et bedre og raskere ferjetilbud.

Disse medlemmer mener Regjeringens opplegg legger godt til rette for at norske rederier kan drifte og investere i ferjer. Disse medlemmer er kjent med at det har meldt seg seks søknader om prekvalifisering for å drive sambandene, og at alle seks søkerne er norske rederier eller grupperinger av rederier.

Disse medlemmer er også svært tilfreds med at det offentlige virkemiddelapparatet ved Innovasjon Norge, har tilgjengelig virkemidler som vil kunne sikre offentlig støtte til utviklingen av et gassferjeprojekt i Norge (bl a Industrielle forsknings- og utviklingskontrakter). Disse medlemmer mener derfor at Regjeringen har lagt godt til rette for å bidra til arbeidsplasser, aktivitet og kompetanseoppbygging knyttet til gassferjer i norsk verftsnaering.

7.2.3 Sjøtransport

7.2.3.1 SAMANDRAG

Fordeling av Kystverkets økonomiske ramme på de ulike virksomhetsområder

Fiskeridepartementet legger til grunn en samlet ramme for Kystverkets virksomhet tilsvarende 1 105 mill. kroner pr. år i planperioden 2006-2015. Av denne rammen utgjør statlige midler 600 mill. kroner, mens 505 mill. kroner er brukerfinansiert og dekkes inn i form av gebyrer.

Det er viktig å møte de utfordringene som følger av den forventede økningen i skipstrafikk med farlig og forurensende last, som går langs kysten og skal til/fra Nordvest-Russland.

I planperioden vil Fiskeridepartementet bl.a. derfor prioritere tiltak innen beredskapsarbeidet mot akutt

forurensning, og prosjekter som bedrer sikkerheten og framkommeligheten langs kysten. Departementet vil også styrke drift og vedlikehold for å unngå forringelse av eksisterende infrastruktur.

For å bedre beredskapen, sikkerheten og framkommeligheten for sjøtransport, vil ressursene bli rettet mot tiltak i farledene, oppmerking, lostjenester og andre sjøtrafikkjenester.

Kystverkets aktiviteter fordeler seg på virksomhetsområdene "Maritim infrastruktur", "Statens beredskap mot akutt forurensning", "Maritime tjenester" og "Transportplanlegging og kystforvaltning". Tabell 7.6 i meldingen viser ellers fordelingen av Kystverkets midler etter virksomhetsområde.

Tabell 7.7 i meldingen viser hvordan Kystverkets ramme for regnskaps- og budsjettperioden 2002-2004 og rammen for periodene 2006-2009 og 2006-2015 fordeler seg på de ulike budsjettpostene. Dette er de samme midlene som er fordelt på virksomhetsområder i tabell 7.6 i meldingen. I driftspostene inngår midler til bl.a. drift av navigasjonsinstallasjoner, lostjenester, trafikkovervåking, drift av statens beredskap mot akutt forurensning og kystforvaltning. Driftsbegrepet omfatter vedlikehold og fornyelse av deler/komponenter i eksisterende anlegg og installasjoner, inkludert planleggingen av dette. I investeringspostene inngår utbygging av havner, farleder og navigasjonsinstallasjoner. Rammen for investeringer inkluderer midler til anlegg, installasjoner og utstyr, samt planlegging og prosjektering av slike tiltak.

Planrammen for Kystverket omfatter ikke det statlige tilskuddet til Redningsselskapet (NSSR). Selv om denne tilskuddsordningen ligger på Fiskeridepartementets budsjett, har den ikke vært inkludert i planarbeidet. Årsaken er at dette ikke er en del av Kystverkets virksomhet. Tilskuddet til Redningsselskapet har av samme grunn vært justert ut når det i Fiskeridepartementets budsjettproposisjon for 2004 ble rapportert på oppfølgingsgraden i forhold til inneværende planramme for perioden 2002-2005. Tilskuddet til Redningsselskapet har i de senere år utgjort i overkant av 50 mill. kroner pr. år. Heller ikke midler til radionavigasjonssystemet Loran-C er inkludert i planrammen, ettersom dette systemet drives av Forsvarets logistikkorganisasjon på vegne av Fiskeridepartementet.

7.2.3.2 MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil vise til at lokale hamner mange stader er den avgjerande føresetnaden for både busetnad og verdiskaping. Desse medlemene meiner difor at det framleis er av stor viktigeheit at også øvrige hamner, og særleg fiskerihamnene, kan få statlege tilskot til investeringar finansiert over statsbudsjettet.

Desse medlemene vil peike på at kvaliteten på infrastrukturen er avgjerande for å kunne auke konkurransevna til sjøtransporten. Difor er det viktig å satse ytterlegare på ei betring og modernisering av merkinga av farleiene langs kysten. Ei modernisering av farleiene vil gi høve til ei standardisering av merkinga. Ei

slik standardisering vil vere med å betre framkomsten til sjøs og ein reduksjon av miljøriskoen.

Desse medlemene meiner at Kystverkets Produksjon representerer ein viktig kompetanse i satsinga på å auke kvaliteten til infrastrukturen. Etter utskiljinga av Kystverkets produksjonsverksemd som eigen resultatining har denne verksemda hatt ansvaret for å bygge hamne- og farleianlegg, førestå nyetableringar og vedlikehalde navigasjonsinstallasjonar. Den kompetansen produksjonsverksemda har opparbeidd, er det etter desse medlemene si vurdering viktig å ta vare på. Difor er det viktig at den framtidige organiseringa av Kystverkets produksjon sikrar den kompetanse som ligg i verksemda. Desse medlemene ser på ei eventuell samanslåing med Mesta som eit betre alternativ enn konkurranseutsetting.

Desse medlemene vil peike på at det er naudsynt å oppruste transportårene på kysten på same måte som på land. Dette inneber mellom anna betre merking av farleiene. Desse medlemene vil difor auke rammene til Kystverket slik at ei kan vektlegge tryggleiken betre.

Desse medlemene er også oppteken av det store næringspotensialet som er knytt til Kyst-Noreg. For å kunne utløyse ein større del av dette potensialet, vil det vere viktig å oppruste og legge betre til rette for fiskerihamnene.

Desse medlemene meiner Regjeringa sitt framlegg til ramme til Kystverket er for lita, og viser til sine respektive forslag til auka rammer i ramma til Kystverket i perioden 2006-2015.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen legger til grunn en samlet ramme for Kystverkets virksomhet tilsvarende 1 105 millioner kroner pr. år i planperioden 2006-2015. Disse medlemmer mener dette vil være et godt tilpasset bidrag for å kunne prioritere viktige tiltak innen beredskapsarbeidet mot akutt forurensning og prosjekter som bedrer sikkerhet og framkommelighet langs kysten. Disse medlemmer har forventninger om at konkurranseutsetting av Kystverket Produksjon vil bidra til en mer effektiv utnyttelse av midlene som benyttes til kystformål.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet foreslår at ramma for Kystverket si verksemd vert auka med 0,5 mrd. kroner, dvs. 50 mill. kroner pr. år.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår å øke rammen til maritim infrastruktur og fiskerihavner med 1 mrd. kroner i planperioden.

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

Disse medlemmer mener investeringsnivået på dette området bør økes betraktelig i årene som kommer med bakgrunn i behovet for å bedre sikkerhet langs kysten og det store behovet for utbedring av farleder og fiskerihavner.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide en opptrappingsplan for oppgradering av trafikksikkerheten langs kysten, utbedring av fiskerihavner og farleder. Planen skal ha et 4-årig perspektiv for gjennomføring i første del av planperioden 2006-2009."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er et stort potensial for bruk av konkurranse som virkemiddel for å få ned kostnadene innenfor Kystverket. Disse medlemmer finner derfor grunnlag for å redusere rammen med 1 mrd. kroner, dvs. 100 mill. kroner pr. år.

7.2.4 Statleg kjøp av regionale lufthamntenester

7.2.4.1 SAMANDRAG

Samferdselsdepartementet legger til grunn en ramme for kjøp av lufthavntjenester på 300 mill. kroner årlig i planperioden. Dette er en økning fra nivået så langt i inneværende fireårsperiode, og er et ledd i satsingen på et godt transporttilbud i distriktene. Endelige årlige beløp vil bli fastsatt etter forhandlinger med Avinor.

7.2.4.2 MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteen har merka seg at ramma er auka noko i høve til inneverande periode, og støttar dette.

Komiteen vil peika på at luftfarten har vore inne i ein periode med nedgang i trafikken, men har merka seg at trafikken har auka noko det siste, serleg på utlandstrafikken. Dette vil òg ha innverknad på økonomien på flyplassane og på behovet for statleg kjøp av lufthamntenester. Komiteen er oppteken av å oppretthalda eit godt tilbod og ber Regjeringa fylgja utviklinga nøye.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine forslag til ramme under pkt.1.2.3, hvor disse medlemmer foreslår å øke rammen med 100 mill. kroner, dvs. 10 mill. kroner pr. år.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til sine forslag til ramme under pkt.1.2.4, hvor disse medlemmer foreslår å øke rammen med 500 mill. kroner, dvs. 50 mill. kroner pr. år.

7.3 Statleg kjøp av transporttenester

7.3.1 Samandrag

Staten kjøper i dag transporttjenester for om lag 3,2 mrd. kroner pr. år. Dette omfatter statlig kjøp av regionale flyrutetjenester fra flyselskapene, tilskudd til Hurtigruten, statens kjøp av persontransporttjenester med jernbanen og kjøp av riksvegferjetjenester. Det fylkes-

kommunale tilskuddet til drift av lokal kollektivtransport med buss, båt, trikk og t-bane kommer i tillegg til dette og utgjorde i 2002 om lag 4 mrd. kroner.

Det presiseres at i planrammen for Nasjonal transportplan inngår kjøp av riksvegferjetjenester i beløpet til Statens vegvesen, mens kjøp av jernbanetjenester står oppført med et eget beløp. Kjøp av hurtigrute- og flyrutetjenester er ikke inkludert i rammen.

Utviklingen de siste 4-5 år viser at utgiftene til Hurtigruten har holdt seg nokså stabile, mens de for flyruter har vist betydelig vekst. Samferdselsdepartementet mener at 2004-budsjettet for begge disse sektorene er et rimelig utgangspunkt for å vurdere framtidig bevilgningsnivå.

Rammen til statlig kjøp av riksvegferjetjenester vil være på 1 155 mill. kroner årlig i perioden.

Sterkere innslag av konkurranse om de statlige tilskuddene vil både gi kjøperen, i dette tilfelle staten, bedre informasjon om faktiske kostnads- og markedsforhold og stimulere til økt effektivitet blant tilbyderne og dermed et bedre kollektivtilbud. En viktig del av statens rolle som kjøper er derfor å legge til rette for konkurranse, noe som kan være en stor utfordring i transportmarkeder som gjennomgående er preget av stordriftsfordeler, nettverksfordeler og få, store aktører.

KJØP AV PERSONTRANSPORTTENESTER MED JERNBANE

Departementet har lagt til grunn en foreløpig samlet øvre ramme til kjøp av persontransporttjenester med jernbane på 14 000 mill. kroner i planperioden. Rammen tar utgangspunkt i at bevilgningsnivået i planperioden vil ligge på om lag samme nivå som i dag.

Nattogene på Bergensbanen og Dovrebanen, samt dagtogene på Bergensbanen, Dovrebanen og Sørlandsbanen på strekningen Oslo-Kristiansand er de eneste av NSBs innenlands persontog som ikke inngår i ordningen med statlig kjøp av persontransporttjenester. I lys av den senere tids utvikling med lavere trafikk som følge av sterkere konkurranse fra fly og ekspressbuss, tar Samferdselsdepartementet sikte på å inkludere nattogtrafikken på Bergensbanen og Dovrebanen i den statlige kjøpsordningen fra og med 2005.

Innføring av konkurranse om retten til å drive persontransport med jernbane innenfor store deler av jernbanetrafikken de nærmeste årene vil i tillegg til å gi flere operatører på sporet, utløse behov for å gjennomgå rollefordelingen mellom aktørene innenfor jernbanesektoren.

Utfordringen i jernbanesektoren framover er en viktig grunn til at Samferdselsdepartementet vil vurdere nye organisasjonsmodeller for statens kjøp av jernbanetransport. Dette er nødvendig for å møte de utfordringene som følger av skillet mellom ansvaret for infrastrukturpolitikk og drift av togtilbudet, innføring av konkurranse, og gjeldende ansvarsdeling mellom statlig og lokale myndigheter når det gjelder kjøp av togtransporttjenester kontra øvrig kollektivtransport. I tillegg vil departementet tillegge Jernbaneverket et klarere fagansvar for å beskrive behovet for endringer i togtilbudet i lys av den infrastrukturpolitikken som til enhver tid føres. Dette er viktig for å sikre at nytteef-

fektene av ny og bedre infrastruktur faktisk realiseres og gir bedre togtilbud til brukerne.

KJØP AV TRANSPORTTJENESTER I LUFTFARTEN

Samferdselsdepartementet kjøper bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavntjenester fra Avinor og bedriftsøkonomisk ulønnsomme flyrutetjenester fra flyselskapene. Kjøpet av flyrutetjenester finner sted etter anbud. Samferdselsdepartementets kjøp av lufthavntjenester har økt betydelig de siste årene. Det er lagt til grunn en ramme på 300 mill. kroner årlig i planperioden.

Avinor vil investere over 800 mill. kroner knyttet til gjennomføringen av EUs regler som skal hindre terror og sabotasje mot luftfarten. Den pågående utskiftingen av flykontrollsystemene er et annet større tiltak under Avinor. Tiltaket har stor betydning både for flysikkerheten og effektiviteten i trafikkavviklingen. Det nye systemet har et samlet kostnadsanslag på om lag 370 mill. kroner.

Ved Stavanger lufthavn, Sola, har Avinor vedtatt en større utbygging av ekspedisjonsbygget, kostnadsberegnet til 175 mill. kroner. På Kirkenes lufthavn, Høybuktmoen, har Avinor vedtatt utbygging av et helt nytt terminalområde til erstatning for det eksisterende. Prosjektet er kostnadsberegnet til 170 mill. kroner, og planlegges ferdigstilt i 2006. Dette kommer i tillegg til nylige og pågående utbedringer på Haugesund lufthavn, Karmøy, Trondheim lufthavn, Værnes og Bardufoss.

Samferdselsdepartementet forventer at også flyselskapene som flyr anbudsruiter for staten, gjennomfører kostnadsreduksjoner. Departementet vil i framtidige anbudsrunder vurdere ulike tiltak for økt konkurranse om anbudsrutene, slik at effektiviseringen i luftfartsnæringen også kan komme passasjerene på flyrutene under statlig kjøp til gode i form av lavere priser.

Samferdselsdepartementet regulerer bare maksimaltakstene. For å kunne holde prisnivået nede på de regionale flyrutene har også anbudsselskapene et stort ansvar gjennom å drive en aktiv rabattpolitikk.

HURTIGRUTA

Dagens avtale mellom hurtigruteselskapene og staten er en treårig avtale som utløper etter 2004. For 2004 er det bevilget totalt 200,8 mill. kroner. Av dette beløpet er 8,5 mill. kroner knyttet til eventuell kompensasjon som følge av endringer i ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift.

ESAs godkjenning av denne avtalen er bl.a. betinget av at staten ved eventuelle framtidige tjenestekjøp først har gjennomført en analyse av behovet for tjenestekjøpet basert på en gjennomgang av transportstandarder samt at et eventuelt tjenestekjøp følger en prosess som er åpen, etterprøvable og ikke-diskriminerende.

Ved behandlingen av St.meld. nr. 16 (2003-2004) sluttet Stortinget seg til Regjeringens prinsipale alternativ om å sikre en videreføring av dagens transportstandard med daglige, helårslige seilinger Bergen-Kirkenes mv., jf. Innst. S. nr. 125 (2003-2004). Samferdselskomiteen forutsatte videre at transporttje-

nesten skal konkurransen utsettes for en periode på minst åtte år.

Stortinget avviste imidlertid at det samtidig skulle utlyses et subsidiært alternativ. Stortinget fastsatte heller ikke noe tak på nivået for tilskudd for den valgte løsningen, men forutsatte at Stortinget blir orientert på egnet måte om utfallet av konkurransen utsettingen før avtale blir inngått.

KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER

Dagens kjøp av ferjetjenester blir regulert gjennom hovedavtalen, som er en rammeavtale, mellom Statens vegvesen og det enkelte rederi. I henhold til hovedavtalen blir det inngått ettårige drifts- eller tilskuddsavtaler, men som første flerårige driftsavtale er det inngått en avtale med Torghatten Trafikkselskap for perioden 2002-2005.

For 2004 er det bevilget 1 155 mill. kroner til riksvegferjer. Det har vært en sterk økning på få år. Fra 1999 til 2001 økte statens kjøp av tjenester med over 55 pst. Dette skyldes økte kapitalkostnader som følge av nyinvesteringer, sikkerhetskrav og økte drivstoffkostnader, samtidig med reduserte inntekter etter åpning av nye vegsamband.

Kapitalkostnadene vil bli store de første årene som følge av nye ferjeinvesteringer. Det er usikkert om den ytterligere reduksjonen i driftskostnadene, bl.a. som følge av ytterligere anbudsutsetting, kan oppveie økte kapitalkostnader.

Departementet mener at de gode erfaringene fra de samband som allerede er konkurransen utsatt, tilsier at en vesentlig del av riksvegferjedriften bør konkurransen utsettes i de nærmeste årene.

Samferdselsdepartementet vil legge mer vekt på trafikkmengder og en differensiering av tilbudet mellom stamvegsamband og øvrige ferjesamband. Den nye standarden gir flere avganger og lengre åpningstider på sterkt trafikkerte stamvegsamband. Standarder på øvrige samband må vurderes nærmere.

De nye standardmålene for ferjedriften er beskrevet i tabell 7.8 i meldingen.

7.3.2 Merknader frå komiteen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å understreke retningslinjene rundt nettoprinsippet i forbindelse med kjøp av transporttjenester.

Disse medlemmer minner om at kjøp av transporttjenester med fly (for eksempel Widerøe) og med båt (hurtigruteselskapene) er basert på nettoprinsippet.

Disse medlemmer legger til grunn at dette nettoprinsippet blir standardisert og benyttet for hele landet og samtlige typer transporttjenester, og at avtaletiden settes for minimum 6 til 10 år som gir en optimal løsning for avskrivninger.

7.3.2.1 JERNBANE

Fleirtallet i komiteen, alle unntatte medlemmene fra Framstegspartiet, støtter framlegg om ei ramme på 14 000 mill. kroner til kjøp av persontransporttjenester med jernbane i perioden.

Fleirtalet understrekar at offentleg kjøp av transporttenester med jernbane skal sikre eit godt og nødvendig togtilbod der dette ikkje kan drivast på kommersiell basis.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at Regjeringa reknar med å spare pengar på konkurranseutsettinga, og er samd i at desse eventuelle innsparingane skal nyttast til å betra tilbodet.

Desse medlemene meiner at det er ein føresetnad at både nattog og langdistanse dagtog som går med underskot, vert omfatta av offentleg kjøp dersom det er naudsynt for å oppretthalde tilbodet, og ber Regjeringa koma tilbake til dette i det einskilde statsbudsjett.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg at Regjeringa regner med å spare pengar på konkurranseutsettingen og er enig i at disse innsparingene skal nyttast til å bedre tilbudet.

Disse medlemmer konstaterer med undring at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil utvide kjøpet av persontransporttenester, men støtter Regjeringens forslag til ramme. Det innebærer at disse partiene forutsetter at statlig kjøp av den produksjonen på fjerntogproduksjon som i dag skjer på kommersielle vilkår skal finansieres gjennom innsparing ved at det statlige kjøpet av persontransport med tog konkurranseutsettes.

Disse medlemmer registrerer at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet forventer betydelige innsparinger ved å konkurranseutsette det statlige kjøpet av persontransport med tog. Disse forventningene står i sterk kontrast til de samme partienes utsegner om konkurranseutsetting i transportsektoren, andre steder i denne innstillingen.

Disse medlemmer har også tro på at konkurranseutsettingen av det statlige kjøpet av persontransport med tog vil føre til besparelser og at dagens produksjon kan videreføres og styrkes innenfor Regjeringens forslag til ramme.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at behovet for konkurranseeksponering av persontransporten på jernbanen er enorm, og vil kunne føre til store besparelser. Disse medlemmer ber Regjeringa konkurranseutsette langt flere strekninger enn det som er foreslått hittil. Disse medlemmer vil også vise til Econ rapport 02/03 (Trafikksvake jernbanestrekninger) som dokumenterer at flere banestrekninger har særdeles dårlig belegg. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn foreslå at bevilgningen til kjøp av transporttjenesten på jernbane reduseres til 7,5 mrd. kroner over 10 år.

7.3.2.2 LUFTFART

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Sosialistisk Venstreparti, støttar i utgangs-

punktet ei ramme på 300 mill. kroner årleg til kjøp av lufthamntenester.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår å øke rammen til 350 mill. kroner årlig til kjøp av lufthavntjenester.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil peika på at forslag om nedlegging av anbudsroute på Leirin-Gadermoen og nedlegging av Narvik lufthamn er avvist, men meiner at dette økonomisk er dekkja opp ved at det då ikkje vert løyvt midlar til avbøtande tiltak.

Fleirtalet viser igjen til at det har vore mykje uro i luftfarten, og at det er vanskeleg å planleggja rammer for ein så lang periode som 10 år.

Fleirtalet viser til at Regjeringa reknar å koma tilbake til Stortinget med ei eiga sak om lufthamnstruktur i 2005, og føreset at denne saka òg vil omfatta vurderingar om kjøp av lufthamntenester.

Fleirtalet viser til at departementet ved fleire høve har splitta opp anbudsområde og opna for fly ned til 15 seter, til dels mot fylkeskommunane sine ynskje. Dette har m.a. i Narvik ført til redusert trafikk.

Fleirtalet vil og nemna at større fly har strengare krav til tryggleiksutstyr. Ut frå dette vil fleirtalet be departementet vurdere å kombinera større fly med meir samanhengande ruteområde i samband med neste anbudsrunde.

Fleirtalet ser det òg som eit alternativ å lysa ut eit slik system parallelt med det systemet som gjeld for denne perioden, for deretter å vurdere kva system som gjev mest og best mogleg lufttransport for pengane.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til at billettprisane på stamrutenettet har gått ned i 2003/2004. Prisnivået staten hittil har definert i anbudsutlysningane står fram som høgt i høve til nivået som no er etablert på stamrutenettet. Desse medlemene ser det som rimeleg at flyprisane også vert senka på anbudsrutene, og ber Regjeringa vurdere å sette ned maksimaltakstane i neste anbudsutlysning.

Desse medlemene viser til at departementet ved fleire høve har splitta opp anbudsområde og opna opp for fly ned til 15 seter, sjølv om m.a. dei fylkeskommunar dette gjeld har vore mot dette. Desse medlemene har også merka seg at trafikken har gått ned på nokre strekningar der slike mindre fly har blitt sett inn i trafikk, m.a. i Narvik. I tillegg vil slike flytypar normalt ikkje ha tilgjenge alt det tryggleiksutstyr som det er krav om i større flytypar.

Desse medlemene ser det som viktig at kortbanenettet skal kunne vidareutviklast som eit alternativt transporttilbod for publikum i distrikts-Noreg.

Desse medlemene ber departementet vurdere å kombinere større fly med meir samanhengande ruteområde i samband med neste anbudsrunde.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg at Regjeringen legger til grunn en ramme for kjøp av luftthavntjenester på 300 mill. kroner årlig i planperioden og at dette er en økning fra nivået så langt i inneværende fireårsperiode. Dette vil være et viktig bidrag for å legge til rette for et godt transporttilbud i distriktene.

Disse medlemmer viser til at det er viktig å bygge ned etableringshindre, slik at det blir mer konkurranse om anbudene på de regionale flyrutene. Dette kan legge til rette for et bedre flytilbud for de samlede ressursene til kjøp av flytjenester. Et aktuelt virkemiddel for økt konkurranse er å åpne for bruk av mindre fly, noe som har vist seg å gi en positiv effekt på tilskuddsbehovet der dette har vært prøvd. For å sikre konkurransen er det videre viktig at anbudene er delt opp i mindre anbudsområder, slik at også mindre flyselskaper har mulighet til å delta i konkurransen. For disse medlemmer er det avgjørende at flyselskaper som skal fly på anbudsrutene oppfyller alle myndighetskrav med hensyn til sikkerhet.

7.3.2.3 RIKSVEGFERJETENESTER

Komiteen viser til merknader under kapittel 7.2.2.2.6.

7.4 Økonomiske rammer til styrking av kollektivtransporten

7.4.1 Samandrag

Regjeringen vil styrke kollektivtransportens konkurransevne slik at befolkningen skal kunne benytte et velfungerende og effektivt kollektivtilbud. De ulike forvaltningsnivåene med ansvar for kollektivtransport skal gjennom samordnet innsats gjøre kollektivtransporten mer attraktiv.

Staten bevilger årlig betydelige beløp i rammeoverføringene til fylkeskommunene som bl.a. skal finansiere drift av kollektivtransport. Totalt bevilger staten årlig om lag 12 000 mill. kroner til investeringer i infrastruktur, kjøp av persontransporttjenester og via rammetilskuddet til fylkeskommunene. Det fylkeskommunale tilskuddet til drift av lokal kollektivtransport utgjorde i 2002 om lag 4 000 mill. kroner. I tillegg til disse virkemidlene vil ordningene med lav momssats for persontransport, belønningsordningen, studentrabatter og statlig kjøp av transporttjenester med tog, ferjer, Hurtigruta og i luftfarten også bidra til å styrke kollektive transportmidler.

Regjeringen har også forventninger til at forsøkene med alternativ organisering av transportforvaltningen i storbyområdene vil gi positive samordningseffekter og et bedre lokalt kollektivtilbud. Utviklingen av transporttilbudet må også ses i sammenheng med Regjeringens mål om tilgjengelighet for alle.

Regjeringen vil ha en reell konkurranse om drift av persontransport med jernbane og lyser ut de første strekningene på anbud i løpet av 2004.

For å følge opp målsettingen i St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport vil Samferdselsdepar-

tementet øke innsatsen til særskilte kollektivtrafikktiltak til om lag 2 500 mill. kroner totalt i planperioden. I tillegg kommer eventuell finansiering over samlet statlig finansieringsordning for kollektivtransportinfrastruktur. Dette er en betydelig økning i forhold til dagens nivå. Det er i budsjettet for 2004 satt av om lag 250 mill. kroner til særskilte tiltak for kollektivtrafikken, som inkluderer om lag 110 mill. kroner i ordinære statlige midler samt midler fra ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler. I tillegg til statlige midler blir bompenger brukt til særskilte tiltak for kollektivtransporten.

For å styrke kollektivtransportens konkurransevne mener Samferdselsdepartementet det er viktig at tiltak som bedrer kollektivtransportens framkommelighet, spesielt i de store byene, prioriteres. Forsøk med alternativ forvaltningsorganisering i de fire byområdene vil dessuten gi mulighet på en enda bedre måte å rette innsatsen inn på de områdene hvor ressursene kaster mest av seg ift. helhetlige og effektive transportløsninger. I tillegg har Samferdselsdepartementet som en del av oppfølgingen av St.meld. nr. 26 (2001-2002) etablert en belønningsordning som prioriterer byer som lykkes i å øke kollektivtransportens andel av trafikkveksten.

Det er i Nasjonal transportplan 2006-2015 gjort overordnede prioriteringer innenfor økonomiske rammer. Ytterligere konkretisering av investeringsplanene og fordeling av midler til de ulike formålene blir gjennomført i handlingsprogrammene.

7.4.2 Merknader frå komiteen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at Regjeringen vil styrke kollektivtransportens konkurransevne slik at befolkningen skal kunne benytte et velfungerende og effektivt kollektivtilbud. Flertallet støtter dette.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er svært tilfreds med at Regjeringen vil øke innsatsen til særskilte kollektivtiltak med 2 500 mill. kroner i planperioden. I tillegg kommer en eventuell finansiering over samlet statlig finansieringsordning for kollektivinfrastruktur. Til sammen innebærer dette en betydelig styrking av innsatsen for kollektivtransport i forhold til dagens nivå.

Disse medlemmer viser til at staten årlig bevilger betydelige beløp i rammeoverføringene til fylkeskommunene som blant annet skal finansiere drift av kollektivtransport. Totalt bevilger staten årlig om lag 12 mrd. kroner til investeringer i infrastruktur, kjøp av persontransporttjenester og via rammetilskuddet til fylkeskommunene. Disse medlemmer vil også peke på at ordningen med lav momssats for persontransport, belønningsordningen og studentrabatter er virkemidler som vil styrke kollektive transportmidler.

Disse medlemmer deler Regjeringens forventning om at forsøkene med alternativ organisering av transportforvaltningen i storbyene skal gi positive samordningseffekter og et bedre lokalt kollektivtilbud.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke betydningen av en godt utbygd kollektivtransport. Uten en effektiv kollektivtransport i de største byene er det umulig å nå de nasjonale målene om redusert forurensning og støy.

Prioritering av trafikkavvikling med kollektivtransport i byområder kan gi betydelige fordeler også for de øvrige transportbrukerne, og spesielt til næringslivets transport. Kollektivtransporten er ryggraden i transportsystemet i de store byene.

Disse medlemmer vil peke på at kollektivavvikling av rushtrafikk rundt de store byene er den mest miljøvennlige og samfunnsøkonomisk mest lønnsomme løsningen. Sammenliknet med rushtrafikkavvikling med privatbil er kollektive løsninger mindre arealkrevende, mindre forurensende og gir færre støyproblemer. Vi kan ikke nullstille bilismen. Derfor er det viktig at en finner realistiske løsninger som skaper den nødvendige balansen mellom privatbilismen og kollektive trafikk-løsninger. Dette vil kreve en betydelig offentlig innsats. Norge er i dag på bunn i europeisk sammenheng når det gjelder tilskudd til kollektivtrafikken. I Oslo dekker det offentlige 31 pst. av driftskostnadene og i Bergen bare 8 pst. Snittet for de største europeiske byene er 49 pst. Kollektivtransporten har fått for mange løfter og for lite handling. Konsekvensen har blitt en nedprioritering av kollektivtransporten, økte reisekostnader for passasjerene, redusert tilbud og et stadig dårligere materiell.

Disse medlemmer vil peke på at Oslo Sporveier er i en særstilling blant kollektivselskapene. Årlig frakter selskapet dobbelt så mange passasjerer som NSB. På tross av reduserte kommunale driftstilskudd de siste årene har selskapet hatt en økning i passasjerantallet. Mangel på investeringer og vedlikehold har imidlertid ført til store problemer i trafikkavviklingen både for Oslo og Akershus. Den alvorlige situasjonen krever en felles innsats fra både staten, Oslo kommune og Akershus fylke.

Disse medlemmer vil vise til at det er viktig at forsøkene med alternativ forvaltningsorganisering av kollektivtrafikken lykkes slik at vi i framtiden bedre kan sikre et godt kollektivtilbud til innbyggerne. Sammen med tiltak som kan bedre kollektivtrafikkens framkommelighet, vil en suksess på dette området også bidra til et vesentlig forbedret miljø i de store byene.

Disse medlemmer vil videre vise til at ordninger som lav momssats for persontransport, belønningsordningen, studentrabatter og statlige kjøp har vært viktige bidrag til å styrke kollektivtransporten. Men fortsatt er mangelen på friske penger akutt mange steder i landet. Det gjelder først og fremst de større byene. Derfor er det viktig med en mer offensiv satsing i planperioden.

Disse medlemmer viser til at de samlede midlene som er bevilget til kollektivtransport av fylkeskommunene de 15 siste årene er redusert betydelig. Dette har ført til dårligere kollektivtilbud mange steder i landet, også i mange av de største byene. Disse

medlemmer mener det er avgjørende for den samlede kollektivtransporten at disse bevilgningene økes, og at fylkeskommunene settes i stand til å bedre kollektivtilbudet.

Disse medlemmer vil peke på at den statlige støtten til kollektivtransport går via ulike ordninger:

- overføring til fylkeskommunene
- investering, drift og offentlig kjøp av persontransport på jernbanen
- insentivordningen for kollektivtransport i storbyene
- alternativ bruk av riksveimidler til kollektivtransport

I tillegg bevilger staten årlig milliardbeløp til øvrige riksveier som i hovedsak blir fordelt og prioritert til enkelte prosjekt av fylkeskommunen.

Disse medlemmer mener at jernbanen fortsatt må være et statlig ansvar. Dette gjelder også insentivordningen for å sikre at ordningen fungerer som en stimulans og belønning for storbyene.

Disse medlemmer ber Regjeringen utrede å bake inn insentivbaserte elementer i flere deler av statens overføringer kollektivtransporten.

Ut over dette ser disse medlemmer at det kan ha mange fordeler i seg at fylkeskommunene fritt kan disponere de samlede midlene til drift og investering til kollektivtiltak og øvrige riksveier. Disse medlemmer viser til merknad der en ber om forsøk på dette. Disse medlemmer vil be om at det legges fram en sak om dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil derfor foreslå en økt ramme for styrking av kollektivtrafikken med 1,5 mrd. kroner i perioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine rammer, merknader og forslag under pkt. 1.2.3 i dette dokument.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener det trengs et kraftig løft for kollektivtransporten, og foreslår en økt ramme for styrking av kollektivtransporten på 6,5 mrd. kroner i perioden. Disse midlene skal i hovedsak disponeres til belønningsordningen for kollektivtransport i de store byene.

Disse medlemmer vil vise til at Statens vegvesen har utviklet standardkrav til vegnettet (vegnormaler). Disse har vært retningsgivene for planleggingen og utbyggingen av vegnettet. Tilsvarende standardkrav finnes ikke for kollektivtilbudet.

Disse medlemmer mener at slike kvalitetskriterier for kollektivtrafikken (kollektivnormaler) må utvikles for:

- Byområdene
- Transportkorridorene mellom byområdene
- Distrikter med tynt befolkningsgrunnlag.

Kvalitetskrav til kollektivtilbudet i byene bør inneholde krav om rutenettet, reisetid, frekvens, regularitet, kapasitet, tilgjengelighet, pris og informasjon.

Medlemen i komiteen frå Senterpartiet meiner det er viktig å utforme ein samferdselspolitikk for heile landet. Det vil difor vere viktig å satse på andre trafikk-løysingar for byar og bynære område enn for resten av landet. Denne medlemen vil difor vise til at det er naudsynt å prioritere kollektivtransport i desse områda. For byane vil det og vera naudsynt å setje i verk tiltak for å redusere veksten i privatbilismen.

Denne medlemen er oppteken av å betre balansen mellom arbeidsplassar og bustadar, slik at ein kan redusere pendlinga inn til bysentra. Det vil vere viktig å styrkje alternativa til privatbilismen, særleg i rush-tida, samstundes med ei innføring av tiltak vil gjere det vanskelegare å nytte eigen bil i sentrum.

Denne medlemen viser til at ei satsing på auka kollektivtransport, vil føre til betre og miljøvenlege løysingar som kan spare samfunnet for utgifter grunna mellom anna forureining og støy.

8. TRANSPORTKORRIDORAR

8.1 Utfordringar og hovudprioriteringar

8.1.1 Samandrag

Regjeringen legger i meldingen opp til et sterkere fokus på transportkorridorenes funksjon og betydning enn i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. Dette er nødvendig for å kunne gjøre vurderinger på tvers av transportsektorene, blant annet fordi konkurranseflater og potensialet for samarbeid og samordning mellom transportmidlene varierer mellom korridorene.

Det er i arbeidet med Nasjonal transportplan definert åtte transportkorridorer med forbindelser til utlandet.

Hovedutfordringer i transportkorridorene er i første rekke knyttet til:

- Sikkerhet: De største utfordringene ligger i vegsektoren, men det er også store utfordringer knyttet til økte krav til sikkerhet og terrorberedskap i luftfarten og sjøfarten. Den økende oljetransporten med skip fra Nordvest-Russland krever særskilt oppfølging.
- Framkommelighet for næringslivet: Tiltak som bidrar til å fjerne flaskehalser, redusere framføringstid og øke framkommeligheten i alle transportsektorene kan medvirke til at næringslivets samlede logistikkostnader reduseres.
- Overføring av gods fra veg til sjø og bane: Bedre terminaler og knutepunkters tilknytning til det øvrige transportnett og økt kapasitet på jernbanelinjet.
- Styrket kollektivtransport: Innsatsen for å styrke kollektivtransporten er i første rekke rettet inn mot byområdene, men det er viktig å tilrettelegge for gode kollektivløsninger også for lange reiser.

Hovedtyngden av investeringene i transportkorridorene er knyttet til veg- og jernbaneinfrastruktur. I sjøtransportsektoren vil innsatsen hovedsakelig rettes inn mot å bedre sikkerheten og beredskapen langs kysten. I tillegg vil mye av innsatsen i sjøtransport- og luftfartssektoren bidra til å styrke sikkerheten og bedre effektiviteten i terminaler og knutepunkter. Dette fordrer igjen god tilknytning til veg- og jernbanelinjet samt til farledene.

Det vil bli lagt økt vekt på en politikk der utbygging av hovedvegnettet i de større byområdene og infrastruktur for kollektivtransport vurderes i sammenheng, og det legges opp til at trafikkveksten her skjer med kollektive transportmidler.

8.1.2 Merknader frå komiteen

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet vil vise til sin generelle merknad om auke i løyvingane til jernbanesektoren under kapittel 7.2.1.2. Når det gjeld fordeling av midlane, vil desse medlemene vise til dei prioriteringar som er gjort av Jernbaneverket og av fylkeskommunane. Desse medlemene vil difor ikkje gå inn på fordeling av jernbanemidlar på dei ulike transportkorridorane.

8.2 Tilknytning til internasjonale transportnettverk

8.2.1 Samandrag

UTVIKLING AV TRANSPORTKORRIDORAR OG -NETTVERK I EUROPA

Hensynet til de internasjonale transportene og et effektivt indre marked i Europa krever prioriteringer og koordineringer på et overnasjonalt nivå. For å styrke hensynet til de lange og grenseoverskridende transportene har EU definert et Transeuropeisk nettverk for transport, TEN-T. TEN-T er innlemmet i EØS-avtalen, men avtalen omfatter ikke de finansielle sidene ved TEN.

De såkalte "motorveger til sjøs" og deler av de Pan-europeiske korridorene i de nye medlemslandene skal også inkluderes i nettverket. Disse korridorene representerer forbindelser mellom tunge befolkningsentra i Øst- og Mellomeuropa eller mellom øst- og vesteuropeiske befolkningsentra.

Fiskeridepartementet vil gå i dialog med EU-kommisjonen for å avklare nærmere hvordan Norge som EØS-land omfattes av de nye retningslinjene knyttet til "motorveger til sjøs".

Med samme status som korridorene er transportnettverket i Barentsregionen definert som "Barents Euro-Arctic Transport Area" (BEATA). Norge deltar aktivt i arbeidet i BEATA, med sikte på å utvikle og samordne transportnettverket i regionen. Det er definert et stamnett som dekker alle transportsektorene i de fire landene som inngår i regionen.

UTANLANDSSAMBAND

Norges åpne økonomi gjør at det er viktig også å fokusere på de viktigste transportforbindelsene inn og

ut av landet, ettersom transporten til og fra utlandet bruker den samme infrastrukturen som de innenlandske transportstrømmene.

For å skille ut de utenlandske transportene og viktige knutepunkter i utlandet er det i arbeidet med NTP definert fire utenlandsforbindelser (U1-U4):

- U-1: Oslofjorden - Sverige/Danmark/Storbritannia/kontinentet/Øst-Europa
- U-2: Trøndelag - Sverige/Finland ("Midtlink")
- U-3: Nord-Norge - Sverige/Finland/Russland - Øst-Europa/kontinentet
- U-4: Nord-Norge og Vest-Norge - kontinentet/Storbritannia.

8.2.2 Merknader frå komiteen

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti er enig med Regjeringen i at Norge må delta i utviklingen av internasjonale transportårer for personer og gods. Disse medlemmer mener "Motorveger til sjøs" er å foretrekke framfor motorveger på land.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at modernisering av jernbanen kan åpne spennende muligheter for å knytte tett bånd med våre naboland. Disse medlemmer viser til forslag om å utrede høyhastighetsbane mot Stockholm og Göteborg, og en styrking av Meråkerbanen. Disse medlemmer ønsker også å få utredet bygging av jernbane på strekningene Narvik - Tromsø og Kirkenes - Nikkel, som et ledd i utviklingen av Barentsregionen.

Disse medlemmer mener at også mellomriksvegene er viktige årer for å bygge økonomiske og menneskelige bånd med nabolandene.

8.3 Dei nasjonale transportkorridorane

8.3.1 Samandrag

Til strekningsvise stamveg- og jernbaneinvesteringer i korridorene har Samferdselsdepartementet lagt til grunn en statlig investeringsramme på til sammen 37 520 mill. kroner for perioden 2006-2015. Videre er det regnet med 11 330 mill. kroner i bompenger.

For prosjekter som startes opp i planperiodens første fireårsperiode med en kostnadsramme på over 200 mill. kroner er det i meldingen gitt en detaljert omtale av prosjektet sammen med de viktigste virkningene. Større prosjekter som forutsettes startet opp i siste del av planperioden er også omtalt, men ikke med samme detaljeringsgrad.

Korridorene er:

- Oslo-Svinesund/Kornsjø
- Oslo-Ørje/Magnor
- Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger
- Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim
- Oslo-Bergen/Haugesund (med arm via Sogn til Førde)
- Oslo-Trondheim (med armer til Ålesund og Måløy)
- Trondheim-Bodø (med armer for stamveg- og jernbaneforbindelser til svenskegrensen)
- Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes (med arm til Lofoten og stamveg- og jernbaneforbindelser til grensene mot Sverige, Finland og Russland).

Tabell 8.2 i meldingen viser fordelingen av investeringsrammene for stamveger og jernbanestrekninger. Prioriteringen av mindre prosjekter og tiltak på stamvegnettet vil først bli endelig avklart i forbindelse med utarbeidelsen av handlingsprogrammet. Dette kan medføre behov for justeringer av fordelingen mellom stamvegrutene. Investeringer under Jernbaneverkets programområder vil først bli fordelt under utarbeidelsen av handlingsprogrammet, og er følgelig ikke innarbeidet i tabellen.

Tabell 8.2 Strekningsvise stamveg- og jernbaneinvesteringer i korridorene for perioden 2006 - 2015. Mill. 2004-kroner.

Korridor/rute	2006-2009		2006-2015	
	Stat	Annen finans.	Stat	Annen finans.
<i>1. Oslo - Svinesund</i>				
E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	2 000	1 000	2 250	1 000
Østfoldbanen	490		4 330	
<i>Sum</i>	<i>2 490</i>	<i>1 000</i>	<i>6 580</i>	<i>1 000</i>
<i>2. Oslo - Ørje/Magnor</i>				
E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo	260	150	1 050	400
Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta	280	200	660	700
Rv 35 Jessheim - Hønefoss - Hokksund	30		60	
<i>Sum</i>	<i>570</i>	<i>350</i>	<i>1 770</i>	<i>1 100</i>
<i>3. Oslo - Grenland - Kristiansand - Stavanger</i>				
E18 Oslo - Kristiansand	2 040	150	3 830	2 700
E39 Kristiansand - Stavanger - Bergen	280	40	2 330	1 600

Korridor/rute	2006-2009		2006-2015	
	Stat	Annen finans.	Stat	Annen finans.
Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum	50		100	
Rv 150 Ring 3 Oslo (Ulvensplitten - Tjernsmyr)	750	400	880	400
Drammenbanen (Oslo S - Drammen)	1 870		2 340	
Vestfoldbanen (Drammen - Skien)	270		2 100	
Sørlandsbanen (Drammen - Stavanger)	1 050		1 050	
<i>Sum</i>	<i>6 310</i>	<i>590</i>	<i>12 630</i>	<i>4 700</i>
<i>4. Stavanger - Bergen - Ålesund - Trondheim</i>				
E39 Bergen - Ålesund med tilknytninger	540		1 630	
E39 Ålesund - Trondheim	210	100	530	100
Rv 13 Jøsendal - Voss	50		280	200
Rv 9 Kristiansand - Haukeligrend	50	75	110	100
<i>Sum</i>	<i>850</i>	<i>175</i>	<i>2 550</i>	<i>400</i>
<i>5. Oslo - Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Førde</i>				
E134 Drammen - Haugesund	150	30	510	30
E16 Sandvika - Bergen	750	200	1 590	400
Rv 7/52 Hønefoss - Gol - Borlaug	170		470	
Rv 36 Seljord - Eidanger	50		170	
Bergensbanen (Hønefoss - Bergen)	80		200	
<i>Sum</i>	<i>1 200</i>	<i>230</i>	<i>2 940</i>	<i>430</i>
<i>6. Oslo - Trondheim med armer til Ålesund og Måløy</i>				
E6 Oslo - Trondheim	1 070	400	3 820	2 600
Rv 15 Otta - Måløy	50		110	
E136 Dombås - Ålesund	160		660	300
Rv 3 Kolomoen - Ulsberg	50		260	
Rv 4 Oslo - Mjøsbrua	170		840	400
Rv 70 Oppdal - Kristiansund	20		60	
Hovedbanen (Alnabru-terminalen)	160		160	
Dovrebanen	0		900	
<i>Sum</i>	<i>1 680</i>	<i>400</i>	<i>6 810</i>	<i>3 300</i>
<i>7. Trondheim - Bodø med armer til svenskegrensen</i>				
E6 Trondheim - Bodø med tilknytninger	470		1 640	400
Nordlandsbanen (Trondheim - Bodø)	460		740	
<i>Sum</i>	<i>930</i>		<i>2 380</i>	<i>400</i>
<i>8. Bodø - Narvik - Tromsø - Kirkenes med arm til Lofoten og til grensene med Sverige, Finland og Russland</i>				
E6 Bodø - Nordkjosbotn med tilknytninger	650		1 220	
E6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger	210		640	
<i>Sum</i>	<i>860</i>		<i>1 860</i>	
<i>Totalt</i>	<i>14 890</i>	<i>2 845</i>	<i>37 520</i>	<i>11 330</i>

I første del av planperioden vil en stor del av stamveginvesteringene gå til å fullføre allerede igangsatte prosjekter. De viktigste prosjektene er:

- E6 Nordre avlastningsveg
- E6 Jevika-Selli
- E10 Lofotens fastlandsforbindelse
- E18 Bjørvikaprojektet
- E18 Høvik-Frydenhaug
- E18 Kopstad-Gulli
- E16 Wøyen-Bjørum
- Rv 2 Kløfta-Nybakk.

Bindingene på jernbane utgjør kun et mindre beløp knyttet til strekningen Sandvika-Asker og Lieråstunnelen på Drammensbanen.

8.3.2 Merknader frå komiteen til investeringar i dei enkelte transportkorridorane

Medlemene i komiteen frå Høgre og Kristeleg Folkeparti støttar framlegget i meldinga om prioriteringar og fordeling av rammer for korridorane.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet støttar framlegget i meldinga om fordeling av rammer for korridorane.

Desse medlemene viser elles til sine forslag til auke i planrammene til korridorane.

Desse medlemene viser til den enkelte korridor når det gjeld fordeling av auken på prosjekt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet forslag til fordeling av den økonomiske planramme på korridorer går fram av tabellen.

Fremskrittspartiets forslag til fordeling av økonomisk planramme på korridorer

Korridor/rute	Regjeringens forslag 2006-2009		FrP tillegg 2006-2009		Regjeringens forslag 2006-2015		FrP tillegg 2006-2015	
	Stat	Annen finans.	Stat		Stat	Annen finans.	Stat	
<i>1. Oslo-Svinesund</i>								
E6 Riksgrensen/Svinesund-Oslo	2 000	1 000	1 000		2 250	1 000	1 000	
Østfoldbanen	490		-200		4 330		-2 000	
<i>Sum</i>	<i>2 490</i>	<i>1 000</i>			<i>6 580</i>	<i>1 000</i>		
<i>2. Oslo-Ørje/Magnor</i>								
E18 Riksgrensen/Ørje- Oslo	260	150	1200		1 050	400	3 000	
Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta	280	200	500		660	700	1 500	
Rv 35 Jessheim-Hønefoss-Hokksund	30		450		60		450	
<i>Sum</i>	<i>570</i>	<i>350</i>			<i>1 770</i>	<i>1 100</i>		
<i>3. Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger</i>								
E18 Oslo- Kristiansand	2 040	150	3000		3 830	2 700	6 500	
E39 Kristiansand - Stavanger - Bergen	280	40	2000		2 330	1 600	3 900	
Rv 23 Lier - Drøbak-Vassum	50		250		100		250	
Rv 150 Ring 3 Oslo (Ulvensplitten-Tjernsmyr)	750	400	300		880	400	500	
Drammenbanen (Oslo S-Drammen)	1 870		-370		2 340		-1 000	
Vestfoldbanen (Drammen - Skien)	270		-170		2 100		-1 300	
Sørlandsbanen (Drammen - Stavanger)	1 050				1 050		-500	
<i>Sum</i>	<i>6 310</i>	<i>590</i>			<i>12 630</i>	<i>4 700</i>		
<i>4. Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim</i>								
E39 Bergen-Ålesund med tilknytninger	540		650		1 630		1 630	
E39 Ålesund-Trondheim	210	100	550		530	100	790	
Rv 13 Jøsendal-Voss	50				280	200		
Rv 9 Kristiansand-Haukeligrend	50	75	75		110	100	100	
<i>Sum</i>	<i>850</i>	<i>175</i>			<i>2 550</i>	<i>400</i>		
<i>5. Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Førde</i>								
E134 Oslo - Haukeli - Odda - Bergen	150	30	1330		510	30	3 330	
E16 Sandvika-Bergen	750	200	700		1 590	400	1 700	
Rv 7/52 Hønefoss-Gol-Borlaug	170	100	100		470		200	
Rv 36 Seljord-Eidanger	50		50		170		50	
Bergensbanen (Hønefoss-Bergen)	80		-40		200		-100	
<i>Sum</i>	<i>1 200</i>	<i>230</i>			<i>2 940</i>	<i>430</i>		
<i>6. Oslo-Trondheim med armer til Ålesund og Måløy</i>								
E6 Oslo-Trondheim	1 070	400	3000		3 820	2 600	10 000	
Rv 15 Otta-Måløy	50		300		110		300	
E136 Dombås-Ålesund	160		700		660	300	700	
Rv 3 Kolomoen - Ulsberg	50		400		260		600	
Rv 4 Oslo-Mjøsbrua	170		600		840	400	1 300	
Rv 70 Oppdal-Kristiansund	20		20		60		100	
Hovedbanen (Alnabru-terminalen)	160				160			
Dovrebanen	0				900		-400	
<i>Sum</i>	<i>1 680</i>	<i>400</i>			<i>6 810</i>	<i>3 300</i>		

Korridor/rute	Regjeringens forslag 2006-2009		FrP tillegg 2006-2009		Regjeringens forslag 2006-2015		FrP tillegg 2006-2015	
	Stat	Annen finans.	Stat	Stat	Stat	Annen finans.	Stat	Stat
<i>7. Trondheim-Bodø med armer til svenske- grensen</i>								
E6 Trondheim-Bodø med tilknytninger	470		3530		1 640	400		8 000
Nordlandsbanen (Trondheim-Bodø)	460				740			-350
<i>Sum</i>	<i>930</i>				<i>2 380</i>	<i>400</i>		
<i>8. Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes med arm til Lofoten og til grensene med Sverige, Finland og Russland</i>								
E6 Bodø-Nordkjosbotn med tilknytninger	650		500		1 220			5 000
E6 Nordkjosbotn-Kirkenes med tilknytninger	210		500		640			2 500
<i>Sum</i>	<i>860</i>				<i>1 860</i>			
<i>Totalt</i>	<i>14 890</i>	<i>26 575</i>	<i>20 470</i>		<i>37 520</i>	<i>11 330</i>		<i>46 950</i>

8.3.2.1 KORRIDOR 1 OSLO-SVINESUND/KORNSJØ

8.3.2.1.1 Generelle merknader til korridoren.

Komiteen vil peika på at dette er den viktigaste transportkorridoren mot utlandet og at 80 pst. av den landbaserte transporten av personar og gods til utlandet går gjennom Østfold.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti støtter forslaget i meldingen om fordeling av rammer for korridoren.

Disse medlemmer er svært tilfreds med den betydelige satsingen Regjeringen foreslår i denne korridoren i planperioden, både for veg og for jernbane.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet støttar Regjeringa sitt framlegg til rammer for korridoren, og viser til eigne merknader om eventuell forsering av prosjekt og auke av rammer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme for stamveger på 2 250 mill. kroner og 4 330 mill. kroner til jernbanen for denne korridoren i planperioden, og at det i tillegg er regnet med 1 000 mill. kroner i bompenger. Flertallet støtter denne rammen.

Flertallet viser til at dette er Norges viktigste transportkorridor mot utlandet, både for veg og jernbane. Framkommeligheten i korridoren er dermed av stor betydning for næringslivet i store deler av landet, også i distriktene. Korridoren er også viktig for avvikling av nærtrafikk med jernbane inn mot Oslo.

Flertallet merker seg at Jernbaneverket og Statens vegvesen har lagt fram et felles analysegrunnlag som viser at det er et klart potensial for å øke transportvolumet for jernbanen i korridoren, men at utbygging av jernbanens infrastruktur bare i liten grad vil påvirke trafikkvolumet på veg. Flertallet vil derfor under-

streke at det av hensyn til trafiksikkerhet og framkommelighet for næringslivets transporter også nødvendigjgjør den foreslåtte utbyggingen av E6.

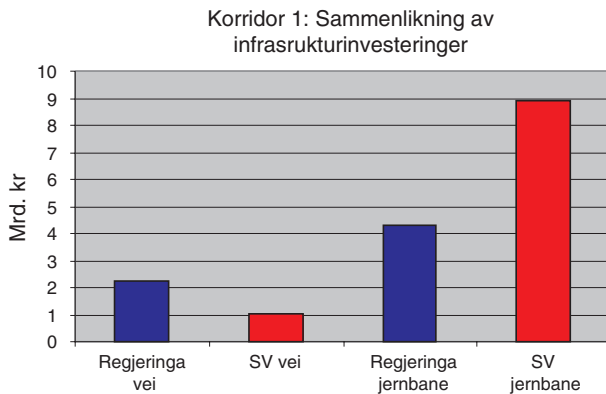
Flertallet viser til foreslåtte havnestrukturer og vil spesielt peke på viktigheten av samarbeid mellom havnene. Flertallet vil særlig peke på Borg, Drammen og Grenland som viktige havner ved en eventuell etablering av en regional havneutløsning for godshåndtering til/fra Østlandsområdet.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at dette er en korridor hvor mesteparten av godstrafikken fra Norge til Europa fraktes. Disse medlemmer mener det er av stor strategisk betydningen for effektiviteten til norsk eksportrettet transport, sikkerhet på vei og reduserte miljøutslipp at jernbanen på denne strekningen rustes opp til å ta godstransporter, slik at vi kan få til et skifte fra vei til bane i denne korridoren.

Disse medlemmer vil også understreke at dette er en korridor med kapasitetsproblemer på jernbanen, spesielt på strekningen Oslo-Ski. Dette skaper problemer både for lokaltog- og Intercity-trafikken på strekningen. Dette underminerer markedsgrunnlaget for togtransport og er uholdbart.

Disse medlemmer vil understreke at dette er en korridor med mange alvorlige trafikkulykker, og er glad for at Regjeringen i forbindelse med St.prp. nr. 62 (2003-2004) går inn for raskt å få satt opp midtdelelere på de mest trafikkfarlige strekningene. Disse medlemmer vil utvide dette arbeide til å gjelde flere strekninger.

Disse medlemmer vil understreke at dette er en strekningen hvor toget har åpenbare fortrinn. Disse medlemmer foreslår derfor å øke bevilgningene til jernbane på strekningen med 3,8 mrd. kroner, og redusere bevilgningene til stamveinettet med 1,2 mrd. kroner. Sammenliknet med Regjeringa si satsing vil Sosialistisk Venstreparti si satsing i korridoren se ut som vist i figuren nedenfor:



8.3.2.1.2 Jernbane

Komiteen har merka seg at Samferdselsdepartementet vil prioritere bygging av nytt dobbeltspor i ny trasé på strekninga Kolbotn-Ski. Dette er eit godt bidrag til å redusere køyretidene og minske risikoen for forseinkingar.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil likevel peike på at dette ikkje løyser dei verkelege problema som ligg i persontransporten frå Østfold/Akershus og inn til Oslo.

Fleirtalet meiner difor et det er av stor viktighet at dobbeltsporutbygginga vert forsert og gjennomført samanhengande frå Oslo til Ski i planperioden.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet har merka seg at Østfold fylkeskommune mellom anna ut i frå omsyn til godstransport ynskjer å byggja Mossetunnelen før strekninga Haug - Onsøy, og støttar dette.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen legger til grunn en investeringsramme på 4 330 mill kroner i planperioden, med oppstart av nytt dobbeltspor på Østfoldbanen mellom Kolbotn og Ski, inkludert ny Ski stasjon, som det første store prosjektet som startes opp. Disse medlemmer støtter denne innsatsen.

Disse medlemmer er svært tilfreds med denne prioriteringen av jernbanen på strekningen, som vil gi kortere kjøretid, større kapasitet og bedre punktlighet for all person- og godstrafikk i korridoren. Disse medlemmer mener den sterke jernbanesatsingen legger til rette for økt andel kollektivtrafikk i det sentrale Østlandsområdet.

Disse medlemmer viser til at kostnadsoverslaget på parsellen Haug – Onsøy er beregnet til 942 mill. kroner (i 2004-priser). I Nasjonal transportplan 2006-2015 er prosjektet foreslått fullfinansiert i planperioden. Utbyggingen vil muliggjøre økt toghastighet samtidig med at fleksibiliteten og punktligheten forbedres, bl.a. gjennom fjerning av 12 planoverganger.

Disse medlemmer viser videre til at parsellen Sandbukta – Moss – Såstad er kostnadsberegnet til 1 840 mill. kroner (i 2004-priser). Delparsellen Sandbukta – Moss stasjon (Mossetunnelen) er kostnadsberegnet til 1 360 mill. kroner (i 2004-priser).

Disse medlemmer er videre kjent med at byggingen av delprosjektet Sandbukta – Moss stasjon (Mossetunnelen) gir mindre effekt for jernbanedriften i forhold til økt hastighet og økt kapasitet enn Haug - Onsøy, men at prosjektet vil legge forholdene bedre til rette for byutvikling i Moss og er arealmessig gunstig for to bedrifter i området.

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

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til forslag om ei auka ramme på 10 mrd. kroner til jernbaneinvesteringar i perioden, og til at denne auken i hovudsak skal skje i første del av perioden. Dette vil gje rom for forsering og for å byggja dobbeltspor Oslo til Fredrikstad.

Komiteen medlemmer fra Fremskrittspartiet legger vekt på at dobbeltsporet Østfoldbanen Kolbotn-Ski inkludert ny Ski stasjon blir gjennomført. Disse medlemmer mener dette er nasjonal- og bedriftsøkonomisk riktig idet befolkningstettheten tilsier at en effektiv kollektivtrafikk på denne banestrekning (Ski-Oslo) på sikt kan bli konkurransedyktig i både pris og kvalitet.

Disse medlemmer er av den oppfatning at gode adkomstløsninger og stasjonsfasiliteter tilpasset fire spor kan bidra til at mange pendlere som i dag kjører bil på en underdimensjonert vei til og fra Oslo, kan finne jernbane som et alternativt transportmiddel.

Disse medlemmer understreker betydningen av å bygge parkeringshus og tilby P-plass for togpendlere. Et slikt "park and ride" system er godt innarbeidet i mange andre land. Pendlerparkering med tilstrekkelig kapasitet som en del av kollektivpakken fra stasjonene Ski, Asker eller Lillestrøm, kan bidra positivt til at passasjervolumet i kollektivtrafikken vil kunne øke. Disse medlemmer mener at slike tiltak i forbindelse med tilretteleggingen av kollektivtrafikken kan føre til at flere reiser kollektivt.

Disse medlemmer ønsker å skyve ut i tid de øvrige investeringer på Østfoldbanen idet oppgraderingen av E18 Svinesund-Oslo vil bli av vesentlig betydning.

Disse medlemmer foreslår derfor at Regjeringens forslag til investeringsramme for perioden 2006-2009 blir redusert med 200 mill. kroner og for hele planperioden 2006-2015 en reduksjon totalt med 2 000 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil bruke 3,8 mrd. kroner mer til jern-

bane på denne korridoren i perioden. Denne økningen fordeles på følgende prosjekter:

- Kolbotn-Oslo: 3,0 mrd. kroner
- Sandbukta-Moss: 0,5 mrd. kroner
- Fredrikstad stasjon: 0,2 mrd. kroner
- Fjernstyring Østre linje: 0,1 mrd. kroner

Disse medlemmer viser til den betydningen prosjektet Sandbukta - Moss har for godstransporten på jernbane i korridoren.

Disse medlemmer viser også til at denne korridoren er avgjørende for muligheten til å skape et godt togtilbud på strekningen Oslo-Gøteborg. På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med konkrete planer for en sammenhengende høyhastighetsbane på strekningen Oslo-Gøteborg med tanke på økt person- og godstrafikk. Planene må foreligge før neste rullering av NTP."

8.3.2.1.3 Veg

Fleirtallet i komiteen, alle unnateke medlemmene fra Sosialistisk Venstreparti, er kjent med at E6 i Østfold har vore ei svært ulukkesutsett strekning, og er glad for at strekningen vil vera fullt utbygd som firefelts motorveg i 2009.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser i denne forbindelse også til Regjeringens forslag i St.prp. nr. 62 (2003-2004) om å bygge midlertidige midtrekkverk på deler av E6 Østfold allerede i år, og iverksette andre midlertidige tiltak for å forhindre møteulykker inntil hele den nye firefeltsvegen er ferdig. Flertallet slutter seg til disse forslagene, og viser til sine merknader i Innst. S. nr. 222 (2003-2004).

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme for E6 i korridoren på 2 250 mill. kroner i planperioden, hvorav 2 000 mill. kroner i første fireårsperiode, og at det i tillegg er regnet med 1 000 mill. kroner i bompenger fra Østfoldpakka. Disse medlemmer støtter denne innsatsen.

Disse medlemmer er meget tilfreds med at Regjeringen med dette følger opp planene om ferdigstilling av E6 gjennom Østfold, slik at denne kan stå ferdig som sammenhengende motorveg senest i 2009. Disse medlemmer vil understreke at Regjeringen med dette har sørget for en vesentlig framskynding av E6-utbyggingen i forhold til forslaget i forrige NTP, framlagt av regjeringen Stoltenberg.

Disse medlemmer ser videre positivt på det lokale initiativet om å framskynde ferdigstillingen av E6-utbyggingen ytterligere, men er kjent med at dette vil forutsette større endringer i finansieringsopplegget.

Disse medlemmer legger til grunn at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en nærmere vurdering av dette.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet har merka seg Østfold fylkeskommune sitt ynskje om å forsera E6-utbygging ytterlegare, og har forståing for dette. Desse medlemene ber departementet i samråd med fylkeskommunen om å arbeida for ei slik forsering, enten ved å forsera dei statlege løyvingane eller ved å gje bompengeselskapet høve til låneopptak for å finansiere dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at stamveirute 1/korridor 1 er Norges hovedfartsåre for landevegseksport inn og ut fra Norge og at trafikk tettheten er den største i landet.

Disse medlemmer viser til at den største parten av landevegseksporten går denne traséen, til tross for at vegen fremdeles ikke kan klassifiseres som en fullgod hovedvegforbindelse til og fra Norge. Disse medlemmer viser til at skiftende regjeringer over lang tid har neglisjert utbyggingen, mens både Sverige og Danmark har bygd ut fullgode motorveger klasse A til kontinentet.

Disse medlemmer ønsker en full utbygging av hele stamvegrute 1/korridor 1 til motorveg klasse A.

Disse medlemmer peker på at strekningen Oslo-Svinesund fremdeles har en usammenhengende vegstandard fra motorvei kl A til tofelts vei med kryssing i plan. Mange strekninger har fremdeles en blanding av trafikkgrupper som representerer stor risiko for alvorlige ulykker. Slik veisystemet fremstår i dag, er det miljømessig utilstrekkelig og fremkommeligheten er fremdeles elendig på lange strekninger i særdeleshet i og i nærheten av Oslo.

Disse medlemmer ser også nødvendigheten av en ny E6 bro gjennom Sarpsborg.

Disse medlemmer mener at dette viktige vegprosjektet er en ren nasjonal oppgave som inkluderer fullfinansiering fra sentrale myndigheter og fremstår uten bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser også til at stamvei 1 E6 Riksgrensen/Svinesund-Oslo har meget stor trafikk tetthet og er fremdeles meget sterkt ulykkesbelastet til tross for delvis ferdig utbygging.

Disse medlemmer vil i denne forbindelse med denne utbygging henvise til Dokument nr. 8:134 (2001-2002) forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Thore A. Nistad, Øystein Hedstrøm, Henrik Rød, Morten Høglund, Ulf Erik Knudsen, Per Ove Width, Per Erik Monsen, John I. Alvheim og Torbjørn Andersen - som går på fortgang i utbyggingen av E6/E18 fra Svinesund/Ørje via Oslo til Kristiansand.

Disse medlemmer ønsker at stamvegrute 1 E6 Riksgrensen/Svinesund-Oslo fullføres tidligst mulig i planperioden.

Disse medlemmer ønsker derfor en økning i planrammen for korridor 1 E6 Riksgrensen/Svinesund-Oslo for første del av planperioden 2006-2009 på 1 000 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til forslaget om økt ramme til øvrige riksveier i Østfold. Disse medlemmer viser også til at antallet dødsulykker på riksveinettet i Østfold er høyt. Disse medlemmer vil derfor prioritere å bruke den økte rammen til trafikksikkerhetstiltak.

8.3.2.2 KORRIDOR 2 OSLO - ØRJE/MAGNOR

8.3.2.2.1 *Generelle merknader til korridoren.*

Komiteen har merka seg at dette er den nest viktigste landverts utanlandskorridoren, og at den har mykje å seia for godstransport austover. Korridoren omfattar jernbanen, E18 og rv 2 i tillegg til rv 35 som er eit tverrsamband.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti støtter forslaget i meldingen om fordeling av rammer for korridoren.

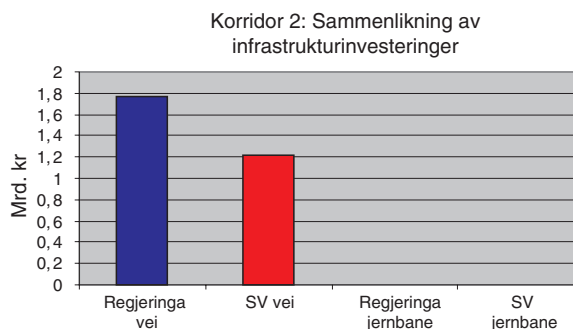
Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet støttar Regjeringa sitt framlegg til rammer for korridoren, og viser til egne merknader om eventuell forsering av prosjekt og auke av rammer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringa legger til grunn en statlig investeringsramme for stamveger på 1 770 mill. kroner for denne korridoren i planperioden, og at det i tillegg er regnet med 1 100 mill. kroner i bompenger. Flertallet støtter denne rammen.

Flertallet merker seg at Regjeringa prioriterer utbygging til fire felt på E18 i Østfold, utbygging på rv 2 mellom Kløfta og Kongsvinger, og tiltak for å øke kapasiteten og fleksibiliteten på Kongsvingerbanen. Disse medlemmer støtter en slik prioritering.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at dette er en korridor som er viktig for godstransport mellom Norge og Sverige. Disse medlemmer vil også peke på at dette er en strekning hvor toget har naturlige fortrinn, men hvor reisende i dag ikke kan velge et fullverdig togtilbud. Denne korridoren er viktig om det skal etableres et konkurransedyktig tilbud på tog mellom Oslo og Stockholm.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn redusere bevilgningene til vei med 0,55 mrd. kroner i perioden. Sammenliknet med Regjeringens satsing vil Sosialistisk Venstreparti sin satsing på infrastruktur i korridoren se ut som vist i figuren:



8.3.2.2.2 *Jernbane*

Fleirtallet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, er samd i prioriteringane med forlenging av sporanlegg frå Lillestrøm stasjon og kryssningsspor på strekninga Sørumsand - Årnes.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet viser til forslag til auka rammer til jernbaneinvesteringar og vil peika på at dette vil gje rom for opprustning og vedlikehald av lina og til ferdigstilling av togsikkerhetssystemet GSM-R.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at ferdigstilling av togsikkerhetssystemet GSM-R prioriteres innenfor vedtatt budsjett.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at strekningen Årnes-Kongsvinger mangler et fullverdig togtilbud. Disse medlemmer vil understreke at Kongsvingerbanen må sikres et intercity-tilbud gjennom offentlig kjøp av transporttjenester. Dette må ses i sammenheng med behovet for et godt togtilbud mellom Oslo og Stockholm.

Disse medlemmer viser også til at denne korridoren er avgjørende for muligheten til å skape et godt togtilbud på strekningen Oslo-Stockholm. På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringa komme tilbake til Stortinget med konkrete planer for en sammenhengende høyhastighetsbane på strekningen Oslo-Stockholm med tanke på økt person- og godstrafikk. Planene må foreligge før neste rullering av NTP."

8.3.2.2.3 *Veg*

Rute E18 Oslo-Riksgrensen/Ørje

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringa legger til grunn en statlig investeringsramme på 1 050 mill. kroner for denne strekningen i planperioden, og at det i tillegg er regnet med 400 mill. kroner i bompenger. Flertallet støtter denne innsatsen.

Flertallet har merket seg at rammen gir rom for å fullføre utbyggingen av E18 til firefelts veg utenom Askim sentrum i 2006, og videre oppfølging av Øst-

foldpakka gjennom utbygging av firefelts veg mellom Momarken og Askim, og i neste omgang vestover fra Askim. Flertallet vil understreke betydningen disse utbyggingene har for å øke trafikksikkerheten.

Flertallet viser også til det pågående arbeidet med et justert opplegg for bompengeneinnkreving for en eventuell forsering av den gjenstående delen av E18-utbyggingen.

Fleirtallet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet og Sosialistisk Venstreparti, har merka seg at E18-strekninga Momarken - Sekkelsten vert utbygd i første del av perioden, og støttar dette.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet har merka seg at Østfold fylkeskommune er misnøgd med framdrifta i Østfoldpakke 2 og utbygginga av E18, og har forståing for dette. Disse medlemmene syner til forslag til auka rammer, og føreset at E18-utbygginga vert forsert.

Komiteen vil vise til at det ved fleire høve har vært ei bred semje om å få i gang arbeidet med Mosseveien i tunnel. Prosjektet blei omtalt i St.prp. nr. 67 (2002-2003) som eit OPS-prosjekt.

Fleirtallet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Sosialistisk Venstreparti, viser til at motivet for å fremje det som eit OPS-prosjekt var å få fortgang i arbeidet med en løysing for ny Mossevei i tunnel.

Fleirtallet peiker på at det er av stor viktighet at det konkrete reguleringsplanarbeidet og konsekvensutgreiinga kjem i gang så snart som mogleg for å legge til rette for at eit politisk vedtak kan fattast i løpet av 2005. Fleirtallet føreset at det vert etablert eit nært samarbeid med Oslo kommune for å sikre at planarbeidet kan gjennomførast utan unødige opphald.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at ruten E18 Oslo-Ørje til Stockholm er den nest viktigste hovedforbindelse til utlandet etter korridor 1 Oslo-Svinesund. Veien har stor regional viktighet - spesielt for indre Østfold, men også gods- og persontrafikken til Sverige, Finland, Baltikum og Russland.

Disse medlemmer viser til at innkjøringen til Oslo kan bygges som OPS-prosjekt (bl.a. Mosseveitunnel), og at i tillegg kan midler fra utenlandsbudsjettet benyttes for ytterligere å øke tempoet i utbyggingen.

Disse medlemmer understreker at E18 fra Vinterbro til Ørje har en lav standard med dårlig kurvatur, mye randbebyggelse og høy ulykkesfrekvens. Ruten har også mange avkjørsler og kryss. Slik vegsystemet på denne korridor 2, rute E18 Oslo-Ørje, fremstår i dag, er det miljømessig utilstrekkelig og trafikksfarlig, samt at fremkommeligheten også er elendig på lange strekninger som kan tilsvare riksvegstandard.

Disse medlemmer viser til at trafikken mange steder nå ligger rundt kapasitetsgrensen, med en årsdøgntrafikk på over 18 000 ved Askim.

Disse medlemmer viser til at vegen må bygges som sammenhengende motorveg kl. A/B etter ÅDT. Veien forsås bygget opp på lik linje med E6 fra Svinesund - Ulven som ett sammenhengende motorveisystem med planskilte kryss, minst fire felter, belysning og midtdeler. De sterkest trafikkerte delene av strekningene forutsettes bygget ut med tre gjennomgående felter i hver retning.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at delstrekningene på E18 Melleby-Momarken og deler av strekningen vestover fra Askim til Akershus grense, blir ferdigbygget i planperioden frem til 2015. Flaskehalsen på veistrekningen av denne natur vil sterkt redusere effekten av de øvrige investeringer og kan ikke anbefalt gjennomført.

Disse medlemmer mener at når ovennevnte vei-standard vil bli bygget, kan fartsgrensen være minimum 100 km/t eventuelt økes opp til 120 km/t. Dette er en relativt vanlig fartsgrense i de fleste EU-land.

Disse medlemmer mener at en oppgradering av korridor 2 Oslo-Ørje vil styrke næringslivet og konkurransevnen idet køer, kork og kaos i trafikken koster norske bedrifter milliarder av kroner hvert år. En motorveistandard for denne korridor på like linje med øvrige korridorer med E18 og E6, vil gi en stor logistisk nasjonaløkonomisk gevinst idet bilparken blir vesentlig bedre utnyttet med større verdiskapning som resultat.

Disse medlemmer viser også til at utenlandsbudsjettet eller OPS kan benyttes her.

Disse medlemmer mener at dette viktige vei-prosjektet på lik linje med E6 korridor 1 Oslo-Svinesund er en ren og viktig nasjonal oppgave som inkluderer fullfinansiering fra sentrale myndigheter og fremstår uten bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser for øvrig til Dokument nr. 8:134 (2001-2002) forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Thore A. Nistad, Ø. Hedstrøm, Henrik Rød, Morten Høglund, Ulf Erik Knudsen, Per Ove Width, Per Erik Monsen, John I. Alvheim og Torbjørn Andersen om fortgang i utbyggingen av E6/E18 fra Svinesund/Ørje via Oslo til Kristiansand.

Disse medlemmer ønsker for denne stamvei en økning i planrammen på 1 200 mill. kroner for perioden 2006-2009 og totalt 3 000 mill. kroner for hele planperioden 2006-2015.

Rute E6 Oslo-Kløfta/Rv 2 Kløfta-Riksgrensen/
Magnor

Komiteen har merka seg at strekninga Kløfta-Nybakk skal startast i 2004, og syner til Innst. S. nr. 168 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 47 (2003-2004) om rv 2 Kløfta-Nybakk.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme på 660 mill. kroner for denne strekningen i planperioden, og at det i tillegg er regnet med 700 mill. kroner i bompenger. Flertallet støtter denne innsatsen.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Senterpartiet ser på rv 2 som ei svært viktig strekning, og meiner at utbygginga må forserast.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil understreke behovet både for fullføring av Kløfta-Nybakk og vidare utbygging av vegen på strekningen, og mener den foreslåtte rammen sammen med bruk av bompenger etter lokalt initiativ sikrer framdriften i dette viktige arbeidet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet gjer framlegg om forsering av fase 1 av rv 2, og gjer framlegg om å prioritera dette prosjektet med 300 mill. kroner i perioden 2006-2015 innan sitt forslag til auke av ramme.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader for korridor 6 E6 Oslo-Trondheim og da til kommentarer til strekningen E6 Oslo-Kløfta.

Disse medlemmer viser til strekningen rv 2 Kløfta-Nybakk og til strekningen Nybakk-Kongsvinger/Magnor hvor det allerede er gitt merknader, jf. Innst. S. nr. 168 (2003-2004).

Disse medlemmer viser her til veiens store betydning som en viktig forbindelse mellom Norge og Sverige og med en ÅDT som tilsier en full utbygging til motorveistandard.

Disse medlemmer vil vidare peke på betydningen av en kontinuerlig utbygging i planperioden for hele rv 2 strekningen fra Kløfta i Akershus til Kongsvinger i Hedmark til 4 felts motorvei klasse A (fremtidig) og klasse B etter ÅDT.

Disse medlemmer vil bygge ut rv 2 Kjøfta-Kongsvinger med statlige midler uten bompengefinansiering og ønsker derfor en økning i planrammen for perioden 2006-2009 med 500 mill. kroner og totalt for perioden 2006-2015 med 1,5 mrd. kroner.

Rv 35 Jessheim-Hønefoss-Hokksund

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme på 60 mill. kroner for denne strekningen i planperioden, og at rammen vil gå til mindre investeringstiltak.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Framstegspartiet ser på rv 35 Jevnaker-Olimb som ein flaskehals i aust-vest trafikken. Disse medlemene vil difor prioritera 100 mill. kroner i perioden til dette prosjektet innan sitt forslag til auka ramme. Disse medlemene føreset at løyvingane vert sett i samanheng med Regjeringa sitt forslag og at det vert ei rasjonell framdrift i utbygginga.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker viktigheten av at nødvendig opprustning og utbedringer blir gjennomført i planperioden 2006-2015.

Disse medlemmer ønsker å bygge ut denne strekningen slik at den kan fullføres tidligst mulig i perioden.

Disse medlemmer viser til at denne strekning er en del av forbindelsen til hovedflyplassen Oslo-Gardermoen.

Disse medlemmer viser til at strekningen Jevnaker-Olimb er siste etappe i forbindelsen Jevnaker-Gardermoen.

Disse medlemmer viser også til at det er lagt opp til at denne strekningen blir gjennomført i siste seksårsperiode, men har ikke funnet rom for å prioritere statlige midler i perioden 2006-2015.

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 tas 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 og Jevnaker starter opp i planperiodens første del.

Disse medlemmer ønsker i planperioden 2006-2009 en økt planramme på 450 mill. kroner til denne strekningen utover Regjeringens forslag.

8.3.2.3 KORRIDOR 3 OSLO - GRENLAND - KRISTIANSAND - STAVANGER

8.3.2.3.1 *Generelle merknader til korridoren.*

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Fremskrittspartiet, vil peika på denne korridoren som viktig for så vel person- som godstrafikk, og vil peika på at det på dei lengre strekningane i korridoren er eit relativt stort potensial for å få meir gods over på kjøll og bane. Fleirtalet har merka seg at E18 Oslo-Kristiansand har mange drepne og alvorleg skada. Fleirtalet har og merka seg at det er behov for auka jernbanekapasitet både på Nord-Jæren og på strekninga Oslo-Grenland, og er positiv til at dette er teke omsyn til i framlegget.

Komiteens flertall, medlemene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme for stamveger på 7 140 mill. kroner og 5 490 mill. kroner til jernbanen for denne korridoren i planperioden, og at det i tillegg er regnet med 4 700 mill. kroner i bompenger. Flertallet støtter denne rammen.

Flertallet viser til at korridoren betjener en tett befolket kyststripe med mye verdiskaping, og svært stor persontransport. I de tunge befolkningskonsentrasjonene rundt Oslo, Drammen, Vestfoldbyene, Grenland, Agderbyene og Stavanger/Nord-Jæren, er det

sammenhengende bo- og arbeidsmarkedsregioner som krever godt transporttilbud både på veg og jernbane. Det er mange alvorlige trafikkulykker på vegnettet, og korridoren inneholder også de tyngst trafikkerte strekningene på hele det norske jernbanenettet, med stort behov for utbygging av økt kapasitet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er derfor svært tilfreds med den betydelige satsingen Regjeringen foreslår i denne korridoren i planperioden, både for veg og for jernbane.

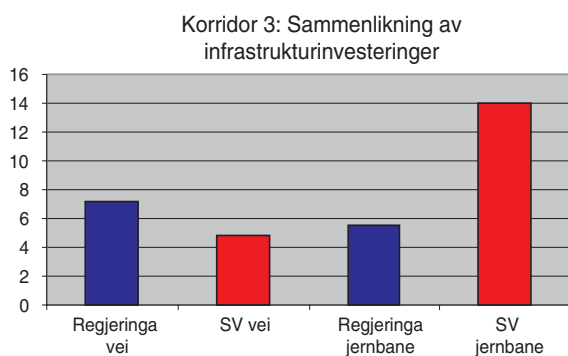
Disse medlemmer støtter forslaget i meldingen om fordeling av rammer for korridoren.

Medlemene i komiteen fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet støtter Regjeringa sitt framlegg til rammer for korridoren, og viser til egne merknader om eventuell forsering av prosjekt og auke av rammer.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil peke på at dette er en korridor med store behov for en jernbanesatsing. Nord i korridoren har veiutbyggingene de siste 10 årene vært omfattende, og ført til svekket konkurransevne for toget. Disse medlemmer deler Regjeringens oppfatning av at det er behov for økt kapasitet på jernbane både i lokal-, Intercity og regiontrafikken i korridoren. Disse medlemmer viser til at på alle strekningene Oslo - Grenland-Kristiansand-Stavanger konkurrerer toget i dag med fly. Disse medlemmer mener at en satsing på utbedring av infrastrukturen til jernbane i korridoren vil gjøre det mulig å skape overgang fra fly til jernbane. Disse medlemmer vil peke på at både Oslo, Stavanger og Kristiansand har behov for effektive og gode lokaltogtilbud, som vil støtte opp under strategien om at kollektivtransporten skal være ryggraden i transportsystemet i de store byene.

Disse medlemmer mener hovedutfordringen på veinettet på denne strekningen er trafiksikkerhet, og vil prioritere utbedringer og bygging av fysiske midt-delere i denne korridoren.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke bevilgningene til jernbaneinvesteringer i denne korridoren med 9,2 mrd. kroner, og redusere bevilgningene til vei med 2,3 mrd. kroner. Sammenliknet med Regjeringens satsing vil Sosialistisk Venstreparti sin satsing i korridoren se ut som vist i figuren nedenfor:



8.3.2.3.2 Jernbane

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at videreføring av den påbegynte utbygginga av nye dobbeltspor på strekninga Lysaker-Asker er prioritert av Jernbaneverket. Fleirtalet gir sin tilslutnad til dette, og vil samstundes legge vekt på at strekning vert fullført tidlegast mogleg i planperioden.

Fleirtalet meiner at for å få full nytte av banekapasiteten, må Lysaker stasjon byggast ut. Dette er også ein nøkkelfaktor for å få på plass den framtidige trafikkavviklinga frå Fornebu.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme på 5 490 mill. kroner til jernbanen for denne korridoren i planperioden. Disse medlemmer støtter denne innsatsen.

Disse medlemmer viser til at Regjeringens hovedprioriteringer er bygging av nye dobbeltspor Sandvika-Asker og Lysaker-Sandvika, inkludert bygging av ny Lysaker stasjon, bygging av dobbeltspor Stavanger-Sandnes og ny godsterminal Ganddal, dobbeltspor Barkåker-Tønsberg, Eidangertunnelen og dobbeltspor Holm-Holmestrand. Disse medlemmer støtter disse prioriteringene.

Disse medlemmer har videre følgende merknader til de ulike jernbanestrekningen i korridoren:

Drammensbanen (Oslo S-Drammen)

Disse medlemmer viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme på 2 340 mill. kroner til Drammensbanen i planperioden, hvorav 1 870 mill. kroner i første fireårsperiode.

Disse medlemmer er svært tilfreds med at dette muliggjør komplett utbygging til fire spor fra Lysaker til Asker inkludert ny Lysaker stasjon, noe som dobler togkapasiteten på strekningen i forhold til i dag. Disse medlemmer vil også peke på at denne prioriteringen av jernbanen vil gi kortere kjøretid og bedre punktlighet for all person- og godstrafikk i korridoren, og vil ha positive virkninger også for fjerntogtrafikken. Disse medlemmer mener den sterke jernbanesatsingen legger til rette for økt andel kollektivtrafikk i det sentrale Østlandsområdet.

Vestfoldbanen (Drammen-Skien)

Disse medlemmer viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme på 2 100 mill. kroner til Vestfoldbanen i planperioden.

Disse medlemmer viser til at dette muliggjør bygging av ny dobbeltsportrasé Barkåker-Tønsberg, og at denne utbyggingen vil korte reisetiden for trafikk til og fra Tønsberg nordfra, øke kapasiteten og bedre punktligheten for intercitytrafikken, samt øke trafiksikkerheten på jernbanen.

Disse medlemmer støtter også forslaget om å prioritere midler til Eidangertunnelen i planperioden, noe som vil gi en betydelig kjøretidsbesparelse til og fra Grenland. Disse medlemmer legger til grunn

at et godt togtilbud til Grenland skal være en del av intercitytrafikken i det sentrale Østlandsområdet.

Sørlandsbanen (Drammen-Stavanger)

Disse medlemmer viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme på 1 050 mill. kroner til Sørlandsbanen i første fire år av planperioden.

Disse medlemmer er svært tilfreds med at det legges til grunn utbygging av både dobbeltspor Stavanger-Sandnes og ny godsterminal på Ganddal. Dette legger til rette for et betydelig bedre kollektivtilbud i Stavanger/Sandnes-regionen, og øker mulighetene for å overføre mer godstransport fra veg til bane.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti syner til forslag til auka ramme til jernbaneinvesteringar og vil ut frå dette føresetja at utbygginga av godsterminalen på Ganddal og dobbeltspor Stavanger-Sandnes vert forsert så mykje som mogleg.

Desse medlemmene ser det og som aktuelt å forsera utbygging av Drammensbanen og Lysaker stasjon. Desse medlemmene føreset og at Eidangertunnelen vert fullfinansiert i perioden, og at oppstarten vert forsert. Desse medlemmene ser på dette som eit første steg mot å kople saman Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, og ber Regjeringa koma tilbake til vidareføring av dette ved neste rullering av NTP.

Desse medlemmene vil elles peika på at våre auka rammer gjev rom for å byggja dobbeltspor til Tønsberg i perioden, og føreset at dette blir fulgt opp.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har følgende merknader til de ulike jernbanestrekningene:

Drammensbanen (Oslo S-Drammen)

Disse medlemmer er inneforstått med det store trafikkpresset til Oslo og behovet for bedret kollektivtrafikk med bane. Imidlertid er nettopp mangel på E18-nyinvesteringer (Asker-Oslo) ført til behov for ytterligere opptrapping av jernbanen som kollektivtransportmiddel.

Disse medlemmer mener bestemt at dersom de mange forslag til utbedringer av E18 Asker-Oslo gjennom årene hadde blitt vedtatt, ville behovet for opprustning av jernbanen på denne strekning vært mindre.

Disse medlemmer viser til forslag til nyinvesteringer i E18 Oslo-Kristiansand med hele 6,5 mrd. kroner for hele perioden hvorav en stor andel er påtenkt strekningen Oslo-Asker.

Disse medlemmers påtenkte oppgradering og prioritering av E18-veisystem, vil behovet og presset for nyinvesteringer for bane bli redusert og kan skyves ut i tid.

Disse medlemmer finner derfor nødvendigheten av å redusere Regjeringens forslag til investeringsramme for Drammensbanen (Oslo S-Drammen) i første planperiode 2006-009 med 370 mill. kroner. For

hele planperioden 2006-2015 blir reduksjonen for denne strekning foreslått til 1 000 mill. kroner.

Vestfoldbanen (Drammen-Skien)

Disse medlemmer registrerer også på denne strekning Regjeringens store satsning på oppgraderinger og nyinvesteringer på E18 Drammen-Skien, samt det som ligger inne i disse medlemmers forslag til nyinvesteringer på samme strekning for perioden 2006-2015.

Disse medlemmer mener derfor at prioriteringen for oppgradering av jernbane Drammen-Skien også med fordel kan forrykkes i tid. Dette vil derfor i planperioden 2006-2015 medføre en reduksjon i det årlige investeringsnivået for bane på denne strekning. En ytterligere oppgradering av E18 på samme strekning er en forutsetning for at dette kan la seg realisere.

Disse medlemmer foreslår å redusere Regjeringens forslag til investeringsramme for Vestfoldbanen (Drammen-Skien) for perioden 2006-2009 med 170 mill. kroner og for hele planperioden 2006-2015 en reduksjon på 1 300 mill. kroner.

Sørlandsbanen (Dramme-Stavanger)

Disse medlemmer finner å måtte skyve dette prosjektet ut i tid. Prosjektet Sandnes-Stavanger, utbygging til dobbeltspor (jf. St.meld. nr. 46 (2003-2004) side 224 og St.prp. nr. 1 (2003-2004) side 116) vil ikke få den nødvendighet hvis disse medlemmers forslag til oppgradering av Kyststamveien E39 fra Kristiansand-Stavanger blir realisert.

Disse medlemmer har derfor den oppfatning med utgangspunkt i ovenstående, at investeringstakten på banestrekningen Drammen-Stavanger og med særdeleshet strekningen Sandnes-Stavanger, kan halveres.

Disse medlemmer vil derfor foreslå at Regjeringens forslag til investeringsramme for perioden 2006-2009 for Sørlandsbanen (Drammen-Stavanger) blir redusert med 500 mill. kroner, mens det for hele planperioden 2006-2015 blir foretatt en reduksjon på 500 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil øke rammen til jernbane med 9,2 mrd. kroner i denne korridoren, og fordele denne økningen slik:

– Holmestrand-Nykirke	0,9 mrd. kroner
– Nykirke-Barkåker	1,5 mrd. kroner
– Sandefjord Lufthavn Torp: Stasjon	0,1 mrd. kroner
– Eidangerforbindelsen	1,7 mrd. kroner
– Drammen-Kobbervik	1,0 mrd. kroner
– Grenlandsbanen	4,0 mrd. kroner

Disse medlemmer vil peke på at Vestfoldbanen har fått svekket sin konkurransekraft i forhold til vei, og at det en viktig oppgave å forbedre jernbanens konkurransekraft, fordi dette er et område hvor jernbanen har et absolutt fortrinn.

Disse medlemmer mener utbygging av strekningen Holm-Holmestrand må framskyndes. Hele

strekningen Holm-Holmestrand-Nykirke må bygges ut kontinuerlig for å effektivt ta markedsandeler fra vei-trafikken.

Disse medlemmer mener arbeidet med å planlegge dobbeltspor på strekningen Nykirke-Barkåker må settes i gang snarest. Banen kan legges innom Høgskolen på Bakkenteigen. Denne parsellen må ses i sammenheng med Barkåker-Tønsberg.

Disse medlemmer mener bygging av Eidanger-tunnelen er av vital betydning for jernbanen til Grenland og for å øke markedsgrunnlaget for jernbanen på hele strekningen Grenland-Oslo. Tunnelen vil korte reisetiden, og gi et attraktivt tilbud fra Skien og Porsgrunn og inn til Oslo. Disse medlemmer viser til at reisetiden med bil på denne strekningen de siste 20 årene er redusert med nesten en time, mens toget i dag bruker omtrent samme tid på strekningen som for 20 år siden.

Disse medlemmer viser til at en betydelig del av rutetilbudet mellom Skien og Sandefjord på Vestfoldbanen gjennom de siste åra er blitt erstatta med buss. Dette skyldes i hovedsak den svært dårlige og tidkrevende skinnegangen mellom Larvik og Eidanger. NSB har også uttalt at bygging av Eidangertunnelen er en grunnleggende forutsetning for at NSB over tid kan opprettholde togtrafikken på denne strekningen. Dette betyr at et byområde med 100 000 innbyggere står i fare for å bli kobla av det norske jernbanenettet.

Disse medlemmer ser positivt på fylkeskommunenes (Vestfold, Telemark, Agderfylkene og Rogaland) initiativ for å få bygd ut Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Imidlertid mangler det konkrete planer for ny jernbane langs sørlandskysten (strekningen Skorstøl-Arendal-Kristiansand, også kalt Agderbanen). Dagens bane går inne i landet, der få folk bor, jobber og reiser. En ny jernbane langs kysten vil gi et meget godt kollektivtrafikktilbud som alternativ til vegtransport med for eksempel reisetider Arendal-Kristiansand på omtrent en halv time. I tillegg vil Agderbanen styrke togets konkurransekraft vesentlig for reiser mellom Aust-Agder og Oslo-området. Arbeidet med å planlegge ny jernbane Skorstøl-Arendal-Kristiansand (Agderbanen) må settes i gang snarest og være ferdig før neste rullering av NTP. Agderbanen må ses i sammenheng med Grenlandsbanen. Bygging av Agderbanen vil styrke Grenlandsbanens lønnsomhet og konkurransekraft, og omvendt.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

“Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med konkrete planer for en ny jernbane mellom Skorstøl (i Gjerstad kommune) og Kristiansand. Planene må foreligge før neste rullering av NTP.”

8.3.2.3.3 Veg

Rute E18 Oslo-Kristiansand

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og

Senterpartiet, meiner at det nye dobbeltsporet på strekninga Lysaker-Asker må gjennomførast før ei utviding av E18. Denne utvidinga blei omtala i St.meld. nr. 46 (1999-2000) der ein føresette at den blei vurdert i NTP. Det er ikkje prioritert nokon statlege midlar til dette prosjektet.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil likevel peika på at dette er ein svært trafikkert strekning, og ber om at utbygging av vegen vert å vurdere på nytt ved neste rullering av NTP.

Fleirtalet er samd i Regjeringa si prioritering av E18 til firefelts veg i Buskerud og Vestfold for å betra trafikktryggleik og framkomst. Fleirtalet ser på dette som gode døme på å fullføra lengre strekningar og ikkje la kortare flaskehalsar stå att slik at ein ikkje får god utnytting av det ein alt har investert. Fleirtalet ser fram til at ein etter fullføring av desse strekningane, vil få samanhengande firefeltsveg til Tønsberg, og at det ligg til rette for at dette kan gjelda fram til Telemarks grense. Fleirtalet ser fram til ei eiga sak om dette.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil peika på at strekninga Arendal-Tvedestrand ikkje vil ha tilfredsstillande standard ved utgangen av perioden. Strekninga representerer stor ulukkesrisiko og dårleg framkomst. Fleirtalet ber Regjeringa koma tilbake til dette ved neste rullering av NTP.

Flertallet viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme på 3 830 mill. kroner for denne strekningen i planperioden, og at det i tillegg er regnet med 2 700 mill. kroner i bompenger. Flertallet støtter denne innsatsen.

Flertallet viser til at Regjeringen innenfor denne rammen prioriterer en rask og sammenhengende utbygging av E18 til firefeltsveg i Buskerud og Vestfold for å forbedre trafiksikkerhet og framkommelighet. Flertallet er tilfreds med at firefelts E18 med dette opplegget kan stå ferdig sammenhengende fra Drammen til Tønsberg innen 2009, og gjennom hele Vestfold til Telemark grense innen 2015. Flertallet vil understreke at Regjeringen med dette har sørget for en vesentlig framskynding av E18-utbyggingen i forhold til forslaget i forrige NTP.

Flertallet støtter Regjeringens forslag om å gjennomføre utbygging av dobbeltspor Lysaker-Asker i første fireårsperiode for å øke transportkapasiteten i korridoren med jernbane, men viser til at de trafikale problemene på E18 Vestkorridoren også medfører en betydelig miljøbelastning i området. Flertallet er kjent med at det foreligger planer om å realisere en ny miljøvennlig E18 som også vil bedre framkommeligheten for kollektivtrafikken. Flertallet er kjent med at det arbeides med ulike løsninger, både et OPS-prosjekt basert på tilnærmet full brukerfinansiering og en

Oslopakke 3. Flertallet mener dette bør utredes nærmere.

Flertallet vil vise til at Regjeringen legger opp til å realisere utbyggingen av E18 mellom Kristiansand og Grimstad til firefelts motorvei som OPS-prosjekt i første fireårsperiode.

For at hele strekningen fra Kristiansand sentrum/Gartnerløkka til Grimstad skal ha firefelts veg, må utbygging av parsellen Dyreparken-Rona inngå. Disse medlemmer forutsetter at denne parsellen legges inn i OPS-prosjektet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet har merka seg at statsråden har uttalt støtte til smal firefelts motorveg frå Grimstad til Kristiansand, og støttar dette. Desse medlemene har merka seg at det står att ein kort strekning ved Dyreparken, som ikkje er teke inn i planane. For å dekke meirutgiftene til større vegbreidde og denne strekninga, vil desse medlemene innan forslaget til auka ramme gi 250 mill. kroner ekstra.

Desse medlemene viser til forslag til auka rammer, og føreset at strekninga E39 Vigeland-Osestad, som er ein flaskehals, vert forsert. Dersom full utbygging av smal firefelts motorveg Kristiansand-Grimstad kan innarbeidast i OPS-prosjektet utan statleg ekstraløyving, eventuelt med eit lågare tillegg enn 250 mill. kroner, er det desse medlemene sin føresetnad at desse midlane eventuelt resterande midlar, skal gå til E39 vest for Kristiansand.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at store deler av strekningen E18 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 1/3 av alvorlige ulykker er møteulykker, og ønsker veien bygget med fysiske delelinjer.

Disse medlemmer ser behovet for at hele ruten bygges ferdig under ett som motorveg klasse A. Deler av ruten med lav ÅDT (årsdøgntrafikk) kan vurderes å bygges ut etter Vegvesenet nye klasse 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 savner prosjektet ny E18 Oslo grense-Asker i Nasjonal transportplan. Disse medlemmer foreslår derfor dette lagt inn med oppstart i planperioden.

Disse medlemmer registrerer at Statens vegvesen har arbeidet med detaljerte planer for ny E18 Oslo-Asker i mange år og at de løsninger som ligger i dagens prosjekt, baserer seg på Vegvesenets grundige analyser.

Disse medlemmer mener at prosjektet ny E18 Oslo-Asker er godt egnet og kan gjennomføres som et OPS-prosjekt. Den valgte leverandør står for både finansiering, bygging og drift av denne veistrekningen

i en gitt periode før den overleveres til Statens vegvesen kostnadsfritt. En forutsetning må være at det finnes gratis alternative omkjøringsveier og at det også gjennomføres en folkeavstemning om ja eller nei til bompenger i Oslo, Bærum og Asker.

Disse medlemmer ønsker for denne veistrekning primært en finansiering over statsbudsjettet uten bruk av bompenger idet E18 Oslo-Asker på linje med flere andre stamveier, bør være en offentlig oppgave hvor sentrale myndigheter bidrar med 100 pst. finansiering.

Disse medlemmer merker seg at E18 Oslo-Asker er Norges mest trafikkerte veistrekning og trafikken har økt med 65 pst. siden 1980 og kapasiteten er derfor for lengst sprengt.

Disse medlemmer registrerer også at store miljø- og helseplager og trafikkulykker på denne strekning gir store samfunnsmessige kostnader anslått til rundt 3,5 mrd. kroner pr. år.

Disse medlemmer vil også henstille til Regjeringen at Kleivenetunnelen i Drammen vest for E18-broen ved Kobbervikdalen (Frydenhaug-Eik), snarest blir utvidet slik at denne ikke blir en ny flaskehals. Den nye utvidelsen av E18 broen over Drammenselven kan uten en ny Kleivenetunnel virke bortkastet på kort sikt og bidrar derfor ikke til å løse kø- og trafikkproblemer gjennom byen.

Disse medlemmer henstiller derfor at ovennevnte prosjekt Frydenberg-Eik blir gitt høyeste prioritet.

Disse medlemmer ønsker som en del av trafikk-løsningen, å legge inn en ny rv 306 fra Kopstad til Horten sentrum.

Disse medlemmer forutsetter også at E18-strekningen Kopstad (Horten) til Gulli (Tønsberg) blir bygget ut.

Disse medlemmer viser i denne forbindelse til dokumentasjon i form av 0 dødsulykker på den delen av E18 som er firefelts motorvei med 100 km/t fartsgrense (nordre Vestfold), mens 7 mennesker ble drept og 65 alvorlig lemlestet i 2003. Bare ulykkeskostnadene beløper seg til 265 mill. kroner for året 2003.

Disse medlemmer mener at E18-strekningen fra Gulli til Porsgrunn blir bygget som firefelts motorvei.

Disse medlemmer ser også et sterkt behov for utvidelse av "motorvei B" fra to til fire felt (motorvei klasse A) fra Porsgrunn til Kristiansand.

Disse medlemmer viser for øvrig til Dokument nr. 8:134 (2001-2002) forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Thore A. Nistad, Øystein Hedstrøm, Henrik Rød, Morten Høglund, Ulf Erik Knudsen, Per Ove Width, Per Erik Monsen, John I. Alvheim og Torbjørn Andersen som fortgang i utbyggingen av E6/E18 fra Svinesund/Ørje via Oslo til Kristiansand.

Disse medlemmer vil for prosjekt E18 Oslo-Kristiansand øke planrammen med 3 000 mill. kroner for perioden 2006-2009 og for hele planperioden 2006-2015 med 6 500 mill. kroner.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til forslag til auka ramme til stamvegnettet, og

føresler å auke ramma til E18 Kristiansand-Grimstad med 200 mill. kroner. Denne medlemmen viser til at dette er ein sterkt trafikkert strekning og ein vil derfor gå inn for ei auka ramme som kan rette opp flaksehalsar og betre vegstandaren slik at tryggleiken aukar.

Rv 23 Lier-Drøbak-Vassum

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme på 100 mill. kroner for denne strekningen i planperioden, og at rammen vil gå til mindre investeringstiltak.

Disse medlemmer er kjent med at det er uttrykt ønske fra lokalt hold om å utvide bompengeprojektet Oslofjordforbindelsen for å finansiere utbygging av rv 23 Dagslett-Linnes og rv 153 Måna-Gislerud. Disse medlemmer viser i den forbindelse til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 71 fra komiteen. Her opplyses det at en prioritering av disse prosjektene i perioden 2006-2015 vil kreve statlige bevilgninger i størrelsesorden 400 mill. kroner, selv om bompengeinnkrevningen i eksisterende bomstasjon forlenges til 20 år.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet har merka seg at det ikkje er funne rom for statleg medfinansiering av rv 3 Lier-Drøbak-Vassum. Disse medlemmene ser på denne strekningen som ein flaskehals som fører til auka press gjennom Oslo, og vil difor prioritera 150 mill. kroner til denne strekningen innan sitt forslag til auka ramme

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på det meget viktige prosjektet Dagslett-Linnes på rv 23 (stamvei) som ikke er prioritert.

Disse medlemmer vil peke på sentrale punkter for begrunnelse for at prosjektet kan gjennomføres i perioden 2006-2009 da det allerede foreligger reguleringsplan og konsekvensutredning. Innkorting av veien blir hele 2 200 meter og betydelig reduksjon i reisetiden.

Disse medlemmer understreker at rv 23 for mange år siden ble definert som meget viktig stamveirute. Pr. i dag er ikke denne ferdigstilt og videreført frem til E18 i Buskerud.

Disse medlemmer registrerer at den nye rv 23 over Hurum-halvøya stopper i dag ved Dagslett i Røyken. Trafikkbelastningen er her hele 13-13 500 ÅDT og medfører store miljøbelastninger og dårlig trafikk sikkerhet.

Disse medlemmer vil foreslå en økning utover Regjeringens planramme på 250 mill. kroner for perioden 2006-2009.

Rv 150 Ulvensplitten-Sinsen

Komiteen vil vise til at i St.prp. nr. 1 (2003-2004) blei det føresett at arbeidet med denne strekningen skulle påbegynnast i 2004. No signaliserer departementet at denne oppstartinga må utsettast ytterlegare på grunn av nye kostnadsoverslag som ligger høgre enn føresett. Allereie i 2003 blei reguleringsplanen for pro-

sjektet behandla. Ei utsetting av dette prosjektet vil få alvorlege konsekvensar for alle planar i Groruddalen og skyve ut i tid ulike prosjekt som er avgjerande for å nå dei miljø- og samferdselsmål som er sett for Groruddalen. Prosjektet manglar 260 mill. kroner for å vere fullfinansiert.

Komiteen vil be departementet om å ta kontakt med Oslo kommune, for i samarbeid, å sikre det økonomiske grunnlaget for prosjektet slik at oppstart kan finne stad i 2005 og at ein unngår ytterlegare utsetting.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme på 880 mill. kroner for denne strekningen i planperioden, og at det i tillegg er regnet med om lag 400 mill. kroner i bompenger. Flertallet støtter denne innsatsen.

Flertallet viser til at Regjeringen foreslår å gjennomføre prosjektet rv 150 Ulvensplitten-Sinsen i Oslo, som vil gi forbedret trafikk sikkerhet, bedre trafikkavvikling og mindre støy og lokal forurensing. Prosjektet vil også gi bedre forholdene for gående og syklende, og muligheter for betydelig byutvikling i Økern-området.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti merker seg at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med endelig finansierings- og framdriftsplan når det foreligger avklaringer med lokale myndigheter.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet vil proritere 150 mill. kroner til Ulvensplitten-Sinsen i perioden av forslaget til auka ramme.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet finner det oppsiktsvekkende at et så stort prosjekt ikke er fullfinansiert i en periode som går helt til 2015. Rv 50 Ulven-Sinsen, et tunnelprosjekt til 1,7 mrd. kroner, ble regulert i 2003 og prosjektet skulle ha blitt påbegynt i 2004. Det er beklagelig at Regjeringens økonomiske rammer fører til utsettelse av dette viktige veiprojektet.

Disse medlemmer legger inn en økning i Regjeringens planramme på 500 mill. kroner for planperioden 2006-2015.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet viser til at rv 150 Ulvensplitten er eit prosjekt som og tidlegare har vore prioritert. For å kunne setje dette prosjektet i gang no, vil denne medlemmen gå inn for å prioritere 100 mill. kroner til prosjektet innafør sitt forslag til auka ramme.

E39 Kristiansand-Stavanger-Bergen (-Ålesund-Trondheim)

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme på 2 330 mill. kroner for strekningen E39 Kristiansand-Stavanger-Bergen i planperioden, og at det i tillegg er regnet

med om lag 1 600 mill. kroner i bompenger. Flertallet støtter denne innsatsen.

Flertallet er tilfreds med at det legges opp til at OPS-prosjektet E39 Handeland-Feda i Vest-Agder fullføres i 2006/07, og at det foreslås å prioritere utbedring av E39 gjennom Lindesnes og bygging av Eiganestunnelen i Stavanger i perioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fokuserer på viktigheten av at Kyststamveien E39 i korridorene 3 og 4, Kristiansand-Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim, blir løftet inn i den nasjonale strategi for utbygging av stamveinetten.

Disse medlemmer mener at en oppgradert stamveikorridor fra Sørlandet nord/vestover langs Vestlandet og til Sør-Trøndelag er en forutsetning for økt verdiskapning i disse regioner og en videre utvikling av våre viktige eksportrettede næringer og turisme.

Disse medlemmer understreker at E39 Kristiansand til Trondheim har en total lengde på ca. 1 000 km som utgjør rundt 14 pst. av Norges stamvegnett. Denne stamvei (E39) er lite utviklet og bidrar i dag i hovedsak til å knytte regioner sammen. En radikal oppgradering i veistandard og forkorting av kjøreavstand, vil derfor gjøre et meget viktig strategisk grep i infrastrukturen for Sør- og Vestlandet samt områdene opp mot Trondheim.

Disse medlemmer viser til Vegdirektoratets prognoser som sier at tungtrafikken i Vest-Agder vil øke betydelig over landsgjennomsnittet de neste 20 årene. Dette tilsier en svært ugunstig situasjon kombinert med den dårlige stamvegstandarden på strekningen.

Disse medlemmer viser til at E39 gjennom Vest-Agder med stor mengde tung godstrafikk på den 80 km lange strekningen fra Kristiansand (38 000 ÅDT) og Lyngdal (5 000 ÅDT). Veien har dårlig geometrisk og sikkerhetsmessig standard. Det horisontalkurvatur og stigningsforhold, smal vei med manglende forbikjøringsmuligheter med mange trafikkulykker som resultat.

Disse medlemmer ser positivt på innspillet med OPS-prosjektet Handeland-Feda med påbegynnelse 2004 og ferdigstillelse 2006/2007.

Disse medlemmer minner om de store utfordringene E39 har gjennom storbyområdet på Jæren. Dette er et av landets sterkeste vekstområder med behov for et godt utbygd stamveinett med tilknytting mot sentrale terminaler, spesielt Stavanger som knyttetpunkt for person- og godstrafikk mot kontinentet.

Disse medlemmer mener at Regjeringens foreslåtte utbedringer ikke er tilstrekkelig for å dekke det reelle behovet for nødvendig infrastruktur. Stamveien gjennom Rogaland har en rekke strekninger som er svært ulykkesbelastet, samt mange flaskehals for næringslivet.

Disse medlemmer viser til ferjesambandet over Boknafjorden som må vies stor oppmerksomhet i den videre planlegging.

Disse medlemmer registrerer Regjeringens foreslåtte investeringsramme på stamrutevegen E39

Kristiansand-Stavanger-Bergen på totalt 2 330 mill. kroner for hele perioden. Imidlertid må prosjektene her omprioriteres i tid og påbegynnes i første planperiode 2006-2009. Spesielt E39 strekningene Vigeland-Osestad samt Eiganestunnelen i Stavanger.

Disse medlemmer viser til øvrige merknader for E39 under korridor 4 Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim.

Disse medlemmer ønsker derfor en økning i planrammen for denne korridor 3 E39 Kristiansand-Stavanger-Bergen med 2 000 mill. kroner for planperioden 2006-2009 og totalt for hele perioden 2006-2015 med 3 900 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til sin jernbanesatsing i denne korridoren, og at en ytterligere satsing på vei i denne korridore vil svekke jernbanens konkurransekraft. Disse medlemmer vil redusere veibevilgningene i korridoren med 2 370 mill. kroner, fordelt på kutt i Eiganestunnelen, E39 Vigeland - Osestad, E18 i Vestfold og Buskerud. Disse medlemmer vil prioritere å bruke de gjenværende 4,77 mrd. kroner til veier i denne korridoren til utbedringer, midtdele og andre trafikksikkerhetstiltak.

8.3.2.4 KORRIDOR 4 STAVANGER - BERGEN - ÅLESUND - TRONDHEIM

8.3.2.4.1 *Generelle merknader til korridoren.*

Komiteen er samd i at ei av hovedutfordringene er godstransport på sjø, og at arbeidet med å leggja vilkåra til rette for auka godstransport er svært viktig.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti støtter forslaget i meldingen om fordeling av rammer for korridoren.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet støttar Regjeringa sitt framlegg til rammer for korridoren, og viser til eigne merknader om eventuell forsering av prosjekt og auke av rammer.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet, har merka seg at trafikken i korridoren er størst rundt Stavanger og Bergen, og vil serleg peika på kor viktig Kyststamvegen er for næringsliv og sysselsetting. Jernbanen er viktig i høve til knutepunkta Stavanger, Bergen og Trondheim, men nord-sør-trafikken går med bil eller på kjøll.

Fleirtalet støttar framlegget i meldinga om prioriteringar og fordeling av rammer for korridoren.

Flertallet viser til at Regjeringa legger til grunn en statlig investeringsramme for stamveger på 2 550 mill. kroner for denne korridoren i planperioden, og at det i tillegg er regnet med 400 mill. kroner i bompenger. I tillegg kommer betydelige investeringar på strekningen E39 Stavanger-Bergen innanfor den samlede statlige investeringsrammen på 2 330 mill. kroner for

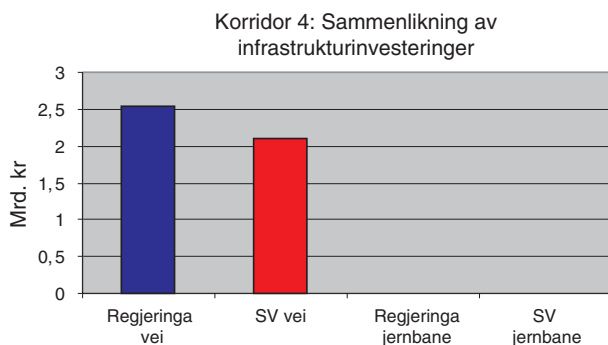
strekningen E39 Kristiansand-Bergen, som omtales under korridor 3. Flertallet støtter disse rammene.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at dette er en korridor hvor bosettingsmønsteret stiller store krav til vei, luftfart og ferjetransport. Denne infrastrukturen har stor betydning for bosetting og verdiskapning.

Disse medlemmer peker på at sjøtransporten er viktig i korridoren og et mer effektivt organisert og bedre utbygd havnesystem vil kunne bidra til å overføre mer gods fra vei til sjø.

Disse medlemmer mener dette er en korridor med store behov for rassikring og utbedringer av veinettet for bedre framkommelighet og økt sikkerhet. Disse medlemmer viser til at Vestlandsrådet har pekt på at kyststamveien har stor betydning som bindeledd mellom regionene, og prioritert denne strekningen. Disse medlemmer vil prioritere veimidler i denne korridoren annerledes enn Regjeringen. Disse medlemmer vil satse på utbedringer og trafikksikkerhetstiltak rundt de store byene i korridoren. Disse medlemmer reduserer de samlede stamveibevillingene med 0,2 mrd. kroner.

Sammenliknet med Regjeringens satsing vil Sosialistisk Venstreparti sin satsing i korridoren se ut som vist i figuren nedenfor:



Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til tidlegare handsaming av Transportplan for Ryfylke ("Ryfylkepakken") og tillating til førehandsinnkrevjing av bompengar, St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2002-2003). Denne medlemmen er kjend med at prosjekta rv 13 Ryfast og rv 519 Finnfast er sluttbehandla lokalt og fylkespolitisk, og at det ligg føre både planavklaring og finansieringsplanar. Denne medlemmen meiner desse prosjekta no bør leggjast fram for Stortinget til endeleg realitetshandsaming.

8.3.2.4.2 Veg

Komiteen er kjent med at dei fire fylkesordførarane frå Vestlandet har gått saman om å prioritere E39 Kyststamvegen frå Stavanger til Ålesund dersom rammene for stamveggar vert auka.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er enig med Regjeringen

i at E39 Kyststamvegen er den viktigste stamveggruten i denne korridoren, og at investeringer i å forbedre standarden på E39 må ha førsteprioritet i perioden. Flertallet mener en bedre standard på E39 er med å skape sterkere regioner og et mer konkurransedyktig næringsliv på Vestlandet, og kan bidra til å styrke matingen av gods til og fra de viktigste havnene i korridoren.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til forslag til auka rammer, og føreset at strekninga E39 Vigeland - Osestad, som er ein flaskehals, vert forsert. Dersom full utbygging av smal firefelts motorveg Kristiansand-Grimstad kan innarbeidast i OPS-prosjektet utan statleg ekstraløyving, eventuelt med eit lågare tillegg enn 250 mill. kroner, er det desse medlemmene sin føresetnad at desse midlane, eventuelt resterande midlar skal gå til E39 vest for Kristiansand.

Desse medlemmene vil prioritera 1 000 mill. kroner av auka rammer til prosjekt på E39 i alle dei fire fylka frå Stavanger til Ålesund. Desse medlemmene føreset at departementet i samarbeid med fylka fordele denne auka ramma, og ber om å verta halden orientert om løyvingar og framdrift i det einskilte budsjetta.

Desse medlemmene vil peika på at strekningen E39 Høgkjølen - Harangen i Sør-Trøndelag treng utbetring, og vil prioritera 100 mill. kroner av auka rammer til dette.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti foreslår å øke rammen til E39 med 200 mill. kroner og her prioritere økt sikkerhet og framkommelighet på strekninger med smal og svingete veg i Sogn og Fjordane.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen har prioritert å forsere planleggingen av Kvisvegen med oppstart i slutten av første del av planperioden. Disse medlemmer viser i den forbindelse til at veien på strekningen Geitvika-Kalvatn passerer sårbare områder med kryssing av både padde og hjort. Disse medlemmer forutsetter at disse miljøutfordringene løses og at det planlegges tunnel forbi disse sårbare områdene.

Disse medlemmer viser til at det øvrige riksvegnettet i korridoren har stor betydning for bosetting og regional utvikling. En stor del av vegnettet går gjennom rasutsatte områder.

Disse medlemmer viser til at Sosialistisk Venstreparti foreslår å øke rammen til øvrige riksveger i Vestland fylkene med 600 mill. kroner i planperioden og å doble den øremerkede rammen til rassikring.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til den prioriteringa som er gjort av fylkesordførarane frå fire vestland fylke der det samla vart lagt vekt på E39 Kyststamvegen frå Stavanger til Ålesund.

Denne medlemmen viser til forslag om auka ramme til stamvegnettet, og vil gå inn for ein auke på 600 mill. kroner til denne strekningen.

Hardangerbrua

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Sosialistisk Venstreparti, viser til at det i statsbudsjettet for 2002 vart gjort greie for at ev. prioritering av Hardangerbrua ville verta vurdert i samband med rulleringa av NTP. Slik vurdering ligg ikkje føre.

Fleirtalet ber om at saka om utbygging og finansiering vert lagt fram for Stortinget så snart som mogleg.

Fleirtalet føreset at alle kostnadene til nødvendige utbyggingar og utbetringar av tilknytingsvegar vert gjort greie for i samband med saka.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har registrert at Hardangerbrua AS er et fylkeskommunalt (Hordaland fylkeskommune) og kommunalt (Bergen, Kvam, Granvin, Voss, Ulvik, Eidfjord og Ullensvang) aksjeselskap som er opprettet for å finansiere og realisere byggingen av bru over Hardangerfjorden ved Vallavik og Bu.

Disse medlemmer viser til den store enighet i denne landsdelen om å prioritere byggingen av denne viktige brua i veisystemet nord/sør. Disse medlemmer forventer at prosjektet legges frem for Stortinget snarest.

E39 Stavanger-Bergen

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme på 2 330 mill. kroner for strekningen E39 Kristiansand-Bergen i planperioden, og at det i tillegg er regnet med om lag 1 600 mill. kroner i bompenger. Disse medlemmer støtter denne innsatsen.

Disse medlemmer merker seg at Regjeringen legger opp til å fullføre utbedringen av E39 over Stord, og å gjennomføre videre utbygging av E39 mellom Os og Bergen. Disse medlemmer har merket seg at det arbeides lokalt med planer og finansieringsopplegg for å framskynde utbyggingen av E39 Svegatjørn-Rådal mellom Os og Bergen, og ber Regjeringen komme tilbake til saken når de nødvendige avklaringer foreligger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til de generelle merknader under E39 korridor 3 på strekningen Kristiansand-Stavanger.

Disse medlemmer mener at mange av de største utfordringer på oppgradering av E39 ligger i Hordaland.

Disse medlemmer vil spesielt nevne strekningen fra Os og inn til Bergen (søndre innfartsåre) som må oppgraderes.

Disse medlemmer henleder oppmerksomheten på strekningen Fjøsanger-Nygårdstangen som det fremdeles ikke foreligger godkjente løsninger for. Dette planarbeidet med ulike tunnelloesninger bør derfor prioriteres.

Disse medlemmer viser til avsnittet under stamvegen E39 Kristiansand-Stavanger hvor den økonomiske ramme for hele strekningen til Bergen, hvor det fremkommer en økning i planrammen for denne korri-

dor 3 E39 Kristiansand-Stavanger-Bergen med 2 000 mill. kroner for planperioden 2006-2009 og totalt for hele perioden 2006-2015 med 3 900 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil redusere bevilgningene til utbygging av E39 Svegatjørn-Rådal med 400 mill. kroner. Disse medlemmer vil øke bevilgningene til E39 gjennom Sogn og Fjordane med 200 mill. kroner.

E39 Bergen-Ålesund med tilknytning

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme på 1 630 mill. kroner for denne strekningen i planperioden. Flertallet støtter denne innsatsen.

Flertallet merker seg at Regjeringen har økt rammen til strekningen betydelig i forhold til etatenes forslag, hovedsakelig på grunn av Regjeringens prioritering av Kvisvsvegen, og også ut fra behov for omlegging av E39 gjennom Romarheimsdalen i Hordaland og utbedring av flere strekninger med smal og svingete veg i Sogn og Fjordane. Flertallet støtter denne prioriteringen, og mener økte rammer til E39 Bergen-Ålesund er et svært godt bidrag til vekstkraft for Vestlandet i årene framover.

Flertallet er fornøyd med at Regjeringen tar sikte på å framskynde oppstart av prosjektet Kvisvsvegen. Flertallet forutsetter at Kvisvsvegen mellom Grodås i Hornindal kommune og Geitvika i Volda kommune får startbevilgninger i slutten av første planperiode.

Medlemene i komiteen fra Arbeiderpartiet viser til sine merknader under pkt. 8.3.4.2 om auka rammer for strekninga Stavanger-Ålesund.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Samferdselsdepartementet på denne strekning har lagt til grunn en investeringsramme på 1 630 mill. kroner for hele perioden 2006-2015.

Disse medlemmer vil peke på viktigheten av oppgraderingen av E39 også bør omfatte en tunnel mellom Nyborg og Nordhordlandsbrua.

Disse medlemmer vil nok en gang peke på at Miljøverndepartementet ved den sentrale behandlingen av fylkesdelplanen har avgjort at Kvisvsvegen skal være fremtidig trasé for E39 mellom Nordfjordeid og Volda.

Disse medlemmer mener at en forsering av Kvisvsvegen vil være av stor betydning for blant annet næringstransport, samt at denne veien vil være en viktig og naturlig tilknytning til strekningen Stryn-Otta (xE6).

Disse medlemmer vil videre gjøre oppmerksom på at utbyggingen av Kvisvsvegen vil være et sterkt bidrag til rassikring av Austefjordvegen, som blir en del av Kvisvsvegen.

Disse medlemmer vil blant annet i bakgrunn av det nevnte foreslå å øke planrammen med 650 mill. kroner for planperioden 2006-2009 og med totalt 1 630

mill. kroner for hele perioden. Dette tilsvarer en fordobling i forhold til Regjeringens forslag.

E39 Ålesund-Trondheim

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme på 530 mill. kroner for denne strekningen i planperioden, og at det i tillegg er regnet med om lag 100 mill. kroner i bompenger. Disse medlemmer støtter denne innsatsen.

Disse medlemmer er tilfreds med at utbedringer av E39 på grensen mellom Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag blir prioritert i første fireårsperiode.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er kjent med at Samferdselsdepartementet har lagt til grunn en investeringsramme for perioden 2006-2009 på 210 mill. kroner og dertil brukerfinansiering på 100 mill. kroner. For hele planperioden 2006-2015 er rammen på 530 mill. kroner med tillegg av brukerfinansiering på 100 mill. kroner i samme periode.

Disse medlemmer vil nevne at E39 ruta Ålesund-Trondheim er 285 km lang. I begge ender og på midten er det fellesstrekninger med andre ruter. Utbedringen av E39 Ålesund-Trondheim må ses i sammenheng med en større strategi for utvikling av internasjonale forbindelser direkte nord-sør langs kysten med kobling mot godsknytepunkt for eksport i Ålesund og videre sjøtransport til kontinentet.

Disse medlemmer vil igjen peke på strekningen E39 Harangen-Stokkhaugen-Høgkjølen (ved Orkdal) som var omtalt i St.meld. nr. 37 (1996-1997) NVVP 1998-2007, ikke er blitt prioritert i Nasjonal transportplan i planperioden 2006-2015.

Disse medlemmer understreker den betydelige nærtrafikk som denne strekning har fått og det forhold at trafikken til Nordmøre i stadig sterkere grad går langs E39.

Disse medlemmer kan registrere at denne vei-strekningen er i ferd med å brytes ned og fokuserer derfor på betydelige fremtidige vanskeligheter med avvikling av trafikken.

Disse medlemmer mener at en ikke-utbygging vil medføre en kraftig brems på helt nødvendig næringsutbygging i Orkdalregionen.

Disse medlemmer er videre kjent med at strekningen E39 fra Vinjeøra til Møre og Romsdals grense, heller ikke denne gang er prioritert i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer mener det er en viktig prioritering at denne strekning blir tatt inn i planen.

Disse medlemmer vil blant annet på bakgrunn av det nevnte foreslå å øke planrammen med 550 mill. kroner for planperioden 2006-2009 og med totalt 790 mill. kroner for hele perioden. Dette tilsvarer mer enn en fordobling i forhold til Regjeringens forslag.

Rv 13 Jøsandal-Voss

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringen legger til

grunn en statlig investeringsramme på 280 mill. kroner for denne strekningen i planperioden, og at det i tillegg er regnet med om lag 200 mill. kroner i bompenger. Flertallet støtter denne innsatsen.

Flertallet er enig i prioriteringen av Vossepakken, som sikrer omlegging og utbedring av flere strekninger med smal og svingete veg, samt omlegging av E16 utenom Voss sentrum.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet registrerer en total investeringsramme i planperioden 2006-2015 for denne strekningen på 280 mill. kroner. I tillegg forutsettes 200 mill. kroner som bompenger/brukerfinansiering fra Vossepakken.

Disse medlemmer mener at disse investeringer bør fullfinansieres over statsbudsjettet da dette prosjekt er av høy prioritet.

Rv 9 Kristiansand-Haukeligrend

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme på 110 mill. kroner for denne strekningen i planperioden, og at det i tillegg er regnet med om lag 100 mill. kroner i bompenger og annen tilleggsfinansiering. Flertallet støtter denne innsatsen.

Flertallet støtter prioriteringen av utbedring av rv 9 i Setesdal i Aust-Agder.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Samferdselsdepartementet foreslår en investeringsramme på 50 mill. kroner for perioden 2006-2009 og 110 mill. kroner for hele perioden 2006-2015.

Disse medlemmer registrerer at det er regnet med rundt 100 mill. kroner i brukerfinansiering for hele perioden.

Disse medlemmer mener at disse investeringer bør fullfinansieres over statsbudsjettet da dette prosjekt er av høy prioritet med spesiell henblikk på Fremskrittspartiets foreslåtte utvidelse av E134 Oslo-Haukelid-Odda-Bergen som motorvei.

Disse medlemmer mener at tilknytningen rv 9 Kristiansand-Haukeligrend vil bli meget sentral for godstrafikk for Kristiansand havn og en avlasting for E39 til Vestlandet.

Disse medlemmer foreslår å øke planrammen med 75 mill. kroner for planperioden 2006-2009 og med totalt 100 mill. kroner for hele perioden 2006-2015. Denne økning i planrammen vil medføre en fullfinansiering for dette prosjektet.

8.3.2.4.3 *Infrastruktur for sjøtransport*

Alternativ innseiling til Bergen havn

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet henstiller om at forprosjektet til Kystverket for etablering av alternativ innseilingsled for større skip til Bergen havn, blir gitt høyeste prioritet med ferdigstillelse tidligst mulig i perioden.

Disse medlemmer anser dette som en nasjonal oppgave og bør fullfinansieres av staten.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti går imot planene om ny seilingsled til Bergen gjennom Skjellangersundet. Behovet for seilingsleden er minimal, samtidig som den medfører store naturinngrep. Disse medlemmer påpeker at denne innseilingen til Bergen havn kan få negative konsekvenser for leveområdet for fugle- og dyrelivet knyttet til fuglefredningsområdet på Herdla. Disse medlemmer mener alternativer som innebærer bruk av kaianlegg utenfor bruene, vil ha mye større samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Stad skipstunnel

Komiteen har merka seg at Regjeringa vil koma tilbake til spørsmålet om Stad skipstunnel på eigna måte etter ei samla vurdering og at dei vil invitera lokale og regionale styresmakter og private til eit samarbeid om moglege realisering av prosjektet. Komiteen vil peika på at saka har vore til utgreiing og handsaming over fleire år, og at saka bør leggjast fram for endeleg avgjerd så snart det er mogleg.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Høgre, Framstegspartiet, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Kyst-Noreg er ein viktig del av verdiskapinga i landet. Fleirtalet meiner difor at det må bli auka vekt på tryggleik for all transport på kjøl. Eit vidare arbeid med Stad skipstunnel er ein viktig del av dette arbeidet.

Medlemene i komiteen frå Høgre og Kristeleg Folkeparti ser det som vesentleg at Stad skipstunnel vert sett på som eit nasjonalt prosjekt, samstundes som det vert sett i samheng med transportsituasjonen i regionen og handsama i høve til dette.

Medlemene i komiteen frå Framstegspartiet og Senterpartiet ser det som vesentleg at Stad skipstunnel vert sett på som eit nasjonalt prosjekt og handsama i høve til dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker det store behovet for å bygge den planlagte Stad skipstunnel. Byggingen av denne er et av de viktigste samferdsels- og sikkerhetsprosjektene på norskekysten.

Disse medlemmer minner om at Kystverket på oppdrag fra Fiskeridepartementet har gjennomført et forprosjekt for Stad skipstunnel med den konklusjon at nytte- og kostnadsberegningene viste at tunnelen kan bli samfunnsøkonomisk lønnsom hvis den bygges.

Disse medlemmer vil minne om Innst. S. nr. 119 (2000-2001) side 111 hvor komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre den gang understreket utredningen om skipstunnel gjennom Stadlandet, og at denne først vil være ferdig etter at Stortinget har ferdigbehandlet Nasjonal transportplan (februar 2001).

Disse medlemmer understreker på nytt viktigheten av at denne skipstunnelen snarest kan bli realisert og at Stortinget i egen behandling bør ta beslutning om prosjektet skal realiseres eller leggest "dødt".

Disse medlemmer vurderer dette prosjektet som en nasjonal forpliktelse med tanke på sikkerhet og miljø. Imidlertid bør departementet også se på mulighetene for eventuelle ukonvensjonelle løsningsformer.

Disse medlemmer foreslår 10 mill. kroner for utarbeidelse av anbudsdokumnter og innhenting av priser. Disse medlemmer ønsker å ta stilling til prosjektet først når nye prisanslag foreligger.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Sosialistisk Venstreparti i likhet med Regjeringen ikke har lagt inn midler til dette prosjektet.

Medlemene i komiteen frå Senterpartiet vil gå inn for å løyve 10 mill. kroner til Stad skipstunnel for å legge til rette prosjektet for vidare handsaming. Denne løyvinga vert å ta av ramma til Kystverket, jf. merknad i kap. 1.2.5.

8.3.2.5 KORRIDOR 5 OSLO - BERGEN/HAUGESUND (MED ARM VIA SOGN TIL FØRDE)

8.3.2.5.1 *Generelle merknader til korridoren.*

Komiteen vil peika på at denne korridoren omfattar fleire vegstrekningar og vidare jernbane, luft- og sjøtransport som har mykje å seia for transporten mellom Austlandet og Vestlandet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti støtter forslaget i meldingen om fordeling av rammer for korridoren.

Medlemene i komiteen frå Arbeiderpartiet og Senterpartiet støttar Regjeringa sitt framlegg til rammer for korridoren, og viser til eigne merknader om eventuell forsering av prosjekt og auke av rammer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme for stamveger på 2 740 mill. kroner og 200 mill. kroner til jernbaneinvesteringer for denne korridoren i planperioden og at det i tillegg er regnet med 430 mill. kroner i bompenger, hvorav 230 mill. kroner i perioden 2006-2009. Flertallet støtter denne rammen.

Flertallet er enig i at hovedsatsingen i korridoren skal legges til de strekningene som har nytte både for transport gjennom Valdres og Hallingdal. Flertallet merker seg at dette innebærer utbygging av strekninger på E16 og at det her de største problemene knyttet til vegstandard og trafikkisikkerhet finnes.

Flertallet ser det også som positivt at Regjeringen i første del av planperioden vil prioritere flere mindre investeringstiltak på E134, mens det i siste del av perioden kan bli aktuelt å gjennomføre omlegginger på ulykkesutsatte strekninger.

Flertallet har også merket seg, og er positive til, at Regjeringen innenfor rammen til jernbane prioriterer

investeringer på strekningen Arna-Bergen, og videreutvikling av strekningen Voss-Bergen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti peker på at denne korridoren har store utfordringer. For jernbane gjelder dette spesielt i endene av korridoren. Disse medlemmer vil også peke på at jernbanen har en relativt høy andel av frakt av gods på jernbane mellom endepunktene i korridoren.

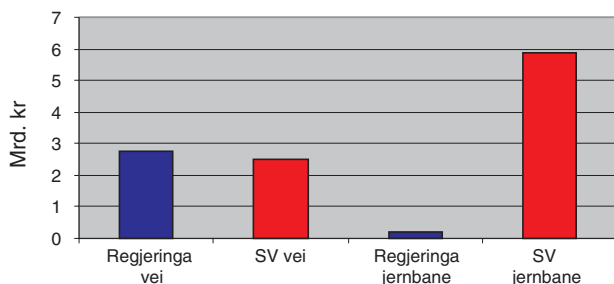
Disse medlemmer vil peke på at flytrafikken mellom Oslo og Bergen/Haugesund er stor. På denne strekningen flyr det daglig like mange mennesker som mellom Washington og New York. Disse medlemmer vil peke på at en systematisk satsing vil gjøre det mulig å få til en overgang fra fly til jernbane på denne strekningen. Disse medlemmer vil peke på at i ferie- og fritidsmarkedet konkurrerer jernbanen med fly på strekningen Oslo-Bergen/Haugesund.

Disse medlemmer vil også understreke at økt satsing på lokaltog rundt Bergen og Oslo vil støtte opp om målsettingen om at kollektivtransporten skal være ryggraden i transportsystemet i de store byene.

Disse medlemmer vil prioritere veimidler i denne korridoren annerledes enn Regjeringen. Disse medlemmer vil satse på utbedringer og trafikksikkerhetstiltak rundt endepunktene i korridoren.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke bevilgningene til jernbaneinvesteringer i denne korridoren med 5,7 mrd. kroner, og redusere bevilgningene til vei med 0,25 mrd. kroner. Sammenliknet med Regjeringens satsing vil Sosialistisk Venstreparti sin satsing i korridoren se ut som vist i figuren nedenfor:

Korridor 5: Sammenlikning av infrastrukturinvesteringer



8.3.2.5.2 Jernbane

Komiteen er glad for at Regjeringa har funne rom for utbygging av to spor mellom Bergen stasjon og Fløen.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at dagens enkeltspor på strekningen Arna-Bergen er en flaskehals for togframføring til Bergen stasjon, godtsterminalen på Nygårdstangen og for skiftetraffikk inne på stasjonsområdene. Flertallet er derfor svært tilfreds med Regjeringens forslag om utbygging av dobbeltspor, som vil øke

kapasiteten og fleksibiliteten for all togtrafikk til og fra Bergen stasjon og godsterminalen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet har også merket seg at første byggetrinn med utbygging til to spor mellom Bergen stasjon og Fløen ferdigstilles i planperioden og at arbeid med dobbeltspor gjennom Ulriken påbegynnes i siste del av planperioden.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til sine respektive forslag til auka ramme, og vil forsera denne utbygginga. I tillegg vil desse medlemene byggja ut dobbeltspor gjennom Ulriken i perioden, samt starta opp bygging av Ringeriksbanen. Samla vil dette redusera reisetida monaleg mellom Bergen og Oslo.

Disse medlemene føreset at Ringeriksbanen vert innlemma i intercity-nettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker viktigheten rundt infrastrukturen i korridor 5 mellom Østlandet/Oslo og Vestlandet/Bergen.

Disse medlemmer minner om at prioriteringen av de økonomiske ressurser er lagt på stam- og riksveinettet for disse områder både med hensyn til nyinvesteringer og vedlikehold.

Disse medlemmer ønsker å forskyve halvparten av investeringstakten fra første planperiode 2006-2009 til siste periode samt en halvering av investeringene for perioden 2006-2015. Dette resulterer i at investeringsrammen for jernbane Hønefoss-Bergen blir redusert med 40 mill. kroner i den første planperioden 2006-2009, mens den totale reduksjon for hele perioden 2006-2015 blir 100 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil øke bevilgningene til jernbane med 5,7 mrd. kroner i denne korridoren, og fordele midlene slik:

- Ulriken tunnel 0,6 mrd. kroner
- Arna-Trengereid 0,7 mrd. kroner
- Ringeriksbanen 4,4 mrd. kroner

Disse medlemmer viser til den kraftige reisetidsbesparelsen Ringeriksbanen vil innebære på strekningen Oslo-Bergen. Disse medlemmer mener dette prosjektet vil gjøre Bergensbanen mer konkurransedyktig mot fly, og muliggjøre etablering av et effektivt regiontogtilbud til Hallingdalsregionen. Banen vil også være et viktig bidrag til lokaltogtilbudet i stor-Oslo.

Disse medlemmer viser til at utbedringer av Ulriken tunnel vil styrke lokaltogtrafikken rundt Bergen. Disse medlemmer viser til at på strekningen Arna-Trengereid kjører toget fortsatt på en gjenværende bit av den opprinnelige smalsportraseen fra

1883. En ny bane her vil gi redusert reisetid med tog (om lag fire minutter) og økt kapasitet og dermed styrke jernbanens konkurransekraft.

Disse medlemmer viser til at det eksisterer forslag om å bygge høyhastighetsbane fra Oslo til Hauge-sund og Bergen over Haukeli. Disse medlemmer mener visjonen om at toget skal konkurrere med fly er interessant og at det da vil være et helt annet markedsgrunnlag, og vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede mulighetene for å bygge en høyhastighetsbane mellom Oslo og Bergen over Haukeli. Utredningen skal gi et beslutningsgrunnlag og være ferdig innen utgangen av 2006."

Disse medlemmer peker på at en slik utredning må baseres på tung faglig kompetanse på høyhastighetstog (både utbyggingskostnader, markedsgrunnlag, inntjeningssevne, konsekvenser for natur og miljø etc.), og at beslutningsprosessen ikke er tjent med en diskusjon rundt premissene og kvaliteten på utredningen.

8.3.2.5.3 Veg

Komiteen viser til at veginfrastrukturen i denne korridoren er omfattende med E16, rv 7/rv 52, rv 7/rv 50 og E134 som viktige strekninger.

Komiteen ber departementet ta initiativ til eit samarbeid mellom fylka på aust- og vestsida av fjellet for å vurdere om dei i noko større grad kan koma fram til semje om ei "arbeidsdeling" mellom desse ulike strekningane.

E16 Sandvika-Bergen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen foreslår en statlig investeringsramme på 750 mill. kroner for perioden 2006-2009 og 1 520 mill. kroner for hele planperioden. I tillegg er det regnet med om lag 400 mill. kroner i bompenger, hvorav om lag 200 mill. kroner i første fireårsperiode. Flertallet støtter denne innsatsen.

Flertallet har merket seg at en vesentlig del av rammen går med til fullføring av den planlagte og viktige utbyggingen av E16 på strekningen Wøyen-Bjørum i Bærum kommune. Flertallet har også merket seg at rammen gir rom for å videreføre utbedringen av E16 i Lærdalen på strekningen Borlaug-Voldum.

Flertallet er også glad for at Regjeringen av hensyn til trafikksikkerhet og miljø legger opp til en omlegging av E16 utenfor Voss sentrum i siste del av planperioden.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene fra Framstegspartiet, vil peika på at strekninga mellom Sandvika og Hønefoss er trafikkfarleg og har dårleg framkomst. Fleirtalet ber om ei vurdering av dette i samband med neste rullering av NTP.

Fleirtalet i komiteen, medlemmene frå Arbeiderpartiet, Framstegspartiet og Sosialistisk Venstreparti, har merka seg at det ennå ikkje er foretatt noko opprydding av steinfyllinga i munninga av Steinsfjorden, og vil støtta dette med ei statleg ramme på 50 mill. kroner. Fleirtalet føreset at Regjeringa tek initiativ til eit samarbeid med fylkeskommunen og omliggjande kommunar i denne saka.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ser nødvendigheten av og er positive til opprydding av steinfyllingen i Steinsfjorden. Det er imidlertid ikke vanlig å omtale prosjekter av dette omfanget i Nasjonal transportplan (med en kostnad under 200 mill. kroner).

Disse medlemmer er kjent med at kostnaden ved tiltaket vil være minst 70 mill. kroner, men at endelig kostnad ikke er kjent fordi reguleringsplan ikke er vedtatt. Disse medlemmer vil komme tilbake til prosjektet ved behandlingen av handlingsprogrammet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet og Senterpartiet viser til at ved behandling av Innst. S. nr. 119 (2000-2001) uttalte komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Sosialistisk Venstreparti

"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-Boge i Hordaland i 2006-2009 prioriteres i første fireårsperiode prosjektet Voldum-Seltun i Lærdalsdalen. Flertallet er enig i en slik prioritering."

Disse medlemmer refererer videre til at en samlet samferdselskomité ved behandlingen av NTP (2002-2011) i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) hadde følgende merknad:

"Komiteen viser til den trafikkvekst E16 i Lærdalsdalen og over Filefjell 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."

Disse medlemmer viser til at denne merknad på nytt ble presisert av samferdselskomiteen både ved behandlingen av statsbudsjettet for 2002, 2003 og 2004, der flertallet i tilknytning til både 2003- og 2004-budsjettet også bemerket at det fra departementet var tilrettelagt for at fjellstrekningen kunne prioriteres i perioden 2000-2005.

Disse medlemmer vil peke på at samferdselskomiteens politiske føringer har ført til at det nå er utarbeidet planer av ulike slag vedrørende alle de gjenstående strekninger gjennom Oppland og Sogn og Fjordane. Disse medlemmer ber nå om at dette følges opp. Disse medlemmer viser til at arbeidene på strekningen fra Øye er påbegynt.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Framstegspartiet vil auke rammene for E16 Hamang-Wøyen med 100 mill. kroner, og føreset at dette saman med forsering av dei rammene som alt ligg inne, gjev grunnlag for ei fornuftig framdrift av utbygginga.

Desse medlemene vil vidare auka rammene til strekning E16 Øye-Borlaug med 100 mill. kroner.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet har merka seg at omlegginga av E16 utanfor Voss sentrum er tenkt starta opp i siste del av perioden. Desse medlemene er samde i at dei statlege løyvingane skal koma i siste del av perioden, men desse medlemene har forståing for at ein lokalt ynskjer å koma i gong tidlegare, og er positive til at ein kan koma tilbake til spørsmål om låneopptak for å få til dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til at fjellstrekningen Øye-Borlaug som er 40 km lang, i vegutredningen er kostnadsberegnet til 646 mill. kroner. Vegvesenet/kommunene er enige om utbyggingsrekkefølgen mellom de 8 delstrekningene og som blir klarert for anleggstart 2005-2006. Det pågår nå konsekvensutredninger.

Disse medlemmer viser til at trafikken over Filefjell har økt med 78,3 pst. fra 2000-2003. For de andre fjellovergangene er tallene Årdal-Tyin 63,5 pst., Hemsedal 45,5 pst., Haukelifjell 16,0 pst., Hardangervidda 3,3 pst. og Aurland-Hol 33,2 pst.

Disse medlemmer mener at fjellstrekningen Øye-Borlaug bør vurderes som et OPS-prosjekt for å få en helhetlig og sammenhengende utbedring

Disse medlemmer viser videre til at i korridor 5 er rute 12 E16 Sandvika-Bergen den eneste ferjefrie og helårsåpne forbindelsen mellom Bergen og Oslo. Disse medlemmer viser til åpningen av Lærdalstunnelen som har gitt 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 trafikkmønsteret etter åpningen av Lærdalstunnelen. Så langt viser det seg at Filefjell, til tross for særdeles dårlig vei, har hatt den største trafikøkningen.

Disse medlemmer prioriterer de resterende veistrekninger gjennom Lærdalsdalen da flaskehalsene her vil få katastrofale følger for næringslivet i regionen.

Disse medlemmer foreslår at også prosjektene Fønhus-Bagn og Ulnes-Røn/Fagernes blir gjennomført i første delen av perioden.

Disse medlemmer mener at utbyggingen av firefelts vei mellom Sandvika (Hamang) og Wøyen i Bærum kommune startes opp i forlengelsen av utbyggingen av Wøyen-Bjørnum for å sikre en mer kostnadseffektiv utbygging.

Disse medlemmer vil foreslå å øke planrammen for korridor 5/rute E16 Sandvika-Bergen med 700 mill. kroner i første periode 2006-2009 og totalt med 1 700

mill. kroner for hele perioden 2006-2015 i forhold til Regjeringens forslag.

Rv 7/52 Hønefoss-Gol-Borlaug

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen foreslår en statlig investeringsramme på 170 mill. kroner for perioden 2006-2009 og 470 mill. kroner for hele planperioden. Flertallet støtter denne innsatsen.

Flertallet har merket seg at Regjeringen har satt av midler til prosjektet rv 7 Sokna-Ørgenvika, gitt lokal tilslutning til delvis bompengefinansiering. Flertallet ser positivt på dette, og viser til at prosjektet vil redusere reiseavstanden mellom Hallingdal/Vestlandet og Buskerud/Oslo-regionen med 20 km og gi økt trafikksikkerhet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at rammen gir rom for å starte opp utbygging ny tofelts veg på strekningen rv 7 Ramsrud-Kjeldsbergsvingene, og at utbyggingen vil føre til bedret fremkommelighet og trafikksikkerhet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet vil peika på dei store utfordringane som står att når det gjeld standarden på rv 7, og vil prioritera å auka ramma for dei statlege løyvingane til strekninga Sokna-Ørgenvika med 150 mill. kroner. Dette prosjektet vil forkorta vegen med 24 km. Desse medlemene meiner at Ramsrudhellingane, som er prioritert av Regjeringa, og denne strekningen må sjåast i samanheng for å utnytta masse på ein fornuftig måte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet minner om at Regjeringen i St.prp. nr. 1 (2003-2004) Statsbudsjettet for 2004 foreslo at strekningen rv 7 Hønefoss-Gol, sammen med rv 52 Gol-Borlaug i kryss med E16, skal innlemmes i stamvegnettet.

Disse medlemmer understreker den store viktigheten for denne ruta for næringslivet på Vestlandet samt Østlandet da veien er en del av den korteste og mest foretrukne stamvegforbindelse mellom Oslo og Bergen. I tillegg er ruta hovedforbindelsen mellom Oslo-området og størstedelen av Sogn og Fjordane opp mot Nordfjord.

Disse medlemmer understreker kravet til raske og sikre godstransporter, noe som er avgjørende for å kunne drive lønnsom virksomhet. Dette gjelder særlig produksjonsvirksomheter med stor avstand til markedene. Dette gjør at næringslivet er avhengig av og stiller store krav til denne ruta.

Disse medlemmer mener oppgradering til stamveg forplikter idet denne rute har en høy ADT med både sommer- og vinterturisme. Hyppighet av trafikkulykker er svært høy, og standarden på ruta er varierende. Tiltak for å forbedre trafikksikkerheten må prioriteres. Flaskehalsen må fjernes og regulariteten på

høyfjellet må gjøres best mulig. Deler av rv 52 har dårlig bæreevne og forsterkningsarbeider er nødvendig.

Disse medlemmer viser til prosjektene Ramsrud-Kjelsbergsvingene og Sokna-Ørgenvika som prioriteres svært høyt, men som ikke ligger inne i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer vil foreslå å øke planrammen for korridor 5/rute rv 7/52 Hønefoss-Gol-Borlaug med 100 mill. kroner i første periode 2006-2009, og totalt med 200 mill. kroner for hele perioden 2006-2015 i forhold til Regjeringens forslag.

E134 Drammen-Haukeli-Odda-Bergen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringen foreslår en statlig investeringsramme på 150 mill. kroner for perioden 2006-2009 og 510 mill. kroner for hele perioden 2006-2015. I tillegg er det regnet med om lag 30 mill. kroner i bompenger i første fireårsperiode. Flertallet støtter denne innsatsen.

Flertallet har merket seg at rammen vil gi rom for mindre investeringstiltak og fullføring av den delvis bompengefinansierte utbedringen av E134 i Rullestadvjuvet i Hordaland.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti har merka seg at Regjeringa ikkje har funne rom for midlar til E134 Århus-Gvammen som tidlegare har vore prioritert. Desse medlemene er usamde i dette, og meiner at dette er eit godt prosjekt som vil føra til ein reduksjon av vegen på 7 km og har positive miljøkonsekvensar. Etter desse medlemene si vurdering vil dette vera viktig for Telemark fylke, men og for heile aust-vest-sambandet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet vil auka rammene med 300 mill. kroner i perioden for å starte opp prosjektet.

Medlemene i komiteen frå Sosialistisk Venstreparti vil auka rammene med 200 mill. kroner i perioden for å starte opp prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker viktigheten av at en motorvei mellom Norges to største byer Bergen og Oslo blir bygget.

Disse medlemmer viser til at en veiforbindelse fra Oslo/Drammen over Haukeli via Odda og Bergen er opplagt den korteste trasé og blir ca. 390 km lang. Til sammenligning er:

– Rv 7 Oslo-Geilo-Bruravik-Bergen	486 km
– Rv 50 Oslo-Hol-Aurland-Bergen	500 km
– E16 Oslo-Lærdal-Bergen (Fillefjell)	527 km

Disse medlemmer viser også til at veitraséen over Haukeli forbinder områder med stor befolkningstetthet på til sammen rundt 2,5 million mennesker hvorav:

– Oslo-gryta med Østfold, Vestfold og Telemark	1 700 000 mennesker
– Bergen/Haugesund/Stavanger	750 000 mennesker
– Indre strøk (Notodden, Rjukan etc)	80 000 mennesker

Disse medlemmer poengterer at det må legges til rette med oppgraderte tilførselsveier til Haugesund og Stavanger.

Disse medlemmer mener en ny motorvei som betjener hele Vestlandet fra Stavanger og opp mot Bergen til det sentrale Østlandsområdet og videre til kontinentet, vil ha avgjørende betydning for et sterkt konkurranseutsatt, betydningsfullt og viktig næringsliv. Bygging av denne motorveien vil være av stor nasjonal viktighet og for fortsatt vekst og verdiskapning samt opprettholdelse av bosettingen.

Disse medlemmer understreker at en opprustet E134 over Haukeli vil avlaste E18 og E39 samt føre en stor del av trafikken fra Vestlandet til Sverige, Østfold, Vestfold og Grenland utenom Oslo. Når Rogfast blir en realitet, vil E134 over Haukeli utgjøre en 50 minutters tidsbesparelse fra Stavanger til Østlandet.

Disse medlemmer viser til de foreslåtte omlegginger av veitraséen i Røldalsområdet og mellom Grungedal og Hjartdal som forkorter kjøretiden med over 1 1/2 time. Dette blir da en rask og rimelig øst-vest forbindelse både for godstransport, ekspressbusser og privatbiler.

Disse medlemmer mener veien vil forandre det fremtidige trafikkbildet hvor behovet for både bane og fly blir vesentlig redusert. En moderne motorvei på E134 over Haukeli vil tiltrekke seg stor gods- og persontrafikk og vil dermed få en betydelig nasjonaløkonomisk betydning. Den nye E134 vil avstedkomme store besparelser for næringslivet som igjen fører til styrket konkurransedyktighet, vekst og opprettholdelse av norske arbeidsplasser.

Disse medlemmer vil for prosjekt E134 Drammen-Haukeli-Odda-Bergen med tilførselsveier øke planrammen med 1 330 mill. kroner for perioden 2006-2009, og for hele planperioden 2006-2015 med 3 330 mill. kroner.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til at prosjektet E134 Århus-Gvammen er eit prosjekt som tidlegare har vore inne i planane, men som det no ikkje er funne rom til å finansiere fullt ut. Denne medlemmen meiner dette er eit viktig prosjekt både for Telemark fylke, men og for ei viktig gjennomfartsåre og vil difor gå inn for å prioritere 250 mill. kroner til dette prosjektet innan sitt forslag til auka ramme.

Rv 36 Seljord - Eidanger

Komiteens medlemmer av Fremskrittspartiet understreker at også denne strekningen er blitt innlemmet som en del av stamveinettet under

behandlingen av St.prp. nr. 1 (2003-2004) Statsbudsjettet for 2004.

Disse medlemmer peker på rutas lengde på ca. 97 km og at den går gjennom sentrale deler av Telemark fylke. Statens vegvesen har nylig beregnet kostnadene for en utbygging til stamvegstandard til 3,37 mrd. kroner.

Disse medlemmer registrerer at det ikke er gitt plass til vesentlige investeringer, men en ramme på 170 mill. kroner for hele perioden 2006-2015 til en del mindre investeringstiltak som tar sikte på helt nødvendige utbedringer, gang- og sykkelveier, trafikkikkerhet og miljøforbedringer (svevestøv).

Disse medlemmer minner om at politikere og flertallet av befolkningen i Grenland virker lettet over å ha blitt kvitt 2 bomstasjoner, og at det derfor neppe er enkelt å motivere til ny bompengesatsning i årene som kommer.

Disse medlemmer vil foreslå å øke planrammen for korridor 5/rute rv 36 Seljord-Eidanger med 50 mill. kroner i første periode 2006-2009 i forhold til Regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil øke bevilgningene til E134 Drammen-Haugesund med 200 mill. kroner og til utbedring av Steinsfjordbrua med 50 mill. kroner. Disse medlemmer vil redusere veiutbyggingen på E16 i Akershus med 400 mill. kroner, og istedet satse på utbedringer og trafikkikkerhetstiltak.

8.3.2.5.4 *Infrastruktur for flytransport*

Fleirtallet i komiteen, medlemene fra Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, går imot å leggja ned anbudsruta på Fagernes Lufthamn, Leirin, og viser til merknader om dette i kap. 4.3.2.

Fleirtallet er kritiske til at ein skal gjera vedtak om å leggja ned anbudsruta på flyplassen i 2006 før prøveprosjektet er fullført.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, meiner at framlagde forslag til ramme til kompensierende tiltak kan nyttast til å oppretthalda flyplassen i åra framover.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til merknader under kap 4.3.2.

8.3.2.6 KORRIDOR 6 OSLO - TRONDHEIM (MED ARMAR TIL ÅLESUND OG MÅLØY)

8.3.2.6.1 *Generelle merknader til korridoren.*

Komiteen vil peika på at korridoren knyter saman det sørlege og nordlege Norge, samstundes som han er viktig som ein aust-vest korridor. Persontransport skjer på bane, veg og fly og gods på bane og veg. Kom i-

teen har merka seg at jernbanen har ein stor andel av godstransport.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti støtter forslaget i meldingen om fordeling av rammer for korridoren.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet støttar Regjeringa sitt framlegg til rammer for korridoren, og viser til eigne merknader om eventuell forsering av prosjekt og auke av rammer.

Komiteens flertall, medlemene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme for stamveger og jernbane på til sammen 6 810 mill. kroner i tiårsperioden og at det i tillegg er regnet med 3 300 mill. kroner i bompenger, hvorav 400 mill. kroner i perioden 2006-2009. Flertallet støtter denne rammen.

Flertallet viser til at 50 pst. av gods som skal mellom endepunktene Oslo og Trondheim går på jernbane og at Regjeringen fremmer tiltak på jernbanestrekningen Oslo-Trondheim som vil bidra til økt kapasitet og bedret tilbud. Flertallet har merket seg at at Regjeringen legger opp til en betydelig forbedring av det overordnede vegnettet i korridoren. Dette er nødvendig for å bedre trafikkikkerheten og framkommeligheten for næringslivets transporter.

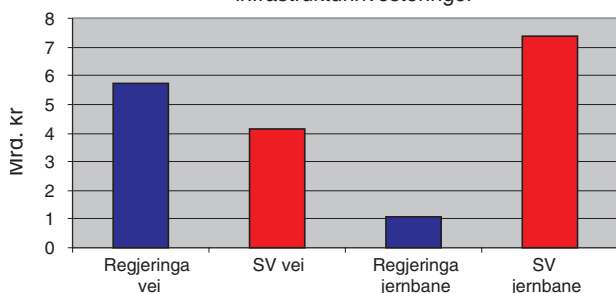
Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil peke på at dette er en korridor hvor en større andel av transportoppgavene bør skje med jernbane. Det gjelder godstrafikken hvor den samlede jernbanekapasiteten på Dovre- og Rørosbanen må utnyttes bedre, og persontrafikkbefordringen mellom Oslo og Mjøsbyene og i Trøndelag. Disse medlemmer vil peke på at i ferie- og fritidsmarkedet konkurrerer jernbanen med fly på strekningen Oslo-Trondheim.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet viser elles til sine forslag til auke i rammene til korridoren.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener hovedutfordringen på veinettet på denne strekningen er trafikkikkerhet, og vil prioritere utbedringer og bygging av fysiske midtdelere i denne korridoren.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke bevilgningene til jernbaneinvesteringer i denne korridoren med 6,3 mrd. kroner, og redusere bevilgningene til vei med 1,6 mrd. kroner. Sammenliknet med Regjeringens satsing vil Sosialistisk Venstreparti sin satsing i korridoren se ut som vist i figuren nedenfor:

Korridor 6: Sammenlikning av infrastrukturinvesteringer



8.3.2.6.2 Jernbane

Fleirtallet i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er positiv til forlenging av eksisterende kryssingsspor mellom Hamar og Trondheim, og ny dobbeltsporparsell mellom Eidsvoll og Hamar.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen legger til grunn en investeringsramme på 1 060 mill. kroner i hele planperioden. Flertallet støtter denne innsatsen.

Flertallet er positive til at Regjeringen innenfor denne rammen prioriterer ombygging av godsterminalen på Alnabru i Oslo, som er et viktig tiltak for å få mer gods over fra veg til bane. Flertallet understreker også betydningen av den foreslåtte utbyggingen av en dobbeltsporparsell sør for Hamar.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til forslag til auka rammer for jernbaneinvesteringar, og meiner at kryssingssporforlenginga bør forserast. I tillegg vil desse medlemmene prioritera utbygging av straumforsyninga på Gjøvikbanen.

Disse medlemmer har registrert at Rørosbanen er inne i en positiv utvikling, og er langt rimeligere å drifte enn tidligere antatt.

Disse medlemmer viser til at Alnabanen i dag i hovedsak brukes av godstog på Bergensbanen til/fra Alnabruterminalen. Jernbaneverket har gjennomført ulike studier for å vurdere økt bruk av Alnabanen til persontogtransport, senest den i en mulighetsstudie for lokaltogpendel Lillestrøm-Grefsen. En slik lokaltogpendel vil koble sammen viktige bo- og arbeidsmarkedsregioner på en miljø- og ressurseffektiv måte, samt avlaste jernbanetunnelen under Oslo. Disse medlemmer viser til svar nr. 110, hvor departementet skriver:

"Samferdselsdepartementet er positiv til å utrede nærmere om det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å utvikle et persontrafikktilbud over Alnabanen."

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede mulighetene for persontogdrift på Alnabanen."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til den vesentlige høyere prioriteringen av infrastruktur vei og spesielt til strekningen E6 Oslo-Trondheim med høy standard. Denne oppgraderingen vil gjøre jernbanestrekningen Dovrebanen mindre konkurransedyktig i forhold til et effektivt veisystem på samme strekning.

Disse medlemmer finner det derfor naturlig og nasjonaløkonomisk forsvarlig å forskyve de foreslåtte investeringsprosjekter for Dovrebanen frem i tid med hovedvekt på ferdigstilling etter planperioden i 2015.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil øke bevilgningene til jernbane med 6,3 mrd. kroner i denne korridoren, og fordele denne økningen slik:

– Eidsvoll-Lillehammer	5,8 mrd. kroner
– Gjøvikbanen: Fjernstyring, strømfor- syning etc.	0,3 mrd. kroner
– Rørosbanen: Fjernstyring Røros-Støren samt mindre tiltak	0,2 mrd. kroner

Disse medlemmer vil understreke behovet for å bygge dobbeltspor på strekningen Eidsvoll-Lillehammer. Nord for Eidsvoll går toget i en trasé fra 1880. Med satsing i denne korridoren kan reisetiden med tog komme ned i 1 time og 15 min. på strekningen Lillehammer-Oslo. Ny bane på strekningen må bygges for høye hastigheter. NSB har materiell som kan kjøre 210 km/t.

Disse medlemmer vil understreke at Rørosbanen representerer en verdifull ressurs i transportkorridoren mellom Østlandet og Trøndelag. Noen mindre investeringer vil legge til rette for at banen kan utnyttes bedre, både til godstrafikk, lokal trafikk, og trafikk mellom landsdelene. Fjernstyring på strekningen Røros-Støren er et slikt tiltak. Rørosbanen og Solørbanen må utvikles til å ta mer av godstransporten mellom landsdelene.

8.3.2.6.3 Veg

Komiteen vil peika på at det går fleire viktige vegstrekningar i denne korridoren, og at spesielt Hedmark og Oppland er gjennomfartsfylke for store deler av landet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at Regjeringen av hensyn til trafikksikkerheten og framkommelighet prioriterer å videreføre utbyggingen av E6 til firefelts veg nordover fra Gardermoen i Akershus. I tillegg prioriteres utbygging av E6 mellom Melhus og Trondheim og standardheving av de dårligste partiene

av E6 gjennom Soknedal i Sør-Trøndelag. Flertallet støtter disse prioriteringene.

E6 Oslo-Trondheim

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen foreslår en statlig investeringsramme på 1 070 mill. kroner for perioden 2006-2009 og 3 760 mill. kroner for hele planperioden. I tillegg er det regnet med om lag 2 600 mill. kroner i bompenger, hvorav om lag 400 mill. kroner i første fireårsperiode. Disse medlemmer støtter denne innsatsen.

Disse medlemmer viser til at rammen blant annet gir rom for å starte opp utbygging av E6 Gardermoen-Kolomoen. Prosjektet vil ha stor betydning for trafikksikkerhet og framkommelighet. Disse medlemmer viser ellers til St.meld. nr. 24 (2003-2004) der flere andre positive tiltak på denne strekningen beskrives nærmere.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Framstegspartiet vil visa til forslag til auka ramme til korridoren, og vil spesielt peika på E6 som ein svært viktig veg. Desse medlemene har merka seg at det har vore mange alvorlege ulykker på strekninga, og at det spesielt i helgene er problem med trafikkavviklinga. Store deler av strekninga har også dårleg standard.

Desse medlemene vil ut frå dette prioritera:

- E6 Gardermoen-Kolomoen, forsering av 4-felts motorveg i Oppland, auka ramme på 200 mill. kroner
- Nidelv bru-Grillstad, forsering
- Soknedal, forsering, auka ramme på 100 mill. kroner til utbetring av flaskehalsar
- Oppdal sentrum, statleg ramme på 50 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker viktigheten av denne korridoren som knytter Nordvestlandet og Midt-Norge til Sør-Norge. Videre er den særdeles viktig for næringslivet med eksport/import av gods til og fra Nord-Norge, Midt-Norge, Nord-Vestlandet. Denne korridoren er også av særdeles stor viktighet for distriktene og næringslivet i Mjøsregionen, samt for Gudbrandsdalen og andre dalfører opp mot Trondheim.

Disse medlemmer registrerer at både LO og NHO i årevis har presset på for utbygging av blant annet E6/korridor 6 Oslo-Trondheim idet norsk næringsliv er særdeles avhengig å opprettholde sin konkurransedyktighet. En infrastruktur med gode veier er "navet" for at dette skal fungere og arbeidsplassene opprettholdes.

Disse medlemmer legger vekt på at jernbanelinje parallelt med E6/korridor 6 transporterer bare bagatellmessige mengder med gods og passasjerer i forhold til det transportarbeid som utføres på veien.

Disse medlemmer mener at denne korridor står langt tilbake for den standard den burde hatt, med unntak av i hovedtrekk fra Oslo til Gardermoen/Eidsvoll.

Disse medlemmer viser også til at E6 går gjennom sterkt trafikkerte tettsteder og byer, samt at den er hovedåren mellom Oslo og Trondheim. Veien har store feil og mangler. Dette fremkommer som usammenhengende veistandard, fra seksfelts motorvei til tofelts veier med kryssing i plan.

Disse medlemmer minner om at mange strekninger har en blanding av trafikantgrupper som representerer stor risiko for ulykker. Trafikktettheten er blant de største i landet.

Disse medlemmer mener at slik E6 fremstår i dag, er strekningen miljømessig utilstrekkelig, trafikkfarlig og framkommeligheten er elendig på mange og lange strekninger.

Disse medlemmer vil understreke at strekningen E6 Gardermoen-Otta har utviklet seg til å bli kandidat for å overta den tvilsomme ære å være den nye dødsveien i Norge. Verst er det på strekningen Mjøsbua-Øyer. Disse mange dødsulykker og alvorlige lemlestede mennesker koster samfunnet store ressurser. Statistikken viser at 1/3 av ulykkene er møteulykker.

Disse medlemmer mener at slike ulykker ville en i stor grad ha avverget hvis det var bygget 4-felts motorvei med midtdeler. Erfaringene fra E6 Oslo-Gardermoen og E18 gjennom nordre Vestfold bekrefter dette.

Disse medlemmer ønsker en rask videreutbygging av motorvei kl. A fra Gardermoen til Minnesund, videre kan E6 bygges etter Vegvesenets nye norm om smalere 4-felt motorveg fra Minnesund til Otta. Videre må E6 (korridor 6) ha en minimumstandard som 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 klasse A.

Disse medlemmer er av den mening at et veianlegg av denne standard, vil tiltrekke seg noe trafikk fra rv 3 fra Stange (Hedmark) gjennom Østerdalen over Dovre til Ulsberg i Sør-Trøndelag. Dette gir en bedre utnyttelse av en ny E6 og dermed mindre trafikk gjennom Østerdalen.

Disse medlemmer registrerer at det til tross for reguleringsplan med midtdeler på strekning E6 gjennom Melhus kommune, er det blitt bygget 4 km ny strekning uten midtdeler. Både kommune og fylkeskommune har sluttet seg enstemmig til krav og nødvendighet om bygging av midtdeler på E6.

Disse medlemmer mener at behovet for en fullverdig motorveg klasse A fra Oslo til Trondheim er så stort at den bør forseres radikalt frem i tid med raskest mulig ferdigstilling. Dette kan også skje ved at anlegget legges ut som et OPS-prosjekt, gjerne lagt ut som et internasjonalt anbud også tilpasset de internasjonale entreprenørbedrifter, med en finansiering utenfor det ordinære statsbudsjett.

Disse medlemmer viser særskilt til Dokument nr. 8:97 (2002-2003) som er forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Thore A. Nistad, Per Roar Bredvold og Christopher Stensaker om utbygging av sammenhengende firefelts motorvei E6 fra Oslo til Trondheim.

Disse medlemmer viser til tidligere regjeringers lave bevilgninger til korridor 6/E6 Oslo-Trondheim og den dårlige oppfylingsgraden i vedtatte bevilgninger fra de tidligere perioder. Disse medlemmer mener det derfor er nødvendig å øke planrammen for perioden 2006-2009 med 3 000 mill. kroner og for hele planperioden 2006-2015 med 10 000 mill. kroner i tillegg til Regjeringens forslag.

Rv 4 Oslo-Mjøsbrua

Komiteen vil peika på at rv 4 er hovudsambandet mellom Oslo og Vest-Oppland, og at dette er ein strekning som er viktig for næringslivet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Framstegspartiet meiner at denne strekningen må prioriterast høgare, og gjer framlegg om:

- Rv 4 Raufoss-Roa, forsering
- Fossumdiagonalen, auka ramme med 200 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rv 4 Oslo-Mjøsbrua i statsbudsjettet for 2004 er oppgradert til stamvei. Dette tilsier en nødvendig oppgradering av veien. Rv 4 er hovedinnfartsåra til Oslo fra store deler av Vest-Oppland samt for store deler av nordre Akershus og Oslo (Gruddalen).

Disse medlemmer minner om veiens store betydning for næringslivet i Oppland, samt viktigheten som innfartsvei til Oslo for pendlere fra disse regionene og spesielt Nittedal.

Disse medlemmer understreker at rv 4 mellom Oslo og Gjøvik har en usammenhengende veistandard, fra firefelts hovedvei i Oslo, til tofelts veier med kryssing i plan i Nittedal. Stekningen mellom Gjøvik og Akershus grense har svært varierende standard.

Disse medlemmer viser også til at mellom Gjøvik og Raufoss og i Gran sentrum, er rv 4 av for dårlig standard i forhold til trafikk tettheten som er ca. 10 000 ÅDT. Disse medlemmer viser til påbegynt utbygging av parsellen Gjøvik-Reinsvoll (omkjøringsvei Raufoss sentrum) som vil stå ferdig i 2006 (del 1). Disse medlemmer viser til at ved behandlingen av dette bompengeprojektet skulle fase 1 og 2 (Hadeland) ses i sammenheng. Disse medlemmer viser til at fase 2 Roa-Jaren må påbegynnes tidligst mulig i første del av planperioden.

Disse medlemmer viser til at mellom Gran og Nittedal er ny tofelts hovedvei med høy trafiksikkerhet bygget ferdig i 1990-årene. Gjennom Nittedal og fra Oslos grense til Grorud er veistandarden langt under det som er tilrådelig. Fra Gjelleråsen til Grorud bør veien bygges med samme standard som Trondheimsveien fra Grorud til Sinsenkryss (dvs. smalere firefelts motorvei med midtdeler) slik at veien får en sammenhengende standard.

Disse medlemmer viser også til de mange strekninger som har en blanding av trafikantgrupper som

representerer stor risiko for ulykker. Trafikk tettheten har økt sterkt i de senere årene.

Disse medlemmer minner om at fra Grorud til Sinsenkryss/Ring 3 har rv 4 fire felt og planskilte kryss og fungerer godt. På strekningen fra Sinsenkryss/Ring 3 til Bispeløkket/E18 følger rv 4 bygatene, en løsning som er svært uheldig både når det gjelder miljø, fremkommelighet og trafiksikkerhet. Det foreligger forslag om å legge denne i tunnel. En tunnel fra Sinsen til Nylandsveien ved Hausmanns gate med av- og påkjøringspunkter på Carl Berners plass, vil løse mange problemer. Miljøsituasjonen i Oslo indre Øst blir bedre, det blir færre trafikkulykker, og fremkommeligheten blir bedre for gjennomgangstrafikken i tunnelen og for lokal trafikk, herunder syklist og fotgjengere i det gatenettet som nå brukes som rv 4.

Disse medlemmer poengterer at en slik tunnel blant annet vil avlaste Finnmarksgata, Sarsgate, Lakkegata, Trondheimsveien, Vogts gate, Maridalsveien, Uelandsgate, Mailundveien og Fagerheimgata, og bydelene Grønland, Gamlebyen, Tøyen, Sofienberg, Grünerløkka, Torshov, Sagene, Carl Berners Plass, Rosenhoff og Sinsen.

Disse medlemmer viser til Dokument nr. 8:119 (2002-2003) forslag fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen og Thore A. Nistad om utbygging av riksvei 4 til motorvei gjennom Nittedal mellom Gran i Oppland og Grorud i Oslo.

Disse medlemmer ser nødvendigheten av en utbygging av rv 4 i ny trasé fra Gran i Oppland til Åneby i Nittedal som motorvei klasse B, og fra Åneby i Nittedal til Grorud i Oslo som motorvei klasse A med 4 felt, planskilte kryss og midtdeler og med ferdigstilte i perioden 2006-2009.

Disse medlemmer mener at en slik utbygging utmerket kan tilpasses Oslos løsninger mellom rv 4, Trondheimsveien, rv 163 Østre Aker vei og den planlagte Fossumdiagonalen. Det bør bygges tunneler der en ny rv 4-trasé passerer gjennom tett utbygde områder.

Disse medlemmer vil for prosjektet rv 4 Oslo-Mjøsbrua øke planrammen med 600 mill. kroner for perioden 2006-2009 og for hele planperioden 2006-2015 med 1 300 mill. kroner.

E136 Dombås-Ålesund

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Fremskrittspartiet og Sosialistisk Venstreparti, har merka seg at det er lagt inn 660 mill. kroner til strekningen i perioden, og er samd i dei prioriteringane som ligg inne.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringen foreslår en statlig investeringsramme på 190 mill. kroner for perioden 2006-2009 og 660 mill. kroner for hele planperioden. I tillegg er det regnet med om lag 300 mill. kroner i bompenger i siste del av tiårsperioden. Flertallet støtter denne innsatsen.

Flertallet vil peke på at rammen gir rom for viktige tiltak på strekningen. Spesielt viktig er den forserte

innsatsen som Regjeringa legger opp til gjennom Romsdalen der flere betydelige flaskehalser vil bli utbedret i planperioden. Flertallet er kjent med at det blir diskutert å korte inn E136 ved å erstatte vegen rundt Tresfjorden med bru, og ber om en vurdering av dette ved neste rulling av NTP.

Flertallet viser til at Regjeringen vurderer det som aktuelt å videreføre byggingen av ny innfartsveg til Ålesund i planperioden. Flertallet slutter seg til regjeringens syn og vil understreke at evt bompengefinansiering bare er aktuelt hvis det foreligger lokalt initiativ og lokal tilslutning til dette.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at statsminister Bondevik sommeren 2003 ga lovnad om bygging av gang- og sykkelsti gjennom Lesja. Flertallet viser til at dette er kostnadsregnet til ca. 50 mill. kroner.

Disse medlemmer forutsetter at departementet sørger for at statsministerens lovnader blir finansiert innenfor Regjeringens forslag til ramme på strekninga E136 Dombås-Ålesund på 660 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at E136 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 veien ikke innehar den standard som en stamveg skal ha.

Disse medlemmer viser til at E136 Dombås-Ålesund har mange smale partier, mange underganger og er rasutsatt flere steder.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at prosjektet Tresfjordbrua blir lagt inn i Nasjonal transportplan og gjennomført i planperioden. En Tresfjordbru oppfyller alle de 4 hovedkriteriene som en setter til en stamvei:

- Øker trafikksikkerheten
- Gir langt bedre fremkommelighet
- Fører til stor forbedring av miljøet
- Reduserer sterkt transportkostnadene for distriktet og regionen.

Disse medlemmer ber om at prosjektet Tresfjordbrua legges fram så snart som mulig.

Disse medlemmer viser også til at Ålesund havn nå er en nasjonal havn som betjener en betydelig næringsvirksomhet som er meget differensiert og eksportrettet.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at strekningen Breivika-Lerstad ved Ålesund blir startet opp i første del av planperioden 2006-2009 på basis av statlig fullfinansiering.

Disse medlemmer ønsker derfor en økning i planrammen for planperioden 2006-2009 på 700 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Disse medlemmer viser for øvrig til komiteens enstemmige merknad i Nasjonal transportplan 2002-2011:

"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."

Disse medlemmer viser videre til Statens vegvesens handlingsprogram for strekningsvise investeringer på stamvegnettet 2002-2011 der 50 mill. kroner er avsatt fra 2006 til E136 i Lesja.

Disse medlemmer ber om at dette følges opp i første del av perioden 2006-2009.

Disse medlemmer er kjent med de lite tilfredsstillende trafikkforholdene der alle trafikkgrupper kun har stamvegen som eneste mulige ferdselsåre. Trafikken på stamvegen gjennom Lesja har også en betydelig stor andel av tungtrafikk da vegen er en viktig veg for vareeksport øst-vest.

Disse medlemmer viser også til statsminister Bondeviks lovnad sommeren 2003 når det gjelder bygging av gang- og sykkelveg gjennom Lesja.

Disse medlemmer har for øvrig følgende merknader til vegruter:

Rv 15 Otta - Måløy

Disse medlemmer viser til at rv 15 Otta-Måløy er en viktig transportåre mellom E6 i Otta og Vestlandet.

Disse medlemmer viser til at veien skal ha en veibredde på 8,5 m i henhold til veiplanen.

Disse medlemmer viser til at den resterende strekningen med veibredde mindre enn 8,5 m må fullføres i planperioden 2006-2015. Det må i den forbindelse pekes på at veien 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 veier når de legges utenom tettsteder (omkjøringsvei).

Disse medlemmer ønsker derfor en tidlig oppstart på omkjøringsveier forbi tettstedet Vågåmo.

Disse medlemmer ønsker en ny Rise bru-Stryn aust i første del av planperioden 2006-2009.

Disse medlemmer viser til rv 15 Otta-Måløy og utbedring av veien gjennom Vågå som er blitt utsatt gang på gang. Den er ikke nevnt denne gang heller, men det er gitt en total investeringsramme på 110 mill. kroner for hele perioden.

Disse medlemmer peker på at rv 15 (stamveg) ble ombygget fra Sundbrua og nordover i retning Lom i 1970-årene. Hovedplan for rv 15 forbi Vågåmo forelå allerede på 1970-tallet, i hovedsak samme trasé som nå foreligger.

Disse medlemmer ber om at de bevilgede midler blir brukt til utbedring av rv 15 gjennom Vågå. Dette vil øke trafikksikkerheten på denne del av veien som har stor lokal trafikk.

Disse medlemmer vil derfor foreslå 300 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Rv 3 Kolomoen-Ulsberg

Disse medlemmer 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 rv 3 Kolomoen-Ulsberg 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 de foregående år.

Disse medlemmer viser til ekstra bevilgning for rv 3 i budsjettene og ønsker en videre oppfølging av denne utbygging for rv 3 i planperioden.

Disse medlemmer foreslår å øke planrammen for perioden 2006-2009 med 400 mill. kroner og for hele perioden 2006-2015 totalt med 600 mill. kroner i tillegg til Regjeringens forslag.

Rv 714 Sunde til Orkdal

Disse medlemmer registrerer at det foreligger begrenset med planer til å utbedre og forkorte denne veistrekningen. Veien har en stor betydning for næringslivet på Hitra og Frøya da man slipper å kjøre store omveier for å bringe sine produkter innen landets grenser og til utlandet.

Disse medlemmer henstiller at denne oppgradering blir satt i verk snarest mulig og at forkorting av rv 714 utredes på bredest mulig plan.

Disse medlemmer mener at i denne sammenheng må også riksveitraseen over Dolmsundet ut til Frøya utredes snarest.

Rv 70 Oppdal-Kristiansund

Disse medlemmer registrerer at Regjeringen foreslår en statlig investeringsramme på 20 mill. kroner for perioden 2006-2009 og 60 mill. kroner for hele perioden 2006-2015 som prioriteres til mindre investeringstiltak.

Disse medlemmer mener at rv 70 er viktig for næringslivet og bosettingen i denne regionen og at de foreslåtte investeringer er snaue i forhold til de aller nødvendige utbedringer.

Disse medlemmer foreslår en investeringsramme på 20 mill. kroner for perioden 2006-2009 og samlet ramme på 100 mill. kroner for hele perioden 2006-2015.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet viser til forslag om auka ramme til stamvegane, og vil gå inn for å auke ramma til korridor 6 med 300 mill. kroner.

Denne medlemmen går inn for at prosjekt E6 Soknedal får auka rammer med 150 mill. kroner og at rv 4 Fossumdiagonalen får same auke på 150 mill. kroner. Dette er begge viktige prosjekt for å auka trafikktryggleiken og samstundes moglegheit til auka utnytting av det næringspotensialet som er i regionen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil redusere bevilgningene til bygging av firefelts motorvei mellom Gardermoen og Kolomoen med 1,2 mrd. kroner og bruke pengene på utbedringer og trafikksikkerhetstiltak i stedet. Disse medlemmer vil også redusere bevilgningene til E6 Melhus-Tonstad med 400 mill. kroner. De gjenværende 4,15 mrd. kronene til vei i denne korridoren vil disse medlemmer bruke til utbedringer, midtdele og trafikksikkerhetstiltak.

8.3.2.7 KORRIDOR 7 TRONDHEIM-BODØ

8.3.2.7.1 *Generelle merknader til korridoren.*

Komiteen vil peika på at korridoren knyter Nordland saman med Trøndelag og resten av Sør-Noreg, og at mangel på alternative ruter gjer transportsystemet her spesielt sårbart. Persontransport foregår med alle transportmidlar og tog spelar ei viktig rolle i transport av gods.

Komiteen har merka seg at hovudutfordringa på strekningen er å oppretthalda og effektivisera eksisterande infrastruktur og betra sjøtransporttilbodet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringen legger til grunn statlig investeringsramme for stamveg og jernbane på i alt 2 380 mill. kroner i tiårsperioden. I siste del av perioden er det i tillegg regnet med om lag 400 mill. kroner i bompenger. Flertallet støtter denne innsatsen.

Flertallet har merket seg at Regjeringen prioriterer utbedringer av flere dårlige strekninger på E6 i Nordland med lav standard og omlegging av E6 gjennom Steinkjer - samt tiltak på Nordlandsbanen som gir kjøretidsreduksjoner, bedret punktlighet og framføringskapasitet. Flertallet støtter dette.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti støtter forslaget i meldingen om fordeling av rammer for korridoren.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet støttar Regjeringa sitt framlegg til rammer for korridoren, og viser til eigne merknader om eventuell forsering av prosjekt og auke av rammer.

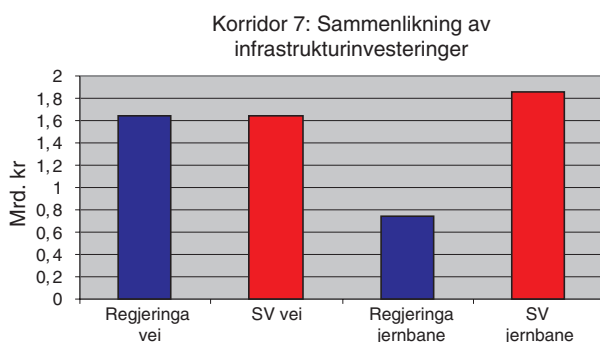
Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at dette er en korridor hvor jernbane, og i særdeleshet sjøtransport spiller en viktig rolle for godsframføringen.

Disse medlemmer viser til at Trønderbanen har vært vellykket, men at utbedringer og investeringer i bedre infrastruktur vil bedre persontogtilbudet, og gjøre rammevilkåra for økt godstransport bedre. Disse medlemmer mener Trondheim trenger et bytogtilbud for å støtte opp under målsettingen om at kollektivtransporten skal være ryggraden i transportsystemet i de store byene.

Disse medlemmer mener deler av denne strekningen har for dårlig veistandard, men har prioritert

midlene til vei annerledes enn Regjeringen. Disse medlemmer viser til at dette er en korridor hvor bosettingsmønsteret stiller store krav til vei, luftfart og ferjetransport. Denne infrastrukturen har stor betydning for bosetting og verdiskapning.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke bevilgningene til jernbaneinvesteringer i denne korridoren med 1,12 mrd. kroner. Sammenliknet med Regjeringens satsing vil Sosialistisk Venstreparti sin satsing i korridoren se ut som vist i figuren nedenfor:



8.3.2.7.2 Jernbane

Fleirtallet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, har merka seg at Regjeringa tek sikte på å fullføra prosjektet med å etablere fjernstyring av togtrafikken mellom Trondheim og Bodø, nye kryssingsspor på Eiterstraum og nord for Mo i Rana, samt sluttfinansiering av GSM-R. Fleirtallet har vidare merka seg at det er lagt opp til bygging av Gevingåsen tunnel. Fleirtallet støttar dette.

Flertallet har merket seg at Regjeringen har prioritert en større linjeomlegging på Nordlandsbanen mellom Hommelvik og Hell, med fullføring av tunnel gjennom Gevingåsen. Flertallet peker på at prosjektet vil gi kjøretidsreduksjoner, punktlighetsforbedring og innsparte vedlikeholdskostnader i forhold til dagens strekning. I tillegg bedres trafikksikkerhet. Flertallet er derfor tilfreds med at Regjeringen har prioritert dette prosjektet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til forslag til auka rammer, og ber om at Regjeringa prøver å finna rom for å løyva 40 mill. kroner til å kunne auke tillate akseltrykket på Meråkerbanen til 22,5 tonn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet henviser til prioritering av oppgradering av E6 Trondheim-Fauske/Bodø med vesentlige ressurser. Av denne grunn må deler av utbedring og oppgradering av Nordlandsbanen skyves ut i perioden etter 2015. For næringslivet og den enkelte, vil dette kompenseres ved at landsdelen får en modernisering og oppgradering av hovedveien E6.

Disse medlemmer finner at frekvens og trafikkgrunnlaget på Nordlandsbanen kan tilsi en forskyvning i de planlagte investeringer med spesiell tanke på den

store prosjekterte linjeomleggingen mellom Hommelvik og Hell sammen med fullføring av tunnel gjennom Gevingåsen.

Disse medlemmer vil på ovennevnte bakgrunn og prioriteringer på veisiden, redusere Regjeringens planramme til Nordlandsbanen for perioden 2006-2009 med 200 mill. kroner og for hele planperioden 2006-2015 med totalt 350 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti vil bruke 1,12 mrd. kroner mer til jernbanesatsing i denne korridoren i perioden. Denne økningen fordeles på følgende prosjekter:

– Bytoget i Trondheim	0,15 mrd. kroner
– Forbordsfjellet tunnel	0,47 mrd. kroner
– Trønderbanen, diverse tiltak	0,50 mrd. kroner

Disse medlemmer mener at bygging av Gevingåsen tunnel må skje i første del av planperioden.

Disse medlemmer viser til at Trondheim har lite banebasert kollektivtransport i et område som er tett befolket, og hvor potensialet for effektiv jernbanedrift er til stede.

Disse medlemmer viser til at Trønderbanen har potensialer for å øke persontrafikken. Disse medlemmer viser til at utbedringer av infrastrukturen kan bedre togtilbudet.

Disse medlemmer viser til at Forbordsfjellet tunnel vil forbedre Trønderbanens konkurransekraft mellom Steinkjer og Trondheim, og forkorte reisetiden for godstog med 9 minutter. Forbordsfjellet tunnel vil også være meget positivt med tanke på økte tømmertransporter på jernbane mellom Sverige og Norske Skog sin fabrikk på Fiborgtangen. Disse medlemmer forutsetter at Meråkerbanen rustes opp med tanke på å øke sin markedsandel av godstrafikken i regionen.

Disse medlemmer viser til at elektrifisering av Trønderbanen og Meråkerbanen vil føre til bedret drift og et bedre tilbud.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med konkrete planer for elektrifisering av Trønderbanen (Trondheim-Steinkjer) og Meråkerbanen (Hell-Storlien). Planene må foreligge før neste rulleplan av NTP."

Disse medlemmer viser til at Nordlandsbanen er Norges lengste jernbanestrekning. Det må gjenspeiles i at jernbanemateriellet holder fjerntogstandard.

8.3.2.7.3 Veg

Komiteen har merka seg at Regjeringa gjer framlegg om å utbetra fleire strekningar i Nordland, og støttar dette.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringen foreslår

en statlig investeringsramme på 470 mill. kroner for perioden 2006-2009 og 1 660 mill. kroner for hele planperioden. I tillegg er det regnet med om lag 400 mill. kroner i bompenger i siste del av tiårsperioden. Flertallet støtter denne innsatsen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, peker på at rammen gir rom for å utbedre flere strekninger på E6 i Nordland med lav standard, i tillegg til fullføring av igangsatte prosjekter. Flertallet har også merket seg at det også er aktuelt å videreføre E6 til tofelts motorveg mellom Trondheim og Stjørdal på den gjenstående strekningen nord for Værnes.

Flertallet har merket seg at at det fra lokalt hold har vært arbeidet med planer for delvis bompengefinansiering av det såkalte Helgelandskrysset og at en utvidet "Helgelandspakke" nå er under vurdering. Flertallet ser positivt på dette arbeidet og ser fram til at Regjeringen vil komme tilbake til planene når det foreligger nærmere avklaringer lokalt.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til forslag til auka rammer, og vil prioritera forsering og ytterlegare utbetringar slik:

- E6, prioriterte strekningsvise tiltak i Nord-Trøndelag, inkludert Nes bru, statleg løyving 150 mill. kroner
- Vegpakke Helgeland, statleg løyving 150 mill. kroner
- Rv 80 Fauske - Bodø, statleg løyving 100 mill. kroner.

Det er desse medlemene sine føresetnad at val av trasear på desse strekningane må ein koma tilbake til seinare.

Desse medlemene er kjent med at vegpakke Helgeland er godt i gang og at fleirtalet av Helgelandskommunane har gitt sin tilslutnad til vegpakken. Desse medlemene er også kjent med at vegpakke Helgeland er viktig for Helgelandsregionen med tanke på ein skikkeleg bu-, arbeids- og serviceregion. Desse medlemene meiner at vegpakke Helgeland må gjennomførast sjølv om 50 pst. brukarfinansiering ikkje kan oppfyllest. Desse medlemene ber difor om at vegpakke Helgeland vert fremma for Stortinget når handsaminga er avslutta.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti peikar på at rv 80 Bodø-Fauske er hovudferdselsåra inn til Bodø. Rv 80 har stor verdi for næringstransport og turisttrafikk mellom Salten og E6. Desse medlemene vil vidare peike på at prosjektet føreset eigenfinansiering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til den store årsløptrafikken på strekningen Trondheim og Steinkjer og ønsker å prioritere firefelts E6 motorvei. Dette er hovedtransportåren i

fylket og det er viktig å merke seg at den ca. 100 km lange strekningen på nordtrøndersk side går gjennom kommuner der 70 pst. av fylkets innbyggere bor.

Disse medlemmer ønsker å fokusere på E6s viktighet for gods- og persontransport fra Sør-Trøndelag. Følgende nøkkeltall illustrerer dette klart:

- Av ca. 1 150 lange personturer daglig mellom Trondheim og Bodø går ca. 26 pst. på jernbane, ca. 44 pst. med fly og ca. 30 pst. på vei.
- Av ca. 3,3 mill. tonn gods årlig, som passerer fylkesgrensa mellom Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag, går 76 pst. på vei, ca. 6 pst. på jernbane og ca. 18 pst. med båt.

Disse medlemmer understreker de viktige næringer i Nord-Trøndelag som skogbruk, jordbruk og akvakultur og videreforedling av produkter fra disse. Samtlige av disse næringene er omfattende brukere av veitransport både for inn- og utførsel av varer. De største godsmengdene transporteres på strekningen Steinkjer-Trondheim.

Disse medlemmer ønsker videre å fokusere på at de viktigste næringer i Nordland er primærnæringene (fiske og jordbruk), industri, bygg- og anlegg og reiseliv. 80 til 90 pst. av fiskeindustriens produksjon eksporteres til Vest-Europa, Japan og USA. Tendensen går i retning av økt volum av ferskvarer, noe som stiller store krav til hurtig og effektiv transport til kostnader som ikke svekker vår konkurransedyktighet.

Disse medlemmer vil også nevne at E6 har en svært stor betydning i forhold til turistnæringen. Det aller meste av turisttrafikken går nordover via E6 i søndre del av Nordland med reisemål som f.eks. Lofoten og videre til Nordkapp.

Disse medlemmer peker på at trafikkbelastningen er stor, både av person- og godstrafikk og på utvalgte punkter er ÅDT over grensen på 15 000 som veimyndighetene har satt før 4-felts vei bør bygges.

Disse medlemmer peker på viktigheten med satsing på at motorveien blir bygget med midtdeler så langt dette er mulig. Spesielt vises det til strekningen Jevika-Sneppenbrua.

Disse medlemmer peker på at trafiksikkerheten må prioriteres høyt og at nødvendige omreguleringer for større veibredder og midtskillere, må kunne gjennomføres så langt råd er.

Disse medlemmer peker på nødvendigheten av en utbedring av E14 Stjørdal-Riksgrensen. Den økende trafikkmengden på E14 av tungtransport, er et stadig større problem på en så smal og svingete europavei. E14 er også Trøndelags hovedferdselsåre til Sverige og en generell opprustning er av stor betydning for gods-transport fra og til fylkets næringsliv.

Disse medlemmer vil derfor peke på viktigheten av at en kontinuerlig utbygging av strekningen E6 Trondheim-Stjørdal vil finne sted med tidligst mulig ferdigstillelse.

Disse medlemmer ønsker å sette fokus på E6 Selli-Sneve/Asp nord for Steinkjer hvor nesten hele strekningen har en meget dårlig standard både med

hensyn til trafikksikkerhet, miljø og fremkommelighet. Denne strekning må fremprioriteres.

Disse medlemmer vil peke på at E6, strekningen Grong-Fiskumfoss/Gartland, i dag innehar en meget dårlig veistandard, samt at strekningen er svært ulykkesbelastet.

Disse medlemmer peker på nødvendigheten av en generell opprustning av rv 17 til fylkesgrensen mot Nordland må prioriteres spesielt forbi Bangsund mot Namsos der veien er smal og svingete med trange tunneler. Rv 17 mellom Saltstraumen og krysset mellom rv 80 og rv 17 på Tverrlandet er meget problematisk, og bygging av ny vei må startes opp tidlig i perioden.

Disse medlemmer mener også at staten innløser det såkalte Namdalsprosjektet slik at bompengene i Namsos kan opphøre.

Disse medlemmer vil fokusere sterkt på Nesbrua E6 Harran som ligger 15 km nord for sentrum i Grong kommune. Det er her en uholdbar situasjon. Brua er et spesielt trafikkarlig punkt av tre grunner:

1. Hindrer god avvikling av trafikken langs E6.
2. Spesielt ulykkesutsatt.
3. Kan føre til forurensning av et svært viktig lakseførende vassdrag. Nesbrua er enveiskjørt med vanskelige og farlige svinger på begge sider. Det har her vært mange ulykker. Etter det vi erfarer er dette den eneste envegskjørt delen av E6.

Disse medlemmer viser til at strekningen E6 fra Nord-Trøndelag grense og til Korgenfjellet er av særdeles lav standard og bør rustes opp tidlig i perioden. Rv 78 fra Mosjøen og til Leirfjorden er også av særdeles dårlig standard med tunneler hvor det ikke er muligheter å møtes. På denne strekningen går det mye tungtransport både fra fiskeindustrien og produksjonsbedrifter i Sandnessjøen.

Disse medlemmer vil også ha en rask utbedring av E6 mellom Mo og Saltfjellet (Dunderlandsdalen). Det er også et stort behov for tunnelløsning gjennom "Tjørnfjellet" på strekningen rv 77 til riksgrensen. På denne strekningen er det mye tungtransport og store problemer med fremkommelighet på vinteren.

Disse medlemmer vil vise til at strekningen rv 80 mellom Fauske og Bodø er meget høyt trafikkert, spesielt er dette et problem mellom Tverrlandet og Bodø med lange køer og dårlig fremkommelighet. Dette kan løses med bygging av firefelts vei og en ny bro, og disse midlene i perioden.

Disse medlemmer viser ellers til Dokument nr. 8:130 (2002-2003) forslag fra stortingsrepresentantene Jan Arild Ellingsen, Øyvind Korsberg, Thore A. Nistad, Per Sandberg, Christopher Stensaker og Kenneth Svendsen om utbygging av E6 mellom Trondheim og Kirkenes.

Disse medlemmer vil foreslå en total planrammøkning for korridor 7 E6 Trondheim-Fauske med tilknytninger på 3 530 mill. kroner for planperioden 2006-2009 og en totalramme for perioden 2006-2015 på 8 000 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti prioriterer å øke rammen til kortbanenettet og riksvegferjedriften i denne korridoren. Disse medlemmer viser også til sine forslag under kapitlet øvrige riksveger hvor rammen til Nord-Trøndelag og Nordland foreslås økt betydelig i planperioden.

Disse medlemmer viser til at stamvegen gjennom Nordland på visse strekninger er dårlig og foreslår derfor å økte bevilgningene med til sammen 200 mill. kroner i planperioden. E6 gjennom Helgeland økes med 100 mill. kroner og rv 80 mellom Fauske og Bodø økes med 100 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at det arbeides med lokale løsninger for bompengefinansiering av riksvegutbygging på Helgeland og rv 80 Fauske-Bodø.

Disse medlemmer vil kutte oppstart av veiprojektet E6 Værnes-Kvithamar med 200 mill. kroner. Disse medlemmer peker på at veien vil ødelegge et verdifullt våtmarksområde.

Medlemmen i komiteen frå Senterpartiet er oppteken av å styrke vegnettet i denne regionen og vil på grunnlag av forslag til auka ramme på stamvegnettet gå inn for ein auke på 350 mill. kroner til korridor 7.

Denne medlemmen vil nytte desse midlane til følgjande prosjekt:

- Helgelandspakken 200 mill. kroner (auke)
- Rv 80 Fauske - Bodø 150 mill. kroner (auke).

8.3.2.8 KORRIDOR 8 BODØ - NARVIK - TROMSØ - KIRKENES (MED ARM TIL LOFOTEN OG STAMVEG- OG JERNBANESAMBAND TIL GRENSENE MOT SVERIGE, FINLAND OG RUSSLAND)

8.3.2.8.1 *Generelle merknader til korridoren.*

Komiteen har merka seg at sjø- og flytransport er viktige transportformer i korridoren og at han har tilknytting til det svenske og finske veg- og jernbanenettet. Infrastrukturen har særleg stor verdi for fiskeri- og havbruksnæringa.

Komiteen vil peika på at eiga sak om sjøtransport og hamnestruktur knytta til hamne- og farvasslova vil vera serleg viktig for denne korridoren. Komiteen har og merka seg at Narvik er eit viktig transportknutepunkt, særleg for gods.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringen legger til grunn en statlig investeringsramme for stamveger på 1 860 mill. kroner i tiårsperioden. Flertallet støtter denne innsatsen.

Flertallet vil peke på at Regjeringens prioriteringer i korridoren i første rekke er rettet inn mot å bedre forholdene for næringslivets transporter. Flertallet støtter en slik prioritering.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senter-

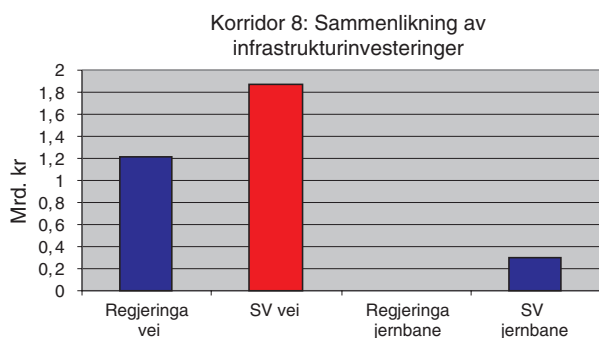
partiet støtter Regjeringa sitt framlegg til rammer for korridoren, og viser til eigne merknader om eventuell forsering av prosjekt og auke av rammer.

Disse medlemmer viser elles til sine forslag til auke i rammene til korridoren.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti støtter forslaget i meldingen om fordeling av rammer for korridoren.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at dette er en langstrakt korridor hvor både vei, sjø og flytransport er viktige transportformer. Det går ikke jernbane gjennom korridoren, men Ofotbanen er en viktig godsbane for varetransporten mellom Oslo og Nord-Norge nord for Narvik.

Disse medlemmer vil i denne korridoren øke bevilgningene til stamveier med 650 mill. kroner, og til jernbane med 0,3 mrd. kroner. Sammenliknet med Regjeringens satsing vil Sosialistisk Venstreparti sin satsing i korridoren se ut som vist i figuren nedenfor:



8.3.2.8.2 Jernbane

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at 80 pst. av alt gods mellom Narvik og Oslo fraktes med jernbane, og det forventes at godstransporten vil øke. Regjeringa foreslår ikke større investeringer i planperioden.

Disse medlemmer mener det er riktig å investere i kapasitetsøkende tiltak og utbedringer av tunnelprofiler på Ofotbanen i planperioden.

Disse medlemmer mener at deler av Nord-Norgebanen i lys av en langsiktig togsatsing i Norge og på Nordkalotten bør vurderes. Jernbaneforbindelsen Narvik-Tromsø bør vurderes på nytt ut i fra den ønskede og forventede utviklingen i Barentsregionen med hensyn til næringsutvikling, godstransport og trafikkgrunnlag. Jernbaneforbindelse Kirkenes-Nikel-Murmansk bør også vurderes i sammenheng med en analyse for utvikling av en øst-vest-akse av jernbanenettet på Nordkalotten og i Barentsregionen.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringa utrede mulighetene til å bygge en jernbaneforbindelse mellom Narvik og Tromsø, og en jernbaneforbindelse mellom Kirkenes

og Nikel. Utredningen skal gi et beslutningsgrunnlag og være ferdig innen utgangen av 2006."

8.3.2.8.3 Veg

E6 Bodø-Nordkjosbotn med arm til Lofoten

Komiteen har merka seg forslag til ramme til fullføring av LOFAST (E10) og strekningsvise utbetringar av E6 gjennom Ulvsvågskaret på Hamarøy i Nordland, og støtter dette.

Komiteen er kjent med at to alternativ for strekningen Narvik - Bjerkvik er under utgreiing, og reknar med at dette vil koma til Stortinget som eiga sak.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringa foreslår en statlig investeringsramme på 650 mill. kroner for perioden 2006-2009 og 1 220 mill. kroner for hele planperioden. Flertallet støtter denne innsatsen.

Flertallet viser at rammen i den første fireårsperioden i hovedsak vil gå til å fullføre den viktige Lofotens fastlandsforbindelse. Videre er det aktuelt å prioritere omlegging av strekninger med framkommelighetsproblemer vinterstid, blant annet E6 gjennom Ulvsvågskaret på Hamarøy i Nordland. Flertallet ser positivt på arbeidet med utrede alternativer til den rasfarlige strekningen på nordsiden av Rombaksfjorden ved Narvik.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet vil vente å ta endeleg stilling til trasévalet til saka vert fremja for Stortinget som eiga sak. Desse medlemene vil setja ei statleg ramme til strekningen Narvik-Bjerkvik på 100 mill. kroner. Desse medlemene ser på brualternativet Narvik-Bjerkvik som interessant, og ser at brua "Brusymfoni" er eit rimelegare alternativ som kan ha potensial i seg som eksportvare frå Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet prioriterer høyt at stamvegen E6 Bodø-Nordkjosbotn på hele 423 km lengde blir nødvendig oppgradert for å kunne betjene næringsliv og befolkning og ikke minst turisme i denne landsdelen for å oppnå en god regularitet og rask fremføring.

Disse medlemmer minner om at på denne strekning dreier det seg ikke bare om ren veibygging, men også mange problematiske utfordringer på strekninger med rasfare og til tider snøfokk.

Disse medlemmer understreker viktigheten av et forbedret veisystem i denne landsdelen og at dette har vært en forutsetning for den sterke omstrukturering og effektivisering vi har sett i mange næringer i Nordland og Troms de siste årene. De mange færre, men større enheter samt økt konsentrasjon innenfor næringsmiddelindustrien, post og handelsvirksomhet, tilsier at lagerhold reduseres.

Disse medlemmer fokuserer på den sentrale rollen landtransport har for mange bedrifter i dag og er helt avgjørende for deres konkurransedyktighet. Næringslivet i Nord-Norge har lang vei til markedene i

Sør-Norge og ikke minst Europa. Både transportkostnader og tid kan reduseres betydelig med et veisystem uten flaskehals.

Disse medlemmer nevner i stikkords form diverse flaskehals på denne E6-korridor/strekning som:

- Mange tunneler med fri høyde lavere enn anbefalt (Sørfold i Nordland, Børratunnelen, Rørvikskar-tunnelen)
- Mange stengninger årlig på grunn av uvær og snøfokk (Krokmofjellet, Bjørnfjell)
- Kurvatur og stigningsforhold, ikke god nok standard på alt for mange strekninger
- Ferjesamband (Bognes-Skarberget)
- Rasfare mellom Narvik og Bjerkvik.

Disse medlemmer peker på den store godstrafikken på jernbanen sørfra til Narvik via Sverige (ARE-togene). Hovedmønsteret er lastning av godset over på lastebiler for distribusjon videre nordover til Troms og vestover til Harstad og Vesterålen/Lofoten. Disse medlemmer vil spesielt peke på strekningen E6 mellom Bjerkvik i nord og Narvik i sør. Denne strekningen har vært rammet av flere ras. Disse medlemmer vil peke på at lang tunnel mellom Trældal og Gjesvik er den eneste langsiktige løsning. En slik utbygging vil også bane vei for en eventuell nedleggelse av Narvik flyplass, Framnes. Også sørover fra Narvik er det sterk økning av tungbiltrafikken.

Disse medlemmer understreker stam- og riksveienes viktighet for å trygge dagens arbeidsplasser i fiskenæringen/industrien i Nord-Norge samt å utvikle det store potensialet for nye bedrifter/anlegg som kan levere høykvalitets fisk og sjømat til konkurransedyktige priser og betingelser. At samferdselsnettene er godt utbygget og effektivt, er en vital forutsetning. All den tid fiskeri- og sjømatnæringen er den viktigste bærebjelke i dagens Nord-Norge, må dette være en del av rammebetingelsene for fortsatt vekst og sikring av arbeidsplasser.

Disse medlemmer minner om at størstedelen av transporten av ferskfisk går i dag med kjølebil/vogner direkte fra produsent til forbruker sør i landet og ikke minst videre sørover i Europa. Størstedelen av denne transporten går i dag via Finland og Sverige. Nøkkelord i denne forbindelse er problemer med akselastrestriksjoner som ligger på tilførselsveiene til stamvegnettet. Dette fører til kostbar, ressurskrevende og tidkrevende omlasting som går ut over kvaliteten på den ferske fisken.

Disse medlemmer ser det som en viktig oppgave å prioritere oppstart og at allerede igangsatt planarbeid må justeres/oppgraderes snarest mulig.

Disse medlemmer viser ellers til Dokument nr. 8:130 (2002-2003) forslag fra stortingsrepresentantene Jan Arild Ellingsen, Øyvind Korsberg, Thore A. Nistad, Per Sandberg, Christopher Stensaker og Kenneth Svendsen om utbygging av E6 mellom Trondheim og Kirkenes.

Disse medlemmer vil øke planrammen med 500 mill. kroner i planperioden 2006-2009 og for hele perioden 2006-2015 en totalramme på 5 000 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

E6 Nordkjosbotn - Kirkenes

Komiteen støtter at E6 vest for Alta vert prioritert. Etter komiteen si vurdering er dette sjølve livsnerva, og omkjøringsalternativet er svært langt.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet viser til at Regjeringen foreslår en statlig investeringsramme på 210 mill. kroner for perioden 2006-2009 og 640 mill. kroner for hele planperioden. Flertallet støtter denne innsatsen og vil særlig peke på behovet for utbedre deler av E6 vest for Alta. Denne strekningen har svært dårlig standard og høy ulykkesfrekvens. Flertallet forutsetter at utbedringene videreføres i siste del av planperioden.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet syner til sine forslag til respektive forslag til auka ramme til E6 vest for Alta.

Desse medlemmene ber om at departementet forserer utbygginga og legg til rette for å fullføre heile strekningen samla.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at korridor 8, E6 Nordkjosbotn-Kirkenes er den lengste stamveiruten. Ruten er preget av mange rasutsatte steder og har samtidig mange partier med smal og dårlig veistandard.

Disse medlemmer peker spesielt på rasutsatte steder i Troms (Bånes-Langnes og Skardalen-Bånes) samt omlegging av E6 over Sørkjosfjellet og nødvendig utbedring vest for Alta.

Disse medlemmer minner om at E6 over Sørkjosfjellet har tidligere vært inne i NTP. Denne utbedring er meget viktig da dette etter vårt skjønn er den største flaskehalsen på E6 i Troms.

Disse medlemmer ønsker at disse utbedringer av E6 vest for Alta igangsettes tidligst mulig i perioden, og at Alta, Hammerfest og Kirkenes utvikles til transportknutepunkter. Disse medlemmer vil spesielt peke på problemene med fremkommelighet og ulykker på strekningen mellom Storsandnes og Alta, noe som bør løses snarest.

Disse medlemmer vil også minne om den store ulykkesfrekvensen vi har på denne veistrekningen.

Disse medlemmer viser ellers til Dokument nr. 8:130 (2002-2003) forslag fra stortingsrepresentantene Jan Arild Ellingsen, Øyvind Korsberg, Thore A. Nistad, Per Sandberg, Christopher Stensaker og Kenneth Svendsen om utbygging av E6 mellom Trondheim og Kirkenes.

Disse medlemmer vil øke planrammen med 500 mill. kroner i planperioden 2006-2009 og totalt 3 000 mill. kroner for hele planperioden 2006-2015 utover Regjeringens forslag.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Regjeringen ikke har foreslått å øke rammen til E6 gjennom korridoren. Disse medlemmer foreslår å øke rammen med 650 mill. kroner fordelt på de to største flaskehalsene med spesielt stor betydning for gods- og næringstransporten:

- E6 vest for Alta økes med 300 mill. kroner og forventes ferdigstilt i perioden.
- E 6 Narvik-Bjerkvik økes med 350 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at det utredes alternative løsninger for omlegging av den rasfarlige strekningen mellom Narvik og Bjerkvik; ny bru eller oppringning av eksisterende trasé med lang tunnel. Disse medlemmer vil komme tilbake til valg av trasé når utredningene foreligger, og prosjektet forutsetter oppstartet i siste del av planperioden.

Disse medlemmer viser til at de gjenstående utfordringene på E6 Volland-Tromsø må vurderes i forbindelse med handlingsplanen.

8.3.2.8.4 *Infrastruktur for sjøtransport*

Komiteen har merka seg at departementet vil prioritera innsats med trafikkovervaking og beredskap mot akutt forureining på grunn av forventa auka trafikk til og frå Nordvest-Russland, og støttar dette.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti syner til auka rammer for løyvingar til Kystverket med spesielt fokus på fiskerihammer, og reknar med at dette vil vera aktuelt på denne korridoren.

8.3.2.8.5 *Infrastruktur for flytransport*

Komiteen har merka seg planar om utbetring av Kirkenes lufthavn i tillegg til utbetring på Bardufoss flyplass, og støttar dette.

Komiteen har merka seg at det står att vermålingar før ein tek stilling til val av ny flyplass i Honningsvåg, og føreset at saka kjem til Stortinget på eigna måte.

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, går mot nedlegging av Narvik flyplass no og syner til merknader i kapittel 7.3.2.2.

Fleirtalet går også imot løyving til kompenserrande tiltak, og føreset at dette dekkar meirutgiftene for Avinor inntil vidare.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til merknader under kap 4.3.2.

9. **EFFEKTIV OG MILJØVENLEG TRANSPORT I BYAR**

9.1 **Samandrag**

Innleiing

Storbyer i denne sammenheng er de seks store landsdelsentrene Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Kristiansand og Tromsø. Disse byene er særlig vurdert i NTP. Over halvparten av landets befolkning bor i disse seks storbyregionene. Storbyregionenes betydning for nasjonal verdiskaping og regional utvikling har økt i takt med en betydelig befolkningsvekst i disse områdene.

Et godt fungerende transportsystem er nødvendig for å sikre funksjonelle og miljøvennlige storbyer og storbyregioner. Det er behov for å dempe veksten i bilbruk og øke andelen kollektivtransport i byene. En slik strategi vil ha best mulighet for å lykkes dersom det er lokal vilje til både å satse mer på kollektivtransport og å innføre restriktive tiltak på bilbruk. Regjeringen foreslår i tillegg følgende tiltak for å utforme et effektivt og miljøvennlig transportsystem i storbyene:

- Økt satsing på miljøvennlig transport i storbyene i planperioden ved en betydelig økning av bevilgningene til kollektivtiltak på vegbudsjettet, høyere tempo i utbygging av jernbanen i storbyene og høyere rammer til utbygging av sammenhengende gang- og sykkelvegnett.
- Statlig belønningsordning for å styrke den lokale kollektivtransportens konkurransevne overfor personbilen.
- Innføre en samlet statlig finansieringsordning for infrastruktur for lokal kollektivtransport.
- Videreføre bruk av trafikantbetaling i by, med mulighet for tidsdifferensierte takster og bruk av inntekter også til å bygge ut bedre infrastruktur for kollektivtransport, for mer effektiv bruk av vegnettet og for å styrke finansieringen av et bedre samlet transportsystem.
- Innføre gjensidig forpliktende avtaler basert på samordnede areal- og transportplaner for å oppnå en langsiktig, bærekraftig areal- og transportutvikling.
- Utvikle nye samarbeids- og samordningsformer for å sikre effektiv, sikker og miljøvennlig bytransport.

Regjeringen legger opp til at transportsystemet må utformes med balanse mellom kapasiteten på innfartsvegene og trafikkbelastningen som det sentrale byområdet tåler. Det er verken miljømessig eller samfunnsøkonomisk riktig, i mange tilfeller heller ikke praktisk mulig, å bygge ut et hovedvegnett som fjerner bilkøene i rushtiden.

Regjeringen vil styrke samarbeidet med andre myndighetsnivåer om bruk av tiltak som bidrar til å gjøre det mer attraktivt å velge andre transportformer enn personbil. Staten bruker store ressurser på infrastruktur i og rundt byområdene, og vil i større grad enn tidligere stille krav til lokale og regionale myndigheter om å ta i

bruk sine virkemidler i utformingen av en samordnet areal- og transportpolitikk. Byforsøk der lokale myndigheter i større grad kan prioritere mellom ulike formål i transportsektoren, videre bruk av bompenger, belønningsordning og ny statlig finansieringsordning for bedre kollektivtransport samt avtaler mellom forvaltningsnivåene om virkemiddelbruk, vil være viktige bidrag i transportpolitikken i byene i planperioden.

Regjeringen vil i utformingen av den overordnede politikken bidra til å videreutvikle lokale virkemidler og belønne lokale myndigheter som oppnår overgang fra personbil til kollektivtransport, sykkel og gange.

Det er bred enighet om behovet for å redusere veksten i biltrafikken inn mot bysentrene og å tilby et godt kollektivtilbud til befolkningen. Det er også enighet om den overordnede politikken for å nå disse målene.

Stat, fylkeskommuner og kommuner har sammen med andre aktører ansvar for virkemidler i areal- og transportplanleggingen. Ingen av aktørene har alene tilstrekkelige virkemidler til å møte utfordringene i byområdene. Derfor må stat og fylkeskommune, bykommunen og områdene rundt byen samles om en felles strategi for arealbruk og utviklingen av transport-systemet.

Regjeringen vil øke statlig satsing på miljøvennlig transport i storbyene i planperioden - ved en betydelig økning av bevilgningene til kollektivtiltak over vegbudsjettet, høyere tempo i utbygging av jernbanen i storbyene og høyere rammer til utbygging av sammenhengende gang- og sykkelvegnett.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at byer som legger til rette for lavere andeler bilbruk og økte andeler kollektivtrafikk, sykkel og gange skal belønnes, blant annet gjennom økte bevilgninger til belønningsordningen for kollektivtransport. Disse midlene skal kunne brukes fritt av lokale myndigheter, også til drift av kollektivtransport.

Regjeringen ønsker derfor å prioritere storbyområdene gjennom ordningen. I 2004 er byområdene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Kristiansand invitert til å søke midler fra belønningsordningen.

Samferdselsdepartementet legger opp til at bevilgningen til belønningsordningen kan økes i planperioden hvis byene lykkes i å nå målene med ordningen.

Trafikantbetaling i by

Regjeringen legger til grunn at dagens regelverk og ordninger for bomringer videreføres. Lovhjemmelen for innføring av vegprising opprettholdes. Det er ingen byer som hittil har tatt initiativ til å innføre vegprising.

Parkeringspolitikk

Kommunene har ansvaret for parkeringspolitikken. Regjeringen vil vurdere å utrede en hjemmel for regional parkeringspolitikk i oppfølgingen av forslagene i Planlovutvalgets innstilling.

Både takstdifferensiering av bompengesatser og mer samordnet parkeringsregulering vil være aktuelle virkemidler i strategier i tilknytning til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og avtaler om utvidede

bypakker. Innfartsparkering ved kollektivknutepunkt vil være et viktig kompenserende tiltak for parkeringsregulering.

Betre organisering av transportpolitikken i byområda

For å styrke samarbeidet mellom stat, fylkeskommune og kommune og samordningen av virkemiddelbruken, har Regjeringen tatt initiativ til forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet i byområdene, delvis som en oppfølging av St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport.

Hovedformålet med forsøkene er å oppnå mer samordnet areal- og transportpolitikk i byområdene og en mer effektiv og målrettet bruk av de samlede offentlige ressursene i transportsektoren. Forsøkene vil gi et bedre grunnlag for reelle prioriteringer mellom vegutbygging og satsing på kollektivtransport. Regjeringen antar at endringer i dagens ansvarsdeling kan bidra til bedre samordning og helhet. Kombinasjonen av den nye belønningsordningen og "byforsøkene" vil gi storbyene mulighet til økt satsing på kollektivtransport og større frihet til selv å bestemme over bruken av penger og virkemidler i transportsektoren.

I utgangspunktet skal forsøkene vare i fire år, men med mulighet for ett års forlengelse. Forsøkene vil danne grunnlag for valg av framtidige løsninger for organiseringen av transportforvaltningen i større byområder.

Regjeringen ønsker å ta i bruk gjensidig forpliktende avtaler mellom staten og byene basert på samordnede areal- og transportplaner, for å oppnå en langsiktig, bærekraftig areal- og transportutvikling.

Departementet mener avtaler bør knyttes til oppfølging og videreutvikling av lokale areal- og transportplaner i byene i form av utvidede pakker som inneholder infrastrukturtiltak og lokale virkemidler. De tradisjonelle bompengepakken fungerer godt i forhold til hovedintensjonen om å framskynde veg- og kollektivtiltak. En gradvis innføring av avtaler knyttet til elementer i bompengepakken vil etter departementets vurdering øke sannsynligheten for å lykkes og for å vinne nødvendig erfaring.

Eventuell inngåelse av avtaler må ta utgangspunkt i planprosessen tilknyttet Nasjonal transportplan. Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan vil legge overordnede føringer både for nasjonal og lokal transportplanlegging.

Det vil også bli utprøvd og utviklet nye samarbeids- og samordningsformer for å sikre effektiv, sikker og miljøvennlig bytransport, blant annet gjennom Samordningsorgan for kollektivtransport i det sentrale Østlandsområdet og byforsøk i øvrige storbyer. Departementet vil også legge til rette for at byene kan ta i bruk "lavutslippssoner".

Bompengepakken i byene er en form for avtaler som gjelder finansiering av forsert utbygging av veg- og kollektivtiltak. Til grunn for disse pakkene ligger bl.a. lokale areal- og transportplaner der både statlige, fylkeskommunale og kommunale tiltak som oftest inngår. En svakhet i dagens pakker er at lokale myndigheter ikke er forpliktet til å følge opp med virkemidler

som skal øke nytten av investeringene i transportsystemet.

Samla statleg finansieringsordning for lokal kollektivtransport

Samferdselsdepartementet vil innføre en ny, samlet statlig finansieringsordning for infrastruktur for lokal kollektivtransport, med reduserte krav til lokale egenandeler og mulighet for bruk av bompenger som egenandel.

Størrelsen på den lokale egenandelen foreslås satt til minimum 25 pst., det vil si en halvering i forhold til dagens ordning med storbymidler.

Det er videre viktig at minimumsnivået på den lokale egenandelen ligger fast fra prosjekt til prosjekt, slik at lokale myndigheter har et forutsigbart system å forholde seg til.

Det skal fortsatt legges til grunn bruk av trafikantbetaling i by, med mulighet for tidsdifferensierte satser og bruk av inntekter også til å bygge ut bedre infrastruktur for kollektivtrafikk. Dette vil bidra til mer effektiv bruk av vegnettet og styrke finansieringen av et bedre samlet transportsystem.

Byen som knutepunkt for godstransport

Det er viktig å løse framkommelighetsproblemene for godstransport til og fra omlastingspunkter og i vare-distribusjon. Mer effektive omlastningspunkter er grunnleggende for videre utvikling av logistikkjedene. Viktige omlastningspunkter ligger i de fleste tilfeller i tilknytning til større byområder og bør planlegges som en del av helhetlige løsninger der godstransport for veg, sjø og bane ses samlet. Planleggingen for godstransport må inngå som en del av den samlede arealplanleggingen i byområdene.

Interkommunalt samarbeid kan bidra til mer effektiv arealutnyttelse og gode transportløsninger. Eksempler på dette er havnesamarbeid i henholdsvis Stavanger og Bergen. Regjeringen vil bidra til en mer effektiv havnevirksomhet, og en bedre utnyttelse av areal, ved å bygge opp om utviklingen av de nasjonale havnene.

Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet legger til grunn at næringslivets behov for effektive havner ses i sammenheng med trafikkavviklingen i storbyene. Kommunale arealbrukshensyn og lokale miljøforhold vil legge rammer for utviklingen av havnene, havnemønsteret og tilknytningen til det overordnede veg- og banenetet.

Studier fra andre land og nasjonal statistikk tyder på at vi er inne i en utviklingsfase der industrivirksomhet avvikles eller flyttes, samtidig som tjenesteytende næringsvirksomhet øker.

En dypere innsikt og forståelse av viktige nasjonale og internasjonale utviklingstrekk for godstransport i byer er viktig, ikke minst for å kunne ta hensyn til dem i det langsiktige planarbeidet. Særlig gjelder dette utviklingstrekk som kan representere et trendbrudd. Departementet har som en del av det langsiktige FoU-arbeidet igangsatt et prosjekt som skal analysere godstransport i byer.

9.2 Merknader frå komiteen

Komiteen vil vise til at det som ein lekk i å styrke kollektivtrafikken blei det frå 2004 innført eit belønningssystem for dei byområda som gjennom ulike tiltak oppnådde å avgrense biltrafikken i sitt område, samstundes som kollektivtransporten sin del av trafikkveksten auka. Ordninga beløp seg til 75 mill. kroner i 2004. Belønningssystemet er meint som eit langsiktig tiltak og skal brukast fritt av dei som mottar eit slikt tilskot. Tilskotet skal også kunne brukast til drift.

Komiteen er einig i at belønningssystemet skal avgrensast til byområde med store trafikk- og miljøutfordringar.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet er samd i ordninga sin verdi for å stimulere til ei satsing på kollektivtransport. Dei økonomiske rammene er likevel altfor små til å kunne bidra med vesentlege resultat. Ein framtidig suksess for ordninga vil difor vere ei vesentleg auke i ramma.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er svært tilfreds med at Regjeringen har opprettet belønningssystemet for kollektivtrafikk i storbyene. Disse medlemmer viser til at 2004 er det første året med en slik belønningssystem, og mener at erfaringene med ordningen må være avgjørende i vurderingen av størrelsen på budsjettet for ordningen i planperioden.

Disse medlemmer merker seg at departementet legger til grunn at dersom det viser seg at man med ordningen bidrar til å nå målene om økte andeler kollektivtrafikk, legges det opp til å øke bevilgningene til ordningen. Når og hvor mye, vil bli vurdert i sammenheng med statsbudsjettforslag. Disse medlemmer er enige i dette.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil at alle mennesker skal ha tilgang til et godt miljø og ren natur. Framtidens generasjoner må sikres tilgang til den samme ressursmengden og det samme biologiske mangfoldet som vi har i dag. Derfor må vi legge om aktivitetene våre i en mer miljøvennlig retning. Innbyggerne må få mulighet til å delta i utformingen av den lokale miljøpolitikken. Bruk av miljøstandarder, etiske standarder og miljøvisjon er en god arbeidsform i offentlig sektor. Disse medlemmer mener at arbeidet med lokal og nasjonal Agenda 21 må styrkes og videreutvikles.

Disse medlemmer mener en av de største miljøutfordringene ligger i den transportveksten vi har opplevd rundt de større byene. Utslippene av CO₂ fra vei- og lufttrafikken har økt med ca. 18 pst. i perioden 1990-2001. En langsiktig politikk som kan bidra effektivt til å snu denne trenden ligger i en bevisst og tydelig satsing på kollektive transportløsninger.

Disse medlemmer vil peke på at dårlig kollektivtilbud fører til vekst i biltrafikken og store miljøpro-

blemer i enkelte deler av landet. Skal vi klare å redusere forurensningen fra samferdselssektoren, må flere velge kollektivtransport framfor bil. Disse medlemmer vil ta et krafttak for å utvikle kollektivtrafikken til et bedre alternativ til bilen i byer og bynære områder. En økt satsing på kollektive transportsystemer i de større byene krever økning av bevilgningene til kollektivtiltak, samtidig som en viser lokal vilje til å innføre restriktive tiltak på bilbruken ved bruk av ulike systemer for veiprising.

Disse medlemmer mener innføring av en belønningsordning for bedre kollektivtransport er et viktig bidrag i en slik strategi. Disse medlemmer vil fremme forslag om en betydelig økning i rammene for denne ordningen. Det vil være behov for en større satsing som kan rettes direkte inn mot driften av kollektivtransporten i de større byene. Over halvparten av befolkningen bor i de 6 største byregionene i landet. Lykkes en i satsingen på kollektivtransporten i disse områdene, vil det alene ha en nasjonal betydningen i kampen for et miljøvennlig og effektivt transportsystem.

Disse medlemmer viser til at St.meld.nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtrafikk, og St.meld. nr. 23 (2002-2003) Bedre miljø i byer og tettsteder, slår fast at det er et mål å øke andelen reiser med kollektivtransport og redusere andelen reiser med bil i byområdene. For å oppnå dette må kollektivtransport være et reelt alternativ til bil. Det innebærer at kvaliteten på kollektivtilbudet må bli bedre.

Disse medlemmer viser til at erfaringene fra byer som har satsset aktivt på å prioritere gang-, sykkel- og kollektivtrafikk framfor bil, viser at bilandelen på reiser kan reduseres til 30-40 pst., mens kollektivandelen kan økes til 15-35 pst. og andelen som går og sykler kan økes til 25-50 pst. Erfaringsmessig vil større byer ha høyere kollektivandel enn mindre byer, mens andelen som går og sykler er høyest i mindre byer. Bilandelen synes ikke på samme måte å variere i forhold til bystørrelse, men varierer først og fremst i forhold til byform, befolkningstetthet og vegnett.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet vil foreslå å øke ramma til 1 mrd. kroner i planperioden. Komiteen forutsetter at det blir ei gradvis opptrapping fra dagens årlige bevilgninger på 75 mill. kroner.

Disse medlemmer vil be om en vurdering av en egen budsjettpost for tilskudd til drift av kollektivtransporten i de større byene.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti mener belønningsordningen må økes kraftig for å kunne utgjøre et reelt og effektivt incen- tiv for bedre kollektivtransport og mindre biltrafikk. Disse medlemmer foreslår derfor å øke ramma til belønningsordningen for kollektivtransporten i de store byene minst blir på 700 millioner kroner årlig.

Parkeringspolitikk

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til avsnitt om parkeringspolitikk i meldingen hvor det fremgår at det er kommunene som har ansvaret for parkeringspolitikken.

Disse medlemmer henleder oppmerksomheten på Regjeringens ønske om å utforme rammebetingelser som gjør parkeringsregulering til et best mulig virkemiddel for lokale myndigheter i areal- og transportpolitikken.

Disse medlemmer mener at Regjeringen her gir signaler om et ønske å gripe inn og overregulere innenfor et område som er en del av lokaldemokratiet og hvor det er opp til den enkelte kommune selv å bestemme.

Disse medlemmer registrerer at Regjeringen her regulerer seg kunstig ut av problemer som nåværende og tidligere regjeringer systematisk over lang tid selv har lagt opp til.

Disse medlemmer minner også om at systemet "tvunget frikjøp" medfører at grunneier ikke kan bygge de nødvendige parkeringsplasser på egen eiendom, men økonomisk være med på offentlige/kommunale parkeringsprosjekter hvor det byråkratiske Norge bestemmer hvor, når og om du i det hele tatt kan få lov til å parkere din egen bil.

Disse medlemmer minner også om at slike ønsker om overstyring vil gripe sterkt inn i eiendomsretten og vil stride mot Norges grunnlov. Disse medlemmer minner også om at slike radikale innspill gir signaler til befolkningen om en ny politikk som vil være uønsket av en befolkning hvor 85 pst. av husstandene har bil og denne utgjør et viktig element for bosetning, miljø, familieliv og trivsel.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til Innst. S. nr. 228 (2001-2002) fra samferdselskomiteen om bedre kollektivtransport hvor komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, sa seg

"enig i at lokale myndigheter, gjennom en aktiv og formålsstyrt parkeringspolitikk, kan ha effektivt virkemiddel for å regulere personbiltrafikken, og bedre den totale ressursutnyttelsen i byene."

Disse medlemmer er fornøyd med at Regjeringen slår fast at

"en omfattende og samordnet tiltakspakke er nødvendig for å redusere vegtrafikken i storbyene. Vegprising og andre tiltak som å påvirke parkeringsmuligheter, kompensert med en utvikling av høy kvalitet på kollektivtilbudet er nødvendig."

Disse medlemmer viser også til at Regjeringen konstaterer at

"tilgang til (gratis) parkeringsplass ved arbeidsplassen er en avgjørende faktor for at man bruker bil på arbeidsreiser."

Disse medlemmer er imidlertid skuffet over at Regjeringens redegjørelse for parkeringspolitikken i

NTP ikke inneholder forslag til tiltak for å påvirke parkeringsmuligheter for å redusere vegtrafikken i storbyene. Disse medlemmer mener det må utøves en mer aktiv parkeringspolitikk.

Disse medlemmer mener restriktiv parkeringspolitikk er et viktig virkemiddel for å redusere transportveksten i norske byer. For å få folk til å kjøre mindre bil er det viktig å begrense antallet parkeringsplasser. Avgiftsbelegging av parkeringsplasser har også transportreduserende effekt. Hvis det er lite parkeringsplasser ved målet for en reise, er sannsynligheten stor for at folk velger kollektivtrafikk eller sykkel. Norske kommuner bør derfor i større grad benytte parkeringspolitikk som et bilbegrensende virkemiddel, og aktivt stimuleres til dette av myndighetene.

Disse medlemmer mener det bør lages lokale parkeringsplaner som blant annet går inn på hvordan parkering kan brukes som virkemiddel for å redusere transporten og tilrettelegge for variabel biltilgjengelighet for forskjellige behov ut ifra typen areal og transportbehovet til aktivitetene for området. Gjennom statlige/kommunale tiltakspakker i byene skal det settes krav til parkeringsreguleringen, og krav om lokale parkeringsplaner skal koples til statlige transportinvesteringer. For kommuner med felles byregioner bør det inngås regionale samarbeid om utforming av parkeringspolitikken.

Disse medlemmer registrerer at gratis parkeringsplass er i utstrakt bruk som et ikke skattepliktig frynsegode. Samtidig påpekes det at subsidiering av utgifter til kollektivtransport til og fra arbeidsplassen er skattepliktig. Dette er egnet til å skyve deler av transporten vekk fra kollektivtransport selv i områder hvor det finnes fullgode kollektivtilbud. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen gjøre tiltak som endrer dette slik at gratis parkering i forbindelse med arbeidsplass blir et skattepliktig gode, mens subsidiering av utgifter til kollektivtransport til og fra arbeidsplassen blir skattefritt.

Disse medlemmer har registrert at det er etablert store gratis parkeringsplasser i tilknytning til næringsvirksomhet og kjøpesentre langt fra sentrum av norske byer, ofte med dårlig sykkel- og kollektivinfrastruktur.

Disse medlemmer fremmes derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om innføring av parkeringsavgift ved statlige, kommunale og private parkeringsplasser som stilles til disposisjon fra arbeidsgiver og plasser ved kjøpesentre."

Bidlingsordninger

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at brukerstyrte bidlingsordninger kan bli et dynamisk tilskudd til kollektivtilbudet. Gjennom en bedre utnyttelse av bilparken kan dette gi reduserte kostnader for private, offentlige og bedrifter som løser deler av sitt transportbehov gjennom bildeling, samtidig som miljøbelastningen i trans-

portsektoren reduseres vesentlig. Ved at kostnadene flyttes fra kjøp av bil til bruk av bil, vil allikevel den variable kostnaden for hver enkelt biltur bli høyere. Dermed blir de mer miljøvennlige transportformene konkurransedyktige i langt flere tilfeller.

Erfaringer fra bildeling i Norge og utlandet viser at private brukere som går over fra å eie egen bil til bildeling reduserer bilbruken med 80 pst. Bruken av kollektivtrafikk øker betraktelig, samtidig som de i langt større grad sykler og går. Disse medlemmer påpeker at bildeling vil gi økonomisk, miljømessig og helsemessig gevinst, for så vel enkeltmennesker som samfunnet.

Driften av eksisterende bidlingsordninger trenger ikke tilskudd. Det er et viktig prinsipp at kostnadene ved bilbruk også i en slik ordning betales av brukeren. Men det er ikke rimelig at de som benytter bidlingstilbud i dag skal finansiere en videre utbredelse av ordningen. Det er åpenbart i samfunnets interesse at slike ordninger spres til nye brukergrupper. Disse medlemmer ønsker derfor at det innføres tilskuddsordninger for tiltak som kan legge til rette for at ordningen kan spres til nye grupper. Det kan dreie seg om informasjons- og markedsføringstiltak, og tiltak knyttet til videreutvikling av infrastruktur i bidlingsordninger.

Disse medlemmer understreker betydningen av at bidlingsordninger integreres i det øvrige kollektivtilbudet, både når det gjelder betalingssystemer og ved planlegging av helhetlige transportsystemer.

10. DEI ENKELTE BYOMRÅDA

10.1 Samandrag

Befolkningsøkning og økonomisk vekst vil kunne resultere i en betydelig trafikkvekst i byområdene i årene framover, og det er store utfordringer knyttet til å balansere byutvikling og et godt tilpasset transportsystem.

Regjeringen har invitert Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim, Kristiansand og Tromsø til å delta i arbeidet med Nasjonal transportplan. Byenes forslag til mål og hovedstrategier, samt den lokalpolitiske behandlingen av disse, har i hovedsak blitt lagt til grunn i grunnlagsmaterialet fra transportetatene.

Byene peker spesielt på behovene for å bedre kollektivtilbudet og forholdene for gående og syklende. De fleste byområdene fokuserer på behovet for en effektiv areal- og transportpolitikk for generelt å dempe transportbehovet og for å styrke grunnlaget for et kollektivtransporttilbud. I alle byområder drøftes ulike former for transportpakker der aktørene går sammen for å løse utfordringene.

I flere av de største byene skal det gjennomføres forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet.

10.2 Merknader frå komiteen til dei einskilde byområda

10.2.1 Oslo og Akershus

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, vil peike på at ein god trans-

portinfrastruktur i og rundt dei store byane er avgjerande både for den enkelte region og landet som eit heile. Godstransport inn mot og gjennom desse områda representerer ein viktig kostnadsfaktor for dei ulike næringer og er dermed eit viktig kostnadselement for den konkurranseutsette næringa. Dette gjeld særleg Osloregionen.

Fleirtalet meiner at det vil vere umogleg å bygge seg ut av denne situasjonen berre ved vidare vegutbygging.

Fleirtalet viser til at det sentrale austlandsområdet er landets mest folkerike og tettast befolka område. Fram til 2015 vert det rekna med at folketalet vil auke med ca. 140 000. Det i seg sjølv fortel om dei enorme utfordringane ein står overfor i regionen samtidig som det med all tydeligheit viser at dei transportløysingar ein må finne ikkje berre kan vere veg. Aukande biltrafikk vil bidra til både bandlegging og forringing av natur- og jordbruksareal som elles kunne bli brukt til byutvikling eller friområde. Allereie i dag er 200 000 personar i Oslo ramma av helseskadeleg luftforureining.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til at ei meir bevisst satsing på å løyse næringstransportane sine framkomstproblem i Osloområdet er betinga av at det vert satsa både på vegløyningar og ei utbetring av kollektivtilbodet i området samtidig. Det må difor leggest til rette for at kollektivsystemet får ein langt meir sentral plass i utviklinga av persontransporten.

Fleirtalet vil vidare peike på at både næringslivet og befolkninga har behov for ein god og forutsigbar framkomst på vegnettet. I dag vert transportkostnadene for industrien i Noreg rekna til å utgjere ca. 8 pst. av omsettinga. Det er vesentleg høgre enn andre land vi konkurrerer med. Difor vil ei satsing på å fjerne flaskehalsar i transportnettet, både bane og veg, gi eit vesentleg bidrag til verdiskapinga i landet og dermed styrke økonomien vår. Dei viktigaste flaskehalsane ligg rundt dei store byane, og i særleg i Osloområdet.

Fleirtalet vil peike på at eit godt fungerande transportsystem er avgjerande for å sikre funksjonelle og miljøvenlege storbyar og storbyregionar.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil be om at det i samband med arbeidet med den hovudstadsmeldinga Stortinget vedtok å be Regjeringa legge fram (jf. Innst. S. nr. 117 (2003-2004)) også legg inn eit eige program for å løyse dei transportproblem på veg og bane som er nødvendige i Osloområdet for å sikre ein god og effektiv framkomst for både befolkning og næringsliv.

Desse medlemene viser elles til merknadene knytt til dei ulike transportkorridorane der det vil gå fram kva prosjekt som vert prioritert i perioden.

Komiteen vil vise til at utbyggingen av E6 i Oslo sør vil generere ytterligere trafikk inn mot Ring 3. I dag

er ÅDT i Ryen/Manglerudområdet rundt 64 000, og forventes økt de nærmeste årene. Det innebærer at boområdet er preget av betydelige både støy- og forurensningsplager. Komiteen ber derfor om at planleggingen av en framtidig Manglerud miljøtunnel kan igangsettes.

OSLOPAKKE 1

Komiteen vil peike på at det framleist står att fleire prosjekt som var føresetst løyst gjennom Oslopakke 1. Av desse vil komiteen peike på rv 4/Fossumdiagonalen. Ei ytterlegare utsetting av dette prosjektet vil gjere vanskeleg ei betring av trafikkavviklinga i nord-austkorridoren og dermed hindre dei miljøgevinstar ein kunne oppnå i denne delen av Groruddalen. Komiteen ber difor departementet å ta opp att samtalar med Oslo kommune med sikte på eit spleiselag som kan bidra til at prosjektet vert realisert.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til at kostnadsoverskridelser fører til at flere av prosjektene som opprinnelig lå inne i Oslopakke 1 ikke vil være realisert når Oslopakke 1 skal være avsluttet i 2007. Det vises til korridoromtalene for prioritering av enkeltprosjekt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet forutsetter at følgende prosjekter videreføres slik det fremgår av NTP:

- Fossumdiagonalen
- Sinsen - Bjørvika (tunnel)
- Bjørvikatunnelen
- Mosseveien miljøtunnel
- Bredtvedtdiagonalen
- Ullevålsletten med kryss
- Modernisering av T-banenettet.

Disse medlemmer viser til merknader under korridor 6. E18 Oslo-Kristiansand, hvor rv 150 Ulvensinsen (Ulvensplitten) og understreker igjen viktigheten av dette prosjekt.

Disse medlemmer mener at hovedinnsfartsveiene i Oslo og Akershus må bli meget høyt prioritert slik at flaskehalsar fjernes og fremkommeligheten bedres vesentlig.

Disse medlemmer understreker at hovedveinet i Oslo og Akershus er blant det mest trafikkbelastede i Norge. Området har også den største befolkningstetthet og største antall skattebetalere og næringsinteresser.

Disse medlemmer viser til det store etterslep i realiseringen av nye veiprojekter samt nødvendig vedlikehold.

Disse medlemmer mener at situasjonen i Osloområdet er uakseptabelt og at staten må ta sitt ansvar for fullfinansiering av samferdselsprosjekter i stedet for å velte byrdene over på brukerne i form av brukerfinansiering.

Disse medlemmer understreker også viktigheten av rv 4 fra Hadeland til Kjøl/rv 4 Trondheimsveien/

Fossumdiagonal i Oslo blir lagt inn og gjennomført i planperioden. Referanser til merknader for dette prosjekt under korridor 6, rv 4 - Oslo - Mjøsbrua.

Disse medlemmer viser til at effekten av utbyggingen E6 Oslo Syd vil her føre til mer trafikk. Dette aktualiserer en Manglerudtunnel i planperioden.

Disse medlemmer minner om at den trafikksikre rv 152 i Follo må vurderes oppgradert og sikres.

Disse medlemmer ønsker at rv 120 Spydeberg/Enebakk - Lillestrøm blir bygget til minst motorveiklasse B.

Disse medlemmer viser også til at rv 22 utbygges fra Lillestrøm og videre til Fetsund til 4-felts motorvei.

Disse medlemmer viser også til at tilførselsveien rv 167 fra Asker til Bjørnstad (Røyken) ikke er nevnt i Nasjonal transportplan i perioden 2006-2015. Disse medlemmer vil vise til at denne veien utgjør et viktig element for tilknytning til rv 23 og Drøbaktunnelen til og fra Asker og Bærum. Disse medlemmer påpeker den store avlastning dette vil bety for E18 og ikke minst for den sterkt trafikkbeltede rv 165 (Slemmestadveien).

Disse medlemmer mener at disse fire sist nevnte veistrekninger bør prioriteres med utgangspunkt i de foreslåtte fylkesfordelte rammer i løpet av planperioden.

Disse medlemmer registrerer at transportkapasiteten i kollektivfeltene på hovedinnfartsårene til Oslo og de større byer ikke er utnyttet optimalt.

Disse medlemmer foreslår at Regjeringen legger opp til en prøveperiode for en bestemt veistrekning i Oslo-området hvor alle biler med minst 3 personer (fører + 2 passasjerer) kan benytte kollektivfeltet på samme måte som kollektivtrafikken.

JERNBANE

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil vise til at om lag 40 pst. av all driftsforstyrrelse og forseinking i togtrafikken skyldast infrastrukturen. Mangel på sporkapasitet i Osloområdet inneber ein alvorlig trussel mot jernbanens moglegeheit til å kunne gi eit godt kollektivtilbod til dei reisande. Difor ser desse medlemene det som avgjerande at bygging av nye dobbeltspor i det sentrale austlandsområdet blir gjennomført. Det vil innebere ein vesentleg større satsing på jernbane enn det som er lagt til grunn i NTP. I dag er trafikkavviklinga i Osloregionen ein flaskehals som fører med seg konsekvensar for hele landet. Det gjeld både gods- og persontransport.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen i denne stortingsperioden har fått til kraftige økninger i bevilgningene til jernbane. En viktig del av denne satsingen er byggingen av nytt dobbeltspor på strekningen Asker-Sandvika. Dette er det største utbyggingsprosjektet i Fastlands-Norge og skal etter planen stå ferdig i 2005. Dette vil være et viktig bidrag for å løse jernba-

nens kapasitetsproblemer i Osloområdet. For å øke kapasiteten ytterligere i Osloområdet legger Regjeringen opp til bygging av nytt dobbeltspor fra Sandvika til Lysaker med ny Lysaker stasjon og nytt dobbeltspor fra Kolbotn til Ski med ny Ski stasjon.

Komiteens medlemmer fra Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti mener kollektivtransporten skal være ryggraden i transportsystemet i Oslo. Disse medlemmer viser til at Oslo kommune nettopp har behandlet en kollektivmelding med ambisiøse målsetninger for et miljøvennlig og moderne transportsystem i byen. Disse medlemmer har spesielt merket seg Oslos trikkevisjon om et "Rullende fortau", som innebærer effektive trikkeruter med meget hyppige avganger. Disse medlemmer mener kollektivmeldingen slik den ble vedtatt av Oslo kommune støtter opp under det nasjonale målet om en mer miljøvennlig transport. Disse medlemmer mener derfor at myndighetene aktivt må støtte opp under denne strategien.

Disse medlemmer viser til at det er tatt nødvendige strategiske grep for å skape en bedre samordning av kollektivtransporten mellom Oslo og Akershus. Disse medlemmer mener denne utviklingen er positiv, og har store forventninger til resultatet av dette arbeidet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet vil auke jernbaneinvesteringane med 10 mrd. kroner i perioden og føreset at dei ekstra investeringane skal skje i første del av perioden.

GRORUDDALEN

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke at behovet for tiltak som reduserer forurensningen fra veitrafikken i Groruddalen er stort. Groruddalen er i dag landets mest forurensede dalføre. Behovet for en miljøsatsing i Groruddalen er på størrelse med satsingen som fant sted i prosjektet "Miljøbyen Gamle Oslo".

Disse medlemmer har merket seg at det bor ca. 120 000 innbyggere i dalen, og hver dag reiser det 156 000 mennesker gjennom Groruddalen. Hver dag reiser det 575 000 mennesker gjennom, til, fra eller internt i dalen. Kollektivandelene i dalen varierer, og potensialet for å redusere biltrafikken i dalen er betydelig.

Disse medlemmer har merket seg at Oslo i sin kollektivmelding har vedtatt å utrede sammenbinding av T-banene i dalen, og forlengelse av T-banen til Lørenskog.

Disse medlemmer er positive til at Regjeringen har opprettet en miljøsoner i Groruddalen. Miljøsoner er nærmere bestemte deler av en by som får tilgang på et bredt sett med virkemidler for å bedre luftkvalitet og dempe støybelastningen. Mellom veier og industritomter har engasjerte beboere skapt et levende nærmiljø det er godt å vokse opp i. Groruddalen sliter med store miljøproblemer. Boligområder forringes av helsefarlig

luftforurensning og støy fra veitrafikken, trafikkbelastningen gjennom dalen er stor, og motorveiene skaper fysiske barrierer i dalen. De høyeste konsentrasjonene av luftforurensning i landet er målt i Groruddalen. Videre fortrenger næringsvirksomhet boligområder, noe som igjen skaper grunnlaget for trafikkøkninger. Disse medlemmer mener det er viktig å skjerme folk i dalen mot trafikkstøy og forurensning. Disse medlemmer vil derfor at alternative miljøkulverter og eventuelle lokk over E6 utredes, slik at bo- og leveområder skjermes for veitrafikken. Disse medlemmer vil påpeke at det er viktig at miljøsonen følges opp med tunge virkemidler fra statens side.

Disse medlemmer vil peke på at årsakene til miljøproblemer i Groruddalen er sammensatte. Sentrale myndigheter har bidratt til at trafikkbelastningen er stor, og statsbedrifter som NSB og Posten disponerer store arealer i dalen. Disse medlemmer vil påpeke at det er et statlig ansvar til å delta i opprydningen etter forskjellige statlige engasjementer i dalen.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

- "1. Stortinget ber Regjeringen legge fram en miljøpakke for Groruddalen, som klargjør statens bidrag til miljøsonearbeidet i Groruddalen.
2. Stortinget ber Regjeringen vurdere å bygge miljøkulverter, eller lokk over E6 gjennom Groruddalen og vurdere teknologier for luftrensing i denne forbindelse."

10.2.2 Bergensområdet

Komiteens flertall medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil peke på at Bergen har betydelige utfordringer på trafikksiden som må løses med både et bedre vegnett og bedre kollektivtransport. Bergensprogrammet er et viktig bidrag til å løse disse utfordringene som balanserer hensynet til veg og kollektivtransport på en god måte.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til omtale i meldinga om vegtunnel gjennom Ulriken. Flertallet viser til utredningsarbeidet som er i gang, og ber Regjeringa komme tilbake til saken når dette arbeidet er fullført.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil vise til at Bergensprogrammet er høgt prioritert av Bergen og Hordaland fylke. Bergensprogrammet vil, i tillegg til auka stamvegsmidlar, gi ei god løysing på mange av dei utfordringane Bergensområdet har.

Desse medlemmene vil vise til at Bergen kommune også vil koma inn under ordninga om insentivmidlar i kollektivtrafikken.

Utbygging av kollektivfelt er med på å tilrettelegge for å få fleire reisande over på buss og bane. Desse

medlemene er samde i dette, og vil tilkjenne at ein i størst mogleg grad bør bygge ut kollektivtiltak parallelt med veg for å få full effekt av satsinga.

Desse medlemmene viser til at Bergensprogrammet har mange element i seg. Bybane og omlegging av vegtrasear skal føre gjennomgangstrafikken utanom sentrum. Bergen er på Unesco si liste over byar av stor historisk betydning. Det forpliktar, men og i nasjonal samanheng er det ynskjeleg med tilrettelegging for kollektivløysingar, sykkel, gangveggar og miljøtiltak, som i sum gjer byen til ein enda trivelegare plass å vera.

Disse medlemmer registrerer også at veksten i biltrafikken har vært høyere i Bergen enn i resten av landet. Disse medlemmer vil derfor understreke behovet for at Bergensprogrammet innebærer et trendbrudd som vil føre til dempet trafikkvekst, reduserte miljøbelastninger og større kollektivandeler i framtiden.

Disse medlemmer vil understreke behovet for en moderne, effektiv og skinnegående kollektivtransport i landet nest største by. Med flere byggetrinn vil bybanen sammen med jernbanen utgjøre ryggraden i transportsystemet i Bergen, slik T-banen og jernbanen gjør det i hovedstaden.

Disse medlemmer viser til at Bergensprogrammet inneholder forslag til finansiering av første byggetrinn på bybanen fra sentrum til Nesttun. Disse medlemmer vil understreke at en snarlig videreføring av bybanen til Flesland er ønskelig, og da uten opphold i anleggs- og prosjekteringsvirksomhet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet finn grunn til å merke seg at utfordringane i bykjerna, bruk av privatbil og mangel på kollektivtilbod er ei stor utfordring for byen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at staten opprettholder sine forpliktelser i forhold til realisering av Bergensprogrammet (2002-2011) og at en reduksjon på rundt 400 mill. kroner ikke er akseptabelt med de forutsetninger som ligger til grunn med lokalt bidrag.

Disse medlemmer mener at et bussbasert kollektivsystem for hele Bergen by bør gjennomføres og erstattes til fordel for bybaneprojektet for bydel Fana.

Disse medlemmer vil også fokusere på at Eikåstunnel og Nordnestunnel tas inn i planen.

Disse medlemmer er av den oppfatning at en veitunnel gjennom Ulriken er særdeles viktig for byen og forutsettes å komme inn i planen - alternativt basert på en OPS-løsning.

Disse medlemmer viser til at E39 Os-Bergen fremstår i dag som en av de største flaskehalsene med liten trafikkikkerhet og dårlig fremkommelighet (se merknader under korridor 3-E39)

Disse medlemmer viser til parsellen E39 Moberg-Svegatjørn som er startet opp og står ferdig i 2005. Imidlertid er det særdeles viktig at anleggsarbeidet videreføres mot Rådal.

Disse medlemmer forutsetter at prosjektet fullfinansieres i NTP 2006-2015 og at oppstart av parsellen

E39 Sveгатjørn - Rådal finner sted i første delperiode 2006-2009.

Disse medlemmer mener også at denne utbygging er egnet som OPS-prosjekt.

Disse medlemmer fokuserer også på behovet for en ny fastlandsforbindelse til Bergen fra Fjell kommune på Sotra (rv 555) som i utgangspunktet bør fullfinansieres.

Disse medlemmer viser til at forbindelsen Sotra-Bergen via Sotrabroen er sterkt overbelastet og ligger på hele 24 500 ÅDT. Eksisterende Sotrabro har 1 kjørefelt i hver retning og kun 0,5 m fortau på hver side.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti registrerer at miljø- og transportutfordringene i Bergen er store. Ifølge Statens Forurensningstilsyn (SFT) er luftforurensningsprobleme i Bergen alvorlige. SFTs beregninger viser at hvert år dør 140 bergensere for tidlig som følge av luftforurensning (1718/2000), og de samfunnsøkonomiske kostnadene ved luftforurensningen i Bergen beløper seg til inntil 1,8 mrd. kroner hvert år.

Disse medlemmer vil understreke behovet av å tenke langsiktig i arbeidet med bybanen. Etablering av bybaner og bybanesystemer er på lang vei bestemmende for bolig og arealutviklingen i store byer, og den store transportkapasiteten banebaserte systemer har muliggjør en fortetting langs linjen. Disse medlemmer vil derfor understreke det ansvar kommunen har for å en bolig- og arealplanlegging som knytter an til etablering av bybanen. En slik bo- og arealpolitikk vil styrke trafikkgrunnlaget til bybanen.

10.2.3 Trondheimsregionen

Fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Høgre, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet, har merka seg at bomringen er planlagt nedlagt i 2005, men at det framleis er behov for investeringar på deler av stamvegnettet i byen for å avlasta sentrum og betra trafikktryggleik og framkomst. Fleirtalet ber om at dette vert vurdert ved neste rullering av NTP.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemen frå Fremskrittspartiet, vil peika på at bygging av Gevingåsen tunnel vil gje regionen eit betra transporttilbod på bane, og vil koma tilbake til spørsmål om eit eventuelt bytog når saka er utgreidd.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti registrerer at bompengerevningen skal avsluttes i 2005.

Disse medlemmer vil vise til St.prp. nr. 62 (2003-2004) hvor kvalitetssikringen av Nordre Avlastningsveg viser til kostnadsoverslaget for dette viktig vegprosjektet for Trondheim kan gjennomføres som forutsatt.

Disse medlemmer viser til korridoromtalene når det gjelder prioritering av øvrige prosjekt.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til forslaget om å auka rammene til vegføremål og har føresett at bygging av ny E6 mellom Nidelv bru og Grilstad skal forserast.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til de foreslåtte økninger i planrammen for stamveiene i korridor 6 med E6 Oslo-Trondheim med armer til Ålesund og Måløy og korridor 7 E6 Trondheim-Bodø med armer til svenskegrensen samt korridor 4 - E39 Ålesund-Trondheim.

Disse medlemmer viser også til forslaget om å øke de fylkesfordelte rammer i perioden 2006-2015 til Sør-Trøndelag med hele 500 mill. kroner utover Regjeringens forslag på 810 mill. kroner. Dette tilsvarer en økning på over 60 pst. i forhold til forslaget i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer mener de foreslåtte vesentlige tilleggsbevilgninger utover Regjeringens forslag, vil medføre store ringvirkninger for Trondheimsregionen.

Disse medlemmer ser klart at denne nasjonale vitamininnsprøyting i veiinvesteringer vil få en vesentlig betydning, ikke bare for industriens konkurransesituasjon i hele regionen, men også for bosettingen med de mange familier og enkeltpersoner hvor bil og vei er en nødvendighet.

Disse medlemmer poengterer dette store løft over de neste 10 år med fullfinansiering og overhodet uten bruk av bompengefinansiering på stamveinettet i Trondheimsregionen.

Disse medlemmer minner om de betydelige resurser som herved kan frigjøres for næringslivet med ringvirkninger som vil komme vekst i næringsliv og sikring av arbeidsplasser til gode.

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti viser til at Trondheim har store utfordringer når det gjelder å lage et moderne og effektivt kollektivsystem. Disse medlemmer viser til at Trønderbanen effektivt kan ta en større del av innpendlingen til byen. Disse medlemmer mener at ferdigstillingen av bytogplanene i Trondheim må skje raskt. Skal bytoget bli en suksess krever det en aktiv transport- og arealplanlegging fra Trondheim og kommunene rundt.

Disse medlemmer vil understreke at luftforurensningssituasjonen i Trondheim er dårlig, spesielt er støvsituasjonen vanskelig i vinterhalvåret. Disse medlemmer mener det er viktig at bilbegrensende tiltak som veiprisering og parkeringsrestriksjoner brukes aktivt i Trondheim.

FORVALTNINGSORGANISERING

Komiteen har merka seg at Trondheim frå 2004 har gjennomført forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet med bykommunal modell. Dette medfører større fleksibilitet lokalt i prioritering til transportføremål, og vil gje både Trondheim og landet ei erfaring når vidare organisering skal vurderast.

Komiteen har òg merka seg at det er etablert eit eige kollektivfond som vert forvalta som ein del av transportforsøket.

10.2.4 Stavangerregionen

Komiteen viser til at Nord-Jæren er eit sentralt knutepunkt for gods på Vestlandet og ein region med store utfordringar i høve til å vri meir transportarbeid over på gods og bane.

Komiteen har merka seg at Regjeringa peikar på at Risavika har eit stort potensial til sjøverts transport, og er samd i dette.

Komiteen ser at den langsiktige byutviklinga er forankra i ein felles regional arealstrategi i tråd med nasjonale målsettingar. Dette fører til auka behov for eit nytt, kapasitetssterkt kollektivtilbod, og komiteen er svært positiv til at det nå er funne rom for utbygging av dobbeltspor Stavanger-Sandnes for å imøtekoma dette behovet.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet og Senterpartiet er kjent med at ei forlenging av bompengesystemet i Nord-Jærenpakken er under behandling lokalt, og vil avventa å ta stilling til dette til saka vert lagt fram for Stortinget. Desse medlemene har forventningar i denne samanheng og vurderer nærare tiltak som kan sikra drift av kollektivtransporten.

Desse medlemene er kjent med at Nord-Jærenpakken av ulike årsaker har svikt i inntektene, at kostnadsrammene for prosjekta har auka, og at det er lokale ynskje om å ta inn nye prosjekt i pakken.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet har merka seg at det innafør stamveggramma vert lagt opp til å fullføra Eiganestunnelen i første del av perioden og at ein ser det som aktuelt å gjennomføra prosjektet E39 Smiene - Dusavik - Harestad i perioden.

Desse medlemene vil peika på at rammene for øvrige riksvegar for Rogaland er foreslått til 1 190 mill. kroner, og at desse medlemene har auka desse rammene med 890 mill. kroner som delvis kan nyttas til statleg medfinansiering i Nord-Jærenpakken dersom fylket prioriterer dette. Desse medlemene har merka seg at Rogaland fylkeskommune prioriterer E39 frå Stavanger og nordover ved auka rammer, og viser til omtale av dette under korridor 4.

Komiteens medlemmer frå Fremskrittspartiet viser til de foreslåtte økningar i planrammen for stamveiene i korridor 3 med blant annet E39 Kristiansand-Stavanger-Bergen.

Disse medlemmer poengterer det store løft med fullfinansiering og uten brukerfinansiering som foreslås for E39 Kyststamveien helt fra Kristiansand til Trondheim.

Disse medlemmer understreker viktigheten av et slikt nasjonalt løft og de positive virkninger dette vil få for alle Vestlandsfylkene både for det regionale næringsliv og enkeltmennesket.

Disse medlemmer minner om de betydelige resurser som frigjøres for næringsliv, familier og enkeltmennesker ved nullstilling av brukerfinansiering og ikke for å glemme den store økningen som er foreslått i de fylkesfordelte rammer hvor Rogaland oppnår en tilleggsramme på hele 700 mill. kroner som tilsvarer en økning fra Regjeringens forslag på hele 63 pst.

10.2.5 Kristiansandregionen

Komiteen ser på Kristiansand hamn som eit sentralt knutepunkt i Nordic Link og ser på vidareutvikling av Euroterminalen som interessant. Etter komiteen si vurdering har Kristiansand hamn eit sers godt utgangspunkt for å utvikla intermodale løysingar. Komiteen er positiv til at Kristiansandregionen i sin arealstrategi legg vekt på å fortetta og konsentrera veksten i knutepunkta for kollektivtransporten og på at utviklinga av kollektivtransporten vert bygd på eit bussmetrokonsept.

Komiteen har merka seg at det vert arbeidd vidare lokalt med forslag til ny samferdselspakke innafør den ramma handsamlinga av NTP gir.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er enig med Regjeringen når det gjelder ny samferdselspakke i Kristiansandsområdet.

Flertallet ber Regjeringen komme tilbake til saken når nødvendige avklaringer foreligger.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil for øvrig vise til korridoromtalene når det gjelder prioritering av konkrete prosjekt.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet viser til forsering av E39 Vigeland - Osestad og auka ramme til strekninga Kristiansand-Grimstad, eventuelt til E39 vest for Kristiansand. Desse medlemene finn ikkje rom for ytterlegare auke av stamvegmidlar i regionen i NTP-perioden. Desse medlemene vil samstundes peika på at ramma for øvrige riksvegar på 580 mill. kroner er auka av Arbeidarpartiet til 780 mill. kroner. Desse medlemene vil peike på at det her kan finnast rom for statleg medfinansiering til Kristiansandspakken dersom fylket vil prioritera dette innafør sitt forsøk med alternativ forvaltningsorganisering av transportsystemet.

10.2.6 Tromsø

Komiteen viser til dei respektive partia sine merknader ved behandlinga av St.prp. nr. 62 (2003-2004), jf. Innst. S. nr. 222 (2003-2004), om vidareføringa av ordninga med innkrevjing av lokalt finansieringsbidrag på omsetning av drivstoff i Tromsø (Tromsøpakke 2).

Medlemene komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet peikar på at Tromsø oftast vert rekna som

storby etter norske forhold, medan den i samferdsels-samanheng berre tidvis vert behandla som det. Til dømes mottek ikkje Tromsø midlar øyremerka storby-ane.

Desse medlemene peikar på at riksvegmidlar til finansiering av prosjekt i Tromsøpakke 2 går inn som ein del av løyvingane til riksvegnettet i Troms fylke.

Desse medlemene legg vekt på at prosjektpakken Tromsøpakke 2 har som mål å sikre trafikktrygging og betre miljøet ved å legge til rette for miljøvenleg transport i Tromsø by, og at den omfattar satsingsområde for mjuke trafikantar, kollektivtransport, miljø og veginvesteringar.

Desse medlemene viser til følgjande merknader frå medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet i Innst. S. nr. 222 (2003-2004), jf. St.prp. nr. 62 (2003-2004), vedkomande omtale av Tromsøpakke 2:

"Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet stiller seg positive til det lokale ønsket om videreføring i åtte nye år og mener at dette hadde vært en bedre løsning. Disse medlemmer stiller seg allikevel bak forslaget om videreføring i fire år for å unngå opphold i prosjektene.

Disse medlemmer mener finansieringsbidraget burde vært fritatt for merverdiavgift ut i fra at ordningen må behandles likt med bompenggeordninger. Disse medlemmer aksepterer refusjonsforslaget, men peker på at dette er en ordning som skaper unødvendig mye byråkrati og at momsfratak hadde vært en bedre ordning."

11. VERKNADER

11.1 Samandrag

Generelt om verknadsberekningane

For å belyse virkningene av innsatsen i transportsektoren og dermed hvordan transportpolitikken bidrar til å oppfylle ulike politiske mål knyttet til effektivitet, framkommelighet, sikkerhet og miljø gjøres det virkningsberegninger. Virkningsberegninger kan også anvendes for å se effektene av å gjøre andre valg.

Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer

Samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer er den samlede samfunnsnyten fratrukket kostnadene ved å gjennomføre tiltakene. Netto nytte består av summen av endringer i samfunnets transportkostnader, ulykkeskostnader og miljøkostnader fratrukket investeringskostnaden og kostnader til drift og vedlikehold. I samfunnets transportkostnader inngår både reisetid og kjørekostnader. Det er kun beregnet samfunnsøkonomisk nytte av investeringer. I beregningene av miljøkostnader inngår bare støy og luftforurensing. Øvrige miljøvirkninger omtales separat.

Beregningene av samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer er basert på 16,4 mrd. kroner til jernbaneformål og om lag 40 mrd. kroner til vegformål, inklusive bompenger.

Jernbaneinvesteringene i perioden 2006-2015 er beregnet å gi en positiv netto nytte på 4,6 mrd. kroner.

Veginvesteringene for perioden 2006-2015 anslås i sum å gi en netto nytte på -1,5 mrd. kroner. Netto nytte

fordelt på bindinger, føringer og "frie midler" er vist i tabell 11.2 i meldingen. Tabellen viser at med denne tredelingen av investeringsmidler vil prosjekter knyttet til bindinger ha høy negativ netto nytte og prosjekter knyttet til frie midler tilsvarende høy positiv netto nytte. En finere inndeling vil vise at det innenfor alle gruppene vil være prosjekter med positiv og negativ netto nytte. Det er særlig noen store prosjekter som bidrar med stor negativ netto nytte.

Regjeringens prioriteringer medfører bedre resultater på lønnsomhet og sikkerhet enn det som lå i etatenes planforslag fra sommeren 2003.

Innenfor Statens vegvesens ramme foreslås det satt av midler til kollektivtiltak, rassikring, tunnelsikring, turistveger og planlegging. For disse tiltakene foreligger det ikke nytteberegninger.

Det er også beregnet virkninger av økt drift og vedlikeholdsstandard og økt innsats til trafikant- og kjøretøyrettede tiltak. Økningen er beregnet å gi en positiv samfunnsøkonomisk nytte, men inngår ikke i beregningen av "samfunnsøkonomisk netto nytte av investeringer".

Framkomst

Regjeringens prioriteringer reduserer samfunnets transportkostnader i perioden med drøye 50 mrd. kroner, hvorav tiltak på veg bidrar med vel 36,5 mrd. kroner og jernbanen med 15 mrd. kroner.

Tryggleik

Årlig blir om lag 1 500 mennesker drept eller hardt skadd i vegtrafikken. Med de tiltakene som inngår i handlingsprogrammet for planperioden 2002-2005 forventes det at antall drepte eller hardt skadde ved inngangen til planperioden 2006-2015 vil bli redusert til 1 350 pr. år.

Dersom det ikke iverksettes nye tiltak i planperioden 2006-2015 vil tallet stige til rundt 1 450 i 2016. Dersom trafikkveksten blir høyere enn forutsatt i prognosene, vil situasjonen forverres ytterligere. Tiltakene som er foreslått innenfor planrammen forventes å gi til sammen 330 færre drepte eller hardt skadde i 2016. Antall drepte eller hardt skadde vil være om lag 1 120 i 2016.

Miljø

Det benyttes to typer indikatorer for støy. Støyplageindeks (SPI) og antall personer utsatt for mer enn 35 dBA innendørs støy.

Det nasjonale målet for støy er 25 pst. reduksjon innen 2010. Dette vil ikke bli oppnådd i perioden. Støyplageindeksen for transport forventes redusert med om lag 4 pst. i 2010 og om lag 7 pst. i 2015.

Om lag 80 000 personer er bosatt langs riksveg får et støynivå på mer enn 35 dBA inne i boligen. Med de prioriteringer som foreslås for perioden vil antallet reduseres med om lag 13 000 i perioden 2006-2015.

Det er først og fremst tiltak på boliger og støyskjerming som er effektive tiltak i forhold til innendørs støy. De foreslåtte støytiltakene på boliger langs riksveg og

jernbane vil gjøre at svært få er utsatt for innendørs støynivåer over 40 dBA i 2016.

Om lag 15 000 personer vil i 2006 beregningsmessig være utsatt for NO₂ over nivået i nasjonalt mål. De fleste er bosatt langs riksveger i de største byene. NO₂-nivået ventes å reduseres vesentlig innen 2016, men trolig ikke tilstrekkelig til å innfri nasjonalt mål om lokal luftkvalitet.

Om lag 20 000 personer bosatt langs riksveg ventes i 2006 å være utsatt for svevestøv, PM₁₀, over nivået i nasjonalt mål. Reduksjonen som forventes oppnådd i perioden er vesentlig lavere enn for NO₂. Hvor stor reduksjonen vil bli, vil i hovedsak være avhengig av omfanget av bruk av piggedekk.

11.2 Merknader frå komiteen

Komiteen merkar seg at talet på drepne i trafikken er venta å gå ned med tiltaka i St.meld. nr. 24 (2003-2004). Komiteen vil vidare framheve at det er viktig å satse på tiltak for auka trafikksikkerheit. Utbetring av trafikkarlege vegar, bygging av midtdelarar, utbygging av fleire felt på hardt pressa sterkningar, samt regulering av fartsgrenser reduserer talet på trafikkskadde monaleg.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Framstegspartiet og Senterpartiet viser til merknader under kapittel 2.3.2 og vil peike på at diskonteringsrenta brukt for nyttekostnadsberegning av planlagde prosjekt i Nasjonal transportplan er urimeleg høg. Desse medlemene vil vidare peike på at nivået på diskonteringsrenta har verknad både for mengda av lønsame offentlege prosjekt og for investeringsporteføljen sin samansetning. I St.meld. nr. 24 (2003-2004) peiker Regjeringa på at framlagde vegprosjekt i planen har ein samla netto nytte på -1,5 mrd. kroner. Utrekningar frå fagmiljøa viser at ein reduksjon i diskonteringsrenta til fem pst. kan snu dette til ein positiv netto nytte for samfunnet i storleiksorden 12 mrd. kroner.

Medlemene i komiteen frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet vil peike på det er viktig og nødvendig å satse på trafikksikre transportalternativ. Jernbanen er eit trafikksikkert alternativ. Utrekningar viser at dersom vi klarer å få 30 pst. av vegtransporten over på jernbanen, reduserer vi talet på drepne i trafikken med 40 pr. år og trafikkskadde med 1 550.

Desse medlemene har merka seg at det i verknadskapitlet i St.meld. nr. 24 (2003-2004) ikkje er gjort greie for påverknaden av dei innlagte prosjekta på samferdselssektoren sine utslipp av klimagassar.

Desse medlemene har merka seg at departementet på svar på spørsmål frå komiteen viser til at verknadane frå tiltaka i meldinga er svært små, og departementet viser til St.meld. nr. 46 (1999-2000) der slike reknestykke er gjort.

Desse medlemene peiker på at samferdselssektoren står for 1/4 av Noregs samla utslipp av klimagassar. Desse medlemene vil vidare peike på at Regjeringa i St.meld. nr. 15 (2001-2002) slo fast at

"Regjeringa vil føre en samferdselspolitikk som effektivt bidrar til å redusere klimagassutslipp fra sektoren."

Desse medlemene meiner difor det er naturleg at det vert lagt fram slik oversikt over Nasjonal transportplans verknad på utslippa frå samferdselssektoren.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil vise til merknader om kalkulasjonsrenten og nytte-kostnadsanalyse under kapittel 2.3.2.

Når det gjelder virkningene av investeringene i infrastruktur for transport, vil disse medlemmer vise til departementets svar på spørsmål 121 fra komiteen hvor det heter:

"Det vil i hovedsak være andre forhold enn de virkemidlene som inngår i Nasjonal transportplan som påvirker utslippene av klimagasser, og CO₂-avgiften vil fortsatt være det viktigste virkemiddelet for å begrense klimagassutslippene fra transportsektoren.

Årsaken til at det ikke er vist virkninger av tiltakene i meldingen på utslipp av klimagasser er at disse virkningene er svært små, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 hvor slike beregninger er presentert. Der er det vist at anbefalt strategi fører til en reduksjon av klimagasser på 0,5 pst. i forhold til referansestrategien for 2012. I tillegg til små beregnede virkninger vil det også være stor usikkerhet om de faktiske realiserede verdiene. Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet har vurdert det slik at det ikke er forsvarlig å presentere disse beregningene."

Disse medlemmer mener at mer gods over til sjø og bane ikke kan være hovedstrategien for å øke sikkerheten innen vegtransport. En vellykket strategi for økt sikkerhet innen vegtrafikk må fokusere på andre virkemidler.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke at måloppnåelsen på luftforurensning er svært lav. Det samme gjelder målet om overgang fra frakt av gods på vei til sjø og bane. I det siste tilfelle går utviklingen i feil retning. Disse medlemmer mener Regjeringa bør vurdere å rapportere om måloppnåelse i forbindelse med hvert statsbudsjett slik at nye virkemidler kan settes inn der prognosene viser at et mål ikke nås.

12. FORSLAG FRÅ MINDRETAL

Forslag frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringa utrede mulighetene for persontogdrift på Alnabanen.

Forslag frå Arbeidarpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringa komme tilbake i forbindelse med statsbudsjettet for 2005, med et forslag til likestilling av momsregelverket for jernbane og veg. Dette skal inneholde vurderinger av konsekvensene av at jernbaneinfrastrukturen omfattes av momsfritaket som vegsektoren har.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringa komme tilbake til Stortinget med en sak om miljøvennlig godstransport, havnestruktur og et helhetlig system av virkemidler for å nå målet om økt sjø- og banetransport av gods. Dette må ses i sammenheng med revisjon av havneloven. Saken må inneholde:

1. En helhetlig gjennomgang av forskjellige avgifter og gebyrer for transport av gods på veg, sjø og

bane. Samt forslag til endringer for å styrke konkurransekraften til sjø og bane.

2. En gjennomgang og prioriterte tiltak for utbedring av jernbanens infrastruktur med tanke på økt frakt av gods på bane.
3. En gjennomgang og prioriterte tiltak for utbedring av farleder og fiskerihavner.
4. Tiltak og virkemidler som tilskudd til oppstart av godsruiter i tråd med Marco-Polo-programmet som Stortinget har sluttet seg til.
5. Nytt forslag til havnestruktur som imøteser behovet for intermodale havner som mer effektivt skal klare omlastning mellom ulike transportmidler.

Forslag frå Høgre og Kristeleg Folkeparti:

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringa legge til grunn at den relative økningen blir omtrent den samme for veg og jernbane, dersom det i planperioden blir høyere årlige budsjetttrammer enn planrammen i St.meld. nr. 24 (2003-2004).

Forslag frå Arbeidarpartiet:

Forslag 5

1. Ramme

Stortinget ber Regjeringa auke ramma til samferdselsformål med 22 mrd. kroner i perioden 2006-2015 i høve til St.meld. nr. 24 (2003-2004). Stortinget ber Regjeringa nytte dei auka løyvingane med slik fordeling:

	2006-2015	pr. år
Veg:		
Stamvegar	4 mrd. kroner	0,4 mrd. kroner
Øvrige riksvegar	5 mrd. kroner	0,5 mrd. kroner
Rassikring	1 mrd. kroner	0,1 mrd. kroner
Jernbane:		
Investeringar i lina	10 mrd. kroner	1 mrd. kroner
Andre kollektivtiltak:		
Insentivordninga	1 mrd. kroner	0,1 mrd. kroner
Alt. bruk av riksvegmidlar til koll.føremål	0,5 mrd. kroner	0,05 mrd. kroner
Kystverket	0,5 mrd. kroner	0,05 mrd. kroner
Totalt	22 mrd. kroner	2,2 mrd. kroner

2. Vegar

Stortinget ber Regjeringa om å nytta den auka ramma til stamvegar med 4 mrd. kroner i NTP-perioden 2006-2015 til fylgjande forsering av og ekstra løyving til stamvegsprosjekt i perioden 2006-2015:

Korridor 1. Oslo-Svinesund

Forsering av E6

Korridor 2. Oslo-Ørje/Magnor

Forsering av E18

Forsering av rv 2

Rv 2, auka løyving 300 mill. kr

Rv 35 Jevnaker-Olimb, auka løyving 100 mill. kr

Korridor 3. Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger

E18 Kristiansand-Grimstad; auka standard og ekstra parsell, ev. E39 vest for Kristiansand	250 mill. kr
E39 Vigeland-Osestad, forsering	
Rv 23 Måna-Lier, statleg løyving	150 mill. kr
Rv 150 Ulvensplitten, auka løyving	150 mill. kr

Korridor 4. Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim

E39 Stavanger-Ålesund, auka løyving	1 000 mill. kr
E39 Ålesund-Trondheim/Høgkjølen, løyving	100 mill. kr

Korridor 5. Oslo-Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Førde

E134 Århus-Gvammen, statleg løyving	300 mill. kr
E16 Hamang-Wøyen	100 mill. kr
E16 Steinsfjordbrua, statleg løyving	50 mill. kr
Rv 7/rv 52 Sokna-Ørgenvika, forsering, auka løyving	150 mill. kr
E16 Øye-Borlaug	100 mill. kr

Korridor 6. Oslo-Trondheim med armar til Ålesund og Trondheim

Rv 4 Oppland, forsering	
Fossumdiagonalen, auka løyving	200 mill. kr
E6 Oppland, auka løyving	200 mill. kr
Soknedalen, forsering, auka løyving	100 mill. kr
Oppdal sentrum, statleg løyving	50 mill. kr

Korridor 7. Trondheim-Bodø med armar til svenskegrensa

E6 strekningvise utbetringar i Nord-Trøndelag, herunder Nes bru, statleg løyving	150 mill. kr
Helgelandspakka, statleg løyving	150 mill. kr
Rv 80 Fauske-Bodø, statleg løyving	100 mill. kr

Korridor 8. Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes med arm til Lofoten mv.

E6 Narvik-Bjerkvik	100 mill. kr
E6 Vest for Alta, auka løyvingar	200 mill. kr

Stortinget ber Regjeringa om å nytta den auka ramma til øvrige riksveggar med 5 mrd. kroner etter same fordelingsnøkkel som i sitt forslag i St.meld. nr. 24 (2003-2004), jf. tabell:

Forslag til fordeling av ramma til øvrige riksveggar

Fylke	Regjeringa	Regjeringa	NTP totalt	Ap 2006-2009	Ap 2010-2015	Ap samla påplussing	Totalt Aps alternativ
	2006-2009 mill. 2004-kr.	2010-2015 mill. 2004-kr.					
Østfold	200	610	810	60	210	270	1 080
Akershus	490	760	1 250	160	240	400	1 650
Oslo	550	770	1 320	180	240	420	1 740
Hedmark	150	340	490	40	120	160	650
Oppland	140	300	440	40	90	130	570
Buskerud	430	470	900	140	150	290	1 190
Vestfold	170	470	640	60	150	210	850
Telemark	310	400	710	100	120	220	930
Aust-gder	150	330	480	40	120	160	640
Vest-Agder	220	360	580	80	120	200	780
Rogaland	530	660	1 190	180	210	390	1 580
Hordaland	850	1 030	1 880	280	330	610	2 490
Sogn og Fjordane	330	630	960	120	210	330	1 290
Møre og Romsdal	570	490	1060	180	150	330	1 390

Fylke	Regjeringa 2006-2009 mill. 2004-kr.	Regjeringa 2010-2015 mill. 2004-kr.	NTP totalt	Ap 2006-2009	Ap 2010-2015	Ap samla påplussing	Totalt Aps alternativ
Sør-Trøndelag	190	430	620	60	150	200	830
Nord-Trøndelag	210	240	450	60	90	150	600
Nordland	300	400	700	100	120	220	920
Troms	200	420	620	60	150	210	830
Finmark	180	120	300	60	30	90	390
Sum	6 170	9 230	15 400	2 000	3 000	5 000	20 400

Fordelinga av dei auka rammene må kunna vurderast nærare i samband med handlingsplanane og budsjettet for det einkilde år, slik at det vert god framdrift i dei einkilde prosjekt og at prosjekt vert gjennomførte ganske løpande.

3. Jernbane

Stortinget ber Regjeringa auke ramma til jernbaneføremål med 10 mrd. kroner i perioden 2006-2015. Stortinget ber Regjeringa sørge for at dei auka rammene gjer det mogleg å forsera prosjekt som alt er inne i ramma, samt å ta inn nye prosjekt i tråd med Jernbaneverket sitt satsingsalternativ 2B.

Forslag frå Framstegspartiet:

Forslag 6

Tabell, rammeforslag statlige midler. Mill. 2004-kroner

	Regjeringens forslag til NTP 2006-2015	Fremskrittspartiets forslag til NTP 2006-2015
Jernbaneverket	47 000	29 800
Statens vegvesen	122 500	197 500
Kystverket	6 000	5 000
Statlige kjøp av regionale lufthavntjenester	3 000	3 100
Kjøp av persontransport med tog	14 000	7 500
Sum	192 500	242 900

Forslag 7

Kalkulasjonsrenten for investeringer i vegnettet settes til 4 pst.

Forslag 8

Stortinget ber Regjeringen om å overføre Luftfartstilsynet, Post- og teletilsynet, samt Jernbanetilsynet fra Samferdselsdepartementet til et annet departement.

Forslag 9

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.

Rekkefylgje kan fråvikast dersom det er naudsynt ut frå dei einkilde prosjekt sin planstatus e.l.

Det er ein føresetnad at den auka ramma til jernbaneføremål skal kunna finansierast med lån og at ekstrasatsinga kan løyvast over statsbudsjettet over ein lengre periode etter nærare vurdering.

4. Kystverket

Stortinget ber Regjeringa auke ramma til Kystverket med 0,5 mrd. kroner i perioden 2006-2015. Stortinget ber Regjeringa sørge for at den auka ramma prioriterast til fiskerihamner og farleier.

Forslag 10

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

Forslag 11

Stortinget ber Regjeringen fremme de nødvendige forslag slik at fartsgrensen på motorveger klasse A kan økes fra 90/100 km/t til 110 km/t.

Forslag 12

Stortinget ber Regjeringen skille all produksjon av transporttjenester og samferdselsrelatert vare- og tjenesteproduksjon fra offentlig myndighetsutøvelse.

Forslag 13

Stortinget ber Regjeringen foreta en modernisering og fornyelse av dagens regelverk slik at man kan etablere et fullstendig markedsstyrt transportmarked.

Forslag 14

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.

Forslag 15

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.

Forslag 16

Stortinget ber Regjeringen om å omorganisere dagens havner til aksjeselskaper.

Forslag 17

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om ettergivelse av bompengeselskapenes gjeld, slik at bomstasjonene kan fjernes. Eventuelle midler som er innkrevd, men ikke brukt, skal til de prosjekter de er innkrevd til.

Forslag frå Sosialistisk Venstreparti:*Forslag 18*

1. Rammene til samferdselsformål i planperioden 2006-2015 økes med 43,5 mrd kroner i forhold til Regjeringens forslag.

Midlene fordeles på følgende måte:

Formål	Økning	Årseffekt
Jernbane	+ 30,1 mrd. kroner	+ 3,01 mrd. kroner
Stamveier	- 5,47 mrd. kroner	- 0,574 mrd. kroner
Øvrige riksveier	+ 3,47 mrd. kroner	+ 0,347 mrd. kroner
Rassikring	+ 2,0 mrd. kroner	+ 0,2 mrd. kroner
Syssel- og gangvei	+ 3,4 mrd. kroner	+ 0,34 mrd. kroner
Kystverket	+ 2,0 mrd. kroner	+ 0,2 mrd. kroner
Kjøp av riksveiferjetjenester	+ 1 mrd. kroner	+ 0,1 mrd. kroner
Kjøp av lufthavntjenester	+ 0,5 mrd. kroner	+ 0,05 mrd. kroner
Kollektivtransport	+ 6,5 mrd. kroner	+ 0,65 mrd. kroner

2. Midlene innenfor disse hoveddrammene fordeles i tråd med Sosialistisk Venstrepartis merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004).

Forslag 19

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med en handlingsplan for hvordan samferdselsektoren effektivt skal redusere utslippene av klimagasser.

Forslag 20

Stortinget ber Regjeringen påse at forskriften om luftforurensning presiserer at prosjekter, og/eller tiltak som vil øke luftforurensningen i allerede belastede områder, ikke kan gjennomføres uten forutgående konsekvensanalyse og kompensierende tiltak.

Forslag 21

Stortinget ber Regjeringen legge fram en handlingsplan for å redusere støybelastningene fra veisektoren.

Det nasjonale målet for reduksjon av støy er at i 2010 skal 25 pst. færre være utsatt for støyplager.

Forslag 22

Stortinget ber Regjeringen om å begrense veitrafikken på en slik måte at villreinen ikke hindres i sin

naturlige ferdsel til og fra beiteområder. Dette innebærer vinterstenging av rv 7 over Hardangervidda.

Forslag 23

Stortinget ber Regjeringen utarbeide en opptrappingsplan for oppgradering av trafikksikkerheten langs kysten, utbedring av fiskerihavner og farleder. Planen skal ha et 4-årig perspektiv for gjennomføring i første del av planperioden 2006-2009.

Forslag 24

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

Forslag 25

Stortinget ber Regjeringen følge opp den nasjonale sykkelstrategien med å etablere en nasjonal sykkelplan

med oversikt over eksisterende ruter, utbyggingsbehov og et rapporteringssystem for sykkelulykker.

Forslag 26

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med konkrete planer for en ny jernbane mellom Skorstøl (i Gjerstad kommune) og Kristiansand. Planene må foreligge før neste rullering av NTP.

Forslag 27

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med konkrete planer for en sammenhengende høyhastighetsbane på strekningen Oslo-Stockholm med tanke på økt person- og godstrafikk. Planene må foreligge før neste rullering av NTP.

Forslag 28

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med konkrete planer for en sammenhengende høyhastighetsbane på strekningen Oslo-Göteborg med tanke på økt person- og godstrafikk. Planene må foreligge før neste rullering av NTP.

Forslag 29

Stortinget ber Regjeringen utrede mulighetene for å bygge en høyhastighetsbane mellom Oslo og Bergen over Haukeli. Utredningen skal gi et beslutningsgrunnlag og være ferdig innen utgangen av 2006.

Forslag 30

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med konkrete planer for elektrifisering av Trønderbanen (Trondheim-Steinkjer) og Meråkerbanen (Hell-

Storlien). Planene må foreligge før neste rullering av NTP.

Forslag 31

Stortinget ber Regjeringen utrede mulighetene til å bygge en jernbaneforbindelse mellom Narvik og Tromsø, og en jernbaneforbindelse mellom Kirkenes og Nikel. Utredningen som skal gi et beslutningsgrunnlag og være ferdig innen utgangen av 2006.

Forslag 32

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med forslag til en nasjonal strategi for gående med tiltak for en mer aktiv fotgjengerpolitikk. Den nasjonale fotgjengerstrategien skal øke andelen gående og gi bedre sikkerhet, framkommelighet, helse og miljø.

Forslag 33

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake til Stortinget med forslag om innføring av parkeringsavgift ved statlige, kommunale og private parkeringsplasser som stilles til disposisjon fra arbeidsgiver og plasser ved kjøpesentre.

Forslag 34

1. Stortinget ber Regjeringen legge fram en miljøpakke for Groruddalen, som klargjør statens bidrag til miljøsonearbeidet i Groruddalen.
2. Stortinget ber Regjeringen vurdere å bygge miljøkulverter, eller lokk over E6 gjennom Groruddalen og vurdere teknologier for luftrensing i denne forbindelse.

Forslag frå Senterpartiet:

Forslag 35

Ramma til samferdselsformål vert auka med 30 mrd. kroner i perioden 2006-2015.

Den auka ramma vert å fordela slik:

	Påplussing frå Senterpartiet	Årseffekt
Kap. 1062 Kystverket	+ 1 mrd. kroner	+ 0,1 mrd. kroner
Kap. 1320 Statens vegvesen	+ 19 mrd. kroner	+ 1,9 mrd. kroner
fordelt slik:		
- Post 23 Drift og vedlikehald	+ 4 mrd. kroner	0,4 mrd. kroner
- Post 30 Riksveginvesteringar	+ 10 mrd. kroner	1,0 mrd. kroner
- Post 31 Rassikring	+ 3 mrd. kroner	0,3 mrd. kroner
Kap. 1320 post 72 Kjøp av riksvegferjetenester	+ 1 mrd. kroner	+ 0,1 mrd. kroner
Kap. 1350 Jernbaneverket	+ 9 mrd. kroner	+ 0,9 mrd. kroner
Sum	+ 30 mrd. kroner	+ 3 mrd. kroner

Midlane innafor kapitla vert fordelt i tråd med Senterpartiet sine merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004).

13. TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Komiteen har elles ingen merknader, viser til meldinga og rår Stortinget til å gjere slikt

v e d t a k :

Eit femte hovudmål i transportpolitikken vil vere:

- Eit transportsystem som er tilgjengeleg for alle og eit transporttilbod som gjer det mogleg for alle å leva eit aktivt liv.

St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan - blir å leggje ved protokollen.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 8. juni 2004

Petter Løvik
leiar

Oddbjørg Ausdal Starrfelt
ordfører

Vedlegg

**Brev frå Samferdselsdepartementet v/statsråden og frå Fiskeridepartementet v/statsråden
(Kystforvaltning) med svar på spørsmål i samband med behandlinga av St.meld. nr. 24 (2003-2004)
Nasjonal transportplan 2006-2015**

St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015**Spørsmål 1**

KONSEKVENSER FOR PRIORITERINGER VED Å REDUSERE DISKONTERINGSRENTEN (KALULASJONSRENTEN)

Dersom diskonteringsrenten var redusert med 2 pst. for veg- og jernbaneprosjekter, ville dette hatt noen konsekvens for prioriteringene av de ulike prosjektene lagt fram på veg- og jernbaneområdene, og i så fall hvilke?

Svar:

Nivået på diskonteringsrenten har betydning for ulike prosjekters samfunnsøkonomiske lønnsomhet, beregnet ved nettonytte fra nytte-kostnadsanalysene. En reduksjon på 2 prosentpoeng for både veg og bane vil føre til en betydelig økning av beregnet lønnsomhet for begge sektorene. En reduksjon av diskonteringsrentene vil imidlertid bety mindre for rangeringen av prosjekter etter beregnet lønnsomhet. Generelt vil en reduksjon av diskonteringsrenten bedre lønnsomheten av prosjekter der virkningene kommer seint i perioden relativt til prosjekter med kortere tidshorisont. I noen grad vil dette innebære at store investeringsprosjekter vil få økt lønnsomhet i forhold til mindre tiltak.

Samferdselsdepartementet har ved prioriteringene i St.meld. nr. 24 lagt betydelig vekt på å legge fram et mest mulig helhetlig forslag, hvor mange ulike hensyn er veid mot hverandre. Det er lagt vekt på mange forhold, herunder beregnet samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det er derfor lite trolig at de i denne sammenhengen små forskyvningene av lønnsomhet mellom ulike typer prosjekter ville hatt noen betydning for prioriteringene, verken innenfor veg eller jernbane.

Spørsmål 2

STATUS OG FRAMDRIFT AV PROSJEKTENE I NTP 2002-2011

Det ønskes en oppstilling over status og framdrift på de ulike prosjektene som lå inne i NTP til nå.

Svar:

På grunnlag av Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001), har Jernbaneverket og Statens vegvesen utarbeidet handlingsprogram for planperioden. Handlingsprogrammene for de fire første årene av tiårsperioden ble nærmere omtalt i St.prp. nr. 1 (2001-2002).

Forvaltningsbedriften Luftfartsverket ble omdannet til det heleide statlige aksjeselskapet Avinor AS fra og med 01.01.2003. Avinor er følgelig holdt utenfor denne oversikten.

Vedlagt følger en oversikt over status og framdrift for prosjekter som er prioritert i handlingsprogrammene for perioden 2002-2005, jf. St.meld. nr. 46 (1999-2000) og St.prp. nr. 1 (2001-2002). Oversikten er begrenset til prosjekter der kostnadsoverslaget er høyere enn 200 mill. kr, samt noen prosjekter som det har vært knyttet stor politisk interesse til. Oversikten omfatter prosjekter i jernbanesektoren, på stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet. Vi gjør oppmerksom på at det fortsatt er knyttet usikkerhet til framdriften for prosjekter som ikke er gitt tillatelse til oppstart gjennom behandling av statsbudsjettet for 2004, jf. St.prp. nr. 1 (2003-2004) og Budsjett-innst. S. nr. 13 (2003-2004).

SPØRSMÅL 2 - STATUS OG FREMDRIFT FOR JERNBANEPROSJEKTENE I NTP 2002-2011

Korridor/Bane	Prosjekt/tiltak	Status/merknad
Korridor 1 Oslo - Kornsjø	Ski stasjon	Prosjektet planlegges gjennomført i perioden 2006-2009 som en del av prosjektet Kolbotn-Ski.
Korridor 3 Oslo - Grenland - Kr.sand - Stavanger	Nytt dobbeltspor Sandvika - Asker	Nytt dobbeltspor mellom Sandvika og Asker er forsert med ca. 1 år og planlegges åpnet høsten 2005.
	Dobbeltspor Barkåker - Tønsberg	Det legges opp til oppstart i planperioden 2006-2009.
	Dobbeltspor Sandnes - Stavanger	Det planlegges med sikte på oppstart i 2005/2006.
	Godsterminal Ganddal	Det planlegges med sikte på oppstart i 2005.
Korridor 7 Trondheim - Bodø	Ny godsterminal Trondheim	Ny godsterminal Trondheim vil ikke bli realisert, jf. St.prp. nr. 67/Innst. S. nr. 272 (2002-2003).

Korridor/Bane	Prosjekt/tiltak	Status/merknad
	Fjernstyring (CTC) og automatisk togkontroll (ATC) Grong - Bodø	Tiltakene var planlagt gjennomført i siste del av planperioden, men etter ny vurdering og samfunnsøkonomisk analyse, er tiltakene fremskyndet med oppstart i 2003.
	GSM-R	Utbyggingen av GSM-R var opprinnelig prioritert i siste 6-års periode i NTP 2002-2011, men er forsert og gruppert i to faser. Fase 1 som omfatter Nordlands-, Røros- og Raumbanen ble igangsatt i 2003 og skal i sin helhet være i drift innen 1. januar 2005.

SPØRSMÅL 2 - STATUS OG FRAMDRIFT FOR VEGPROSJEKTENE I NTP 2002-2011

Rute/fylke	Prosjekt/tiltak	Status/merknad
Rute 1	E6 Svinesund - Svingenskogen	Anleggsarbeidene startet høsten 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2005. Prosjektet finansieres over kap. 1322.
	E6 Patterød - Akershus grense	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003.
	E6 Assurtjern - Klemetsrud	Anleggsarbeidene startet sommeren 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2004.
Rute 2	E6 Skjerdingsstad - Jaktøyen	Anleggsarbeidene startet høsten 2001. Rv 708-delen av prosjektet ble åpnet for trafikk sommeren 2003. Det ventes at hele prosjektet vil være åpnet for trafikk høsten 2005.
	E6 Nordre avlastningsveg	Det legges til grunn anleggsstart sommeren 2004, jf. St.prp. nr. 1 (2003-2004)
	E6 Standardbrudd sør for Støren *)	Strekningen Korporals bru - Storlökkja ble åpnet for trafikk i 2003. Det legges opp til anleggsstart på strekningen Løklia - Vindalsliene i 2004.
Rute 3	E6 Kulvert Røra *)	Det legges opp til anleggsstart i 2004, jf. St.prp. nr. 1 (2003-2004).
	E6 Jevika - Selli	Anleggsarbeidene startet vinteren 2002. Prosjektet gjennomføres i to etapper. Den siste delen av prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007.
	E6 Trones - Flåttådal *)	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003.
	E6 Osen - Korgen	Anleggsarbeidene startet høsten 2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2005.
	E12 Umskaret	Det legges opp til anleggstart våren 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2006. Prosjektet finansieres i hovedsak med midler fra post 33.
Rute 4	E6 Beisfjord bru - Sjømannskirka	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003.
	E6 Trældal - Leirvika	Valg av trasé er ikke avklart. Prosjektet blir ikke startet opp i perioden 2002-2005.
	E10 Lofast	Anleggsarbeidene startet sommeren 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007.
Rute 5	E6 Bånes - Birtavarre	Anleggsarbeidene startet høsten 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2005.
Rute 6	E18 Ørje - Eidsberg grense	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003.
	E18 Sekkelsten - Krosby	Anleggsarbeidene startet sommeren 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2005.
Rute 7	E18 Bjørvikaprojektet	Det legges opp til anleggsstart i 2005, jf. St.prp. nr. 1 (2003-2004). Prosjektet finansieres over post 35.
	E18 Motorvegbrua i Drammen (Høvik - Frydenhaug)	Anleggsarbeidene startet våren 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2006/2007.
	E18 Gutu - Helland - Kopstad	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2001/2002.
	E18 Kopstad - Gulli	Det legges opp til anleggsstart sommeren 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007.
	E18 Langåker - Bommestad	Prosjektet ventes ikke startet opp i perioden 2002-2005.

Rute/fylke	Prosjekt/tiltak	Status/merknad
	E18 Brokelandsheia - Vinterkjær	Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2004.
	E18 Øygardsdalen - Dyreparken	Prosjektet forutsettes gjennomført som del av OPS-prosjektet Kristiansand - Grimstad. Det legges foreløpig opp til kontraktinngåelse i 2006, jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004).
Rute 8	E18 Bjørndalssletta - Gartnerløkka	Anleggsarbeidene startet i 1997, og det ventes at hele prosjektet vil være åpnet for trafikk høsten 2004.
	E39 Handeland - Fedal	Prosjektet gjennomføres etter OPS-ordningen. Det ventes anleggstart sommeren 2004 og trafikkåpning i 2007.
	E39 Moberg - Svegatjørn	Anleggsarbeidene startet sommeren 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2005.
	E39 Sørås - Hop - Fjøsanger	Parsellen Hop - Fjøsanger ventes åpnet for trafikk sommeren 2004. Evt anleggstart på parsellen Sørås - Hop i 2005 er avhengig av prioriteringer og rammenivå.
Rute 9	E39 Romarheim bru - Nipetjørn	Evt anleggsstart i 2005 er avhengig av prioriteringer og rammenivå.
	E39 Stigedalen *)	Anleggsarbeidene startet vinteren 2002 og ventes fullført høsten 2004.
	E39 Blindheim - Breivika	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2002.
Rute 10	E39 ved fylkesgrensen mellom Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag	Evt anleggsstart på parsellen Renndalen - Staurset bru i 2005 er avhengig av prioriteringer og rammenivå.
	E39 Øysand - Thamshamn	Prosjektet gjennomføres etter OPS-ordningen. Anleggsarbeidene startet våren 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2005.
Rute 11	E134 Hegstad - Damåsen	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2002.
	E134 Rullestadiuset	Anleggsarbeidene startet våren 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2006.
Rute 12	E16 Wøyen - Bjørum	Det legges opp til anleggsstart i 2005.
	E16 Øye - Steinklepp *)	Det legges opp til anleggsstart på parsellen Borlaug - Voldum i 2005.
	E16 Voldum - Seltun	Anleggsarbeidene startet vinteren/våren 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2004.
Rute 15	Rv 2 Kløfta - Nybakk	Forutsatt at Stortinget slutter seg til finansieringsopplegget, legges det opp til anleggsstart høsten 2004.
Rute 16	Rv 3 Elverum - Sør-Trøndelag grense *)	Prosjektet består av flere mindre prosjekter/tiltak. Evt anleggsstart i 2005 er avhengig av prioriteringer og rammenivå.
Rute 17	Rv 35 Lunner - Gardermoen	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003.
Akershus	Rv 4 Gjelleråsen - Slattum	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003.
	Rv 120 Erpestad - Gardermoen *)	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2002.
	Samleveg Lørdagsrud - Strømmen krk.	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003.
Oslo	Rv 150 Ulven - Sinsen	Prosjektet ventes startet opp i perioden 2006-2009, jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004).
Oppland	Rv 4 Raufoss	Anleggsarbeidene startet høsten 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2006.
Buskerud	E134 Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2002.
	Rv 283 Øvre Sund bru/Kreftingsgate	Det legges opp til anleggsstart på Kreftingsgate sommeren 2004.
Vestfold	Rv 311 Ringveg øst - vest Kjelle - Kilen	Anleggsarbeidene startet i februar 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007.
Telemark	Rv 38 Innfartsveg Kragerø	Anleggsarbeidene på parsellen Kragerøtunnelen - Kalstadkrysset startet vinteren/våren 2003, og parsellen ventes åpnet for trafikk høsten 2004. Det vurderes som aktuelt å starte arbeidene på parsellen Eklund - Sannidal i 2005.

Rute/fylke	Prosjekt/tiltak	Status/merknad
Vest-Agder	Rv 465 Kjørrefjord - Ulland	I handlingsprogrammet for perioden 2002-2005 er prosjektet forutsatt startet opp med bompenger i 2005. De lokale prioriteringene for 2005 er ikke klare.
Rogaland	Rv 44 Stangeland - Skjæveland	Prosjektet er forutsatt 100 pst. bompengefinansiert som en del av Nord-Jærenpakken. Evt anleggsstart i 2005 vil bli avklart i det videre arbeidet med statsbudsjettet.
	Rv 47 T-forbindelsen	På grunn av kostnadsøkninger vurderes det som uaktuelt å forsere anleggsstart til 2004. Evt anleggsstart i 2005 vil bli avklart i det videre arbeidet med statsbudsjettet.
Hordaland	Rv 580 Midttun - Hop	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2002.
	Rv 557 Ringveg vest/Bybanen i Bergen	Evt anleggsstart i 2005 vil bli avklart i det videre arbeidet med statsbudsjettet, jf. St.meld. nr 24 (2003-2004).
	Rv 544 Halsnøysambandet	Prosjektet er vedtatt startet opp i 2005, jf. behandlingen av St.prp. nr. 84 (2002-2003).
Sogn og Fjordane	Rv 616 Kolset - Klubben	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2002.
	Rv 5 Førde - Florø	Utbyggingen er forutsatt å skje etappevis i perioden 1998-2005, jf St.prp. nr 77 (21997-98), og ventes i all hovedsak slutført i løpet av 2005.
	Rv 617 Rassikring nord for Måløy *)	Det er i utgangspunktet forutsatt anleggsstart i 2005, jf. St.prp. nr. 1 (2002-2003). De lokale prioriteringene for 2005 er ikke klare.
Møre og Romsdal	Rv 653 Eiksundsambandet	Anleggsarbeidene startet vinteren/våren 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007.
	Rv 651 Rassikring langs Austefjorden *)	Anleggsarbeidene på parsellen Greifsneset - Løviknestet startet sommeren 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2004.
Finnmark	Rv 888 Nordkynnvegen	Utbyggingen skjer etappevis i perioden 2002-2011, jf St.meld. nr. 46. Parsellen Reinoksevatn - Smielvdal ble åpnet for trafikk i 2003. Arbeidene på parsellen Torskefjorddalen - Reinoksevatn ble startet sommeren 2003, og parsellen ventes åpnet for trafikk sommeren 2006.

*) Prosjekter med kostnadsoverslag lavere enn 200 mill. kr som det har vært knyttet stor politisk interesse til.

Spørsmål 3

STANDARDMÅL FOR RIKSVEGFERJEDRIFTA

I meldinga vert det i kapittel 7 omtalt nye standardmål for riksvegferjedrifta.

- Kva konsekvensar vil dette få for eksisterande riksvegferjesamband der standarden i dag ligg over desse standardmåla?

Svar:

Samferdselsdepartementet har i Nasjonal transportplan (NTP) lagt opp til ei stabil økonomisk ramme til riksvegferjedrifta om lag på noverande nivå i åra framover. Eit godt ferjetilbod er viktig for næringsliv og arbeidsmarknad mange stader i landet.

Den nye langsiktige standarden for riksvegferjedrifta som er omtalt i NTP vil bli nytta ved endringar i dei økonomiske rammevilkåra og vil ikkje medføre endringar i tilbodet på enkeltstrekningar innafør dagens økonomiske ramme.

Den nye standarden skal først og fremst brukast over tid til å styre ressursbruken i ferjesektoren ved endringar i dei økonomiske rammevilkåra. Betre rammevil-

kår vil ut frå standarden bli brukt til å betre standarden på høgt trafikkerte stamvegsamband. Like eins vil auka bruk av anbod og anna effektivisering kunne frigjere ressursar til å betre standarden på desse stamvegsambanda. Dårlegare rammevilkår vil ut frå standarden måtte takast ut ved redusert standard på samband på øvrige riksvegar, som ligg over samanliknbare tilbod andre stader.

I tillegg må ein bruke "sunn fornuft" og ta omsyn til mellom anna lokale variasjonar i næringsstruktur.

Spørsmål 4

SJØTRANSPORT - LOKALE FISKERIHAVNER

- Vil det være rom for støtte til lokale fiskerihavner innenfor de gitte rammer til fiskerihavner?
- Hvilke havner er i så fall mest aktuelle for støtte?

Svar:

- Fiskerihavner varierer betydelig i størrelse og tilbud av fasiliteter, men felles for dem er at de er havner eller havneavsnitt som er tilrettelagt for virksomhet innen fiskerinæringen. Innenfor plan-

rammen for *tilskudd til fiskerihavner*, som er på 234 mill kroner i årene 2006-2015, kan det derfor gis støtte både til fiskerihavneavsnitt i nasjonale havner og til lokale mindre fiskerihavner.

Innenfor planrammen for *Havner*, som er på 998 mill kroner i planperioden, kan det også bevilges midler til investeringer i fiskerihavner. Denne posten er aktuell for prosjekter på steder der fiskerinæringen utgjør en viktig del av verdiskapingen og næringsvirksomheten. Aktuelle utbyggingstiltak må være forankret i kommunale og fylkekommunale planprosesser.

Fiskeridepartementet vil prioritere prosjekter som har stor betydning for den nasjonale verdiskaping innen fiskerinæringen.

- ii) Statlig tilskudd til fiskerihavner gis på bakgrunn av søknader fra kommuner for hvert enkelt år i planperioden. Faglige prioriteringer foretas av Kystverket, og disse baseres på uttalelser og prioriteringer fra fylkeskommuner og Fiskeridirektoratet.

Ved vurdering av tiltak i fiskerihavner stilles det krav til avklaringer i forhold til den kommunale og fylkeskommunale planleggingsprosessen, dokumentert nytte av tiltakene og sammenheng med øvrig nærings- og infrastrukturutvikling.

Utbygging, oppgradering og vedlikehold i statlige fiskerihavner krever ofte større investeringer, noe som krever en langsiktig planhorisont. Kystverkets prosjektportefølje framkommer i gjeldende handlingsprogram, og i vedlegg til Fiskeridepartementets budsjettproposisjon. Etter Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015 skal Kystverket, etter nærmere retningslinjer fra departementene, utarbeide et nytt handlingsprogram for planperioden. I denne forbindelse vil det bli foretatt en oppdatert prioritering av utbyggingsprosjekter. Fiskeridepartementet legger vekt på å ferdigstille påbegynte prosjekt, og dette vil derfor gi noen bindinger i forhold til prioriteringene i kommende handlingsprogram.

Spørsmål 5

SJØTRANSPORT - NASJONAL HAVN / ÅLESUND/ TILTAK

Ved valg av Ålesund som nasjonal havn; forutsettes det i den sammenheng utbedringer av innfartsveg til byen?

Svar:

Ålesund havn er en av de ti nasjonale havnene. Den varierte og eksportrettede næringsstrukturen i regionen gjør havnen viktig. Ålesund betjener et relativt stort volum av containere og stykkgoods, og inngår i to nasjonale transportkorridorer. Ålesund forutsettes å etablere et havnesamarbeid med omliggende kommuner og pri-

vate aktører, slik at havnen styrker sin betydning som knutepunkt.

Utvikling av effektive knutepunkt betinger en god kobling til det landbaserte transportnettet. Gjennom regionale planer skal det legges til rette for at de nasjonale havnene kan utvikles til effektive terminaler som kan ivareta næringslivets transportbehov. De nasjonale havnene skal utvikles slik at de på sikt oppfyller de kriteriene som er beskrevet i stortingsmeldingen, dvs. **godsvolum, organisering/samarbeid, infrastruktur og planstatus**. Kriteriet om infrastruktur omfatter også landverts adkomst til havnen.

Ålesunds status som nasjonal havn gir et langsiktig signal om statlig engasjement og mulige framtidige statlige investeringer i både sjøverts og landverts infrastruktur.

Kystverket skal i samarbeid med havnemyndigheter, fylkeskommuner, havnebrukere og de andre transportetatene følge utviklingen i de nasjonale havnene. Fiskeridepartementet og Kystverket vil foreta en evaluering av status i disse havnene i forbindelse med kommende rulleringer av Nasjonal transportplan, og det vil i den forbindelse være aktuelt å vurdere behovet for utbedringer av innfartsveien til byen i samarbeid med Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen.

Spørsmål 6

JERNBANE - STATLIG KJØP AV TRANSPORTTJENESTER/ KONKURRANSE VED KJØP

Departementet skriver i meldinga (sitat): "Regjeringens mål med å ta i bruk konkurranse er å få flere til å reise med tog. I de fleste land hvor konkurranse er innført har passasjerantallet steget kraftig på de aktuelle strekningene."

- Kan det legges fram en oversikt over land hvor dette er tilfelle, og i (hvilke) land hvor økning av passasjerantallet etter anbudsutsetting ikke er tilfelle?

Svar:

Samferdselsdepartementet har innhentet oversikter over trafikkutviklingen i land og på strekninger hvor konkurranse er tatt i bruk som virkemiddel ved tildeling av operatørkontrakter for jernbanetransport.

Departementet kjenner på bakgrunn av disse oversiktene ikke til land hvor passasjerantallet ikke har steget etter at konkurranse er innført. I de land vi har sett nærmere på når det gjelder erfaringene fra konkurranseutsetting, viser det seg at passasjerantallet har økt. Et viktig bidrag til økningen er et bedre tilbud til passasjerene bl.a. i form av flere avganger og et tilbud som i større grad møter de reisendes behov. Regjeringens hovedmål med innføring av konkurranse (i tillegg til mer effektiv bruk av ressursene som settes inn) er et bedre togtilbud til beste for brukerne, for på den måten å få flere til å reise med tog.

Departementet har særlig sett på erfaringene fra Storbritannia, Tyskland, Sverige og Danmark. I Danmark foreligger det foreløpig ikke nok erfaringstall knyttet til passasjerutviklingen, da trafikkstart for de konkurranseutsatte strekningene var januar 2003.

Sverige

Økningen i passasjerantall totalt, regionalt og lokalt, var på drøye 6 prosent per år i perioden 1997-2001. Offisiell statistikk for 2002 og 2003 foreligger foreløpig ikke, men trafikken har fortsatt å øke også de siste årene, ikke minst i regionaltrafikken, hvor Skåne er et eksempel på et område med sterk vekst i passasjerantallet. Roslagsbanan i Stockholm som ble konkurranseutsatt i 2002, opplevde en vekst i passasjerantallet på 9 prosent i løpet av 2003, samtidig som kollektivtransporten sett under ett i Stockholmsområdet (og i Sverige) opplevde en trafikknedgang.

Tyskland

På de fleste strekningene hvor konkurranse er innført har det vært en markant økning i passasjerantallet (mellom 20 og 120 prosent). Et eksempel på at innføringen av konkurranse har vært vellykket med hensyn til trafikkutvikling, er strekningene nordvest i Tyskland som i dag drives av selskapet NordWestBahn. Første år etter overtakelsen fra Deutsche Bahn til NordWestBahn, steg passasjerantallet med 70 prosent. Andre året var passasjerantallet fordoblet.

Storbritannia

Passasjerantallet har økt med over 30 prosent totalt for persontrafikken siden innføringen av konkurranse i 1996. (For godstrafikken er økningen enda større.)

Spørsmål 7

JERNBANE - KONKURRANSEUTSETTING AV TOGDRIFT

Hvor mye regner departementet med å kunne spare på den planlagte konkurranseutsettingen av togdrift; og når vil disse innsparingene skje?

Svar:

Samferdselsdepartementet legger i planperioden i utgangspunktet opp til å videreføre statlig kjøp av persontransporttjenester med jernbane om lag på dagens nivå, jf. også vårt svar på spørsmål 10.

Det langsiktige målet med innføring av konkurranse ved kjøp av persontransporttjenester er først og fremst:

- mer effektiv bruk av ressursene som settes inn og
- et bedre togtilbud til beste for brukerne.

I tillegg har departementet forventninger om at de reelle kostnadene for å betjene de enkelte strekningene vil bli bedre synliggjort i det framtidige konkurranse-regimet, og på denne måten gi både departementet og Stortinget et bedre styringsgrunnlag i utformingen av den statlige politikken for kjøp av transporttjenester med jernbane. Departementet mener videre at det er viktig med en gradvis innføring, slik at en løpende kan vinne erfaringer og ved behov foreta justeringer i konkurranseopplegget.

Samferdselsdepartementet har ikke funnet det hensiktsmessig - og har heller ikke godt nok grunnlag til - å foreta konkrete beregninger for å kvantifisere eller tidfeste besparingspotensialet ved innføring av konkurranse.

Noe av formålet med bruk av konkurranse som virkemiddel er på en bedre måte enn i dag å få synliggjort for staten som kjøper, både hvilket besparings- og effektiviseringspotensial som eksisterer for de togprodukter og togtilbud som kjøpes, og hvilke endringer i togtilbudet som dermed kan gjøres for bedre å møte de reisendes behov.

Departementet mener det er viktig å primært fokusere på å bruke eventuelle gevinster av mer effektiv togdrift til å tilby et bedre og mer kundetilpasset togtilbud, innenfor om lag de samme budsjettammer som i dag. På kort sikt vil det dessuten måtte påregnes oppstartskostnader knyttet til etablering av regimet og gjennomføring av konkurranseutsettingsprosessene, samt overgangsordninger/bortfallskostnader knyttet til evt. omstillingsbehov i NSB, i henhold til gjeldende rammeavtale for statlig kjøp av persontransporttjenester fra NSB for 2003-2006.

Spørsmål 8

JERNBANE - STATLIG KJØP AV TRANSPORTTJENESTER/ KONKURRANSEUTSETTING/-ERFARINGER

Regjeringen har tidligere uttalt at videre konkurranseutsetting av persontrafikk på bane skulle bli aktuelt kun etter å ha høstet erfaringer fra konkurranseutsettingen på Gjøvikbanen. I meldingen legges det opp til ytterligere konkurranseutsetting før erfaringer fra Gjøvikbanen er hentet inn.

- Er det blitt vurdert å avvente ytterligere konkurranseutsetting av persontrafikk på jernbanen til man har fått tilstrekkelige erfaringer fra konkurranseutsettingen på Gjøvikbanen?

Svar:

Regjeringen legger opp til å innføre konkurranse om persontransport med jernbane gradvis i etapper, nettopp for å kunne vinne erfaringer underveis. Første etappe er gjennomføring av konkurranse om trafikkpakken Gjøvikbanen. Deretter legges det opp til konkurranser om "Bergensbanepakken" og Sørlandsbanepakken". Hver etappe består av flere faser, hvor den innledende fasen - frem til kunngjøring av konkurranse - omtales som "Forberedelsesfasen".

Som det framgår av kap. 5.5.1 vil det minimum gå 18 måneder fra kunngjøring til driftsstart. Kunngjøring av konkurranse om Gjøvikbanen vil skje våren 2004 med planlagt driftsstart for vinnende operatør i juni 2006. De erfaringene som gjøres underveis i arbeidet med gjennomføring av konkurransen om Gjøvikbanen vil gi føringer for hvilket tidspunkt departementet legger opp til neste kunngjøring.

Regjeringen er opptatt av å bygge tillit i operatørmarkedet. Enkelte operatører vil mest sannsynlig vegre seg mot å etablere permanente driftsorganisasjoner i Norge kun på bakgrunn av trafikkpakken Gjøvikbanen. Det er derfor viktig for å lykkes med konkurranseutsettingen på sikt at myndighetene så tidlig som mulig kommuniserer hva som er de neste etappene.

Spørsmål 9

JERNBANE - STATLIG KJØP AV TRANSPORTTJENESTER/
KRAV VED ANBUD

Er det i prekvalifiseringen før anbudsutsetting av persontrafikk på Gjøvikbanen aktuelt å stille krav om lønns- og arbeidsvilkår for ansatte i anbudsbetingelsene?

Svar:

Det er ikke vanlig ved offentlige anskaffelsesprosesser å stille detaljerte krav som knytter seg til tilbyderens faktiske drift allerede i en prekvalifiseringsfase. Hensikten med prekvalifiseringsfasen er å sikre at det bare er operatørselskaper/leverandører som på et generelt grunnlag er egnet til å levere et tilbud, som faktisk skal gis anledning til å delta i konkurransen. Det kan på prekvalifiseringstidspunktet ikke forventes at operatørselskapene skal kunne ta stilling til særskilte forhold som vedrører deres drift uten å ta stilling til alle driftsrelaterte forhold i en sammenheng. Dette kan først gjøres når tilbyder ser og vurderer alle kravspesifikasjonene som fremkommer av konkurransegrunnlaget ("anbudsdokumentasjonen").

Det vil derfor være i selve konkurransegrunnlaget, ikke i prekvalifiseringsfasen, det er aktuelt å stille krav som berører lønns- og arbeidsvilkår. Det arbeides for tiden med konkurransedokumentene for trafikkpakken Gjøvikbanen, uten at det foreløpig er tatt stilling til endelig utforming av kravene. Departementet har i forbindelse med konkurranseprogrammet etablert en konstruktiv dialog med bl.a. arbeidstakerorganisasjonene.

Spørsmål 10

JERNBANE - STATLIG KJØP AV TRANSPORTTJENESTER/
NATTOTILBUD

Statsråden i Samferdselsdepartementet har tidligere uttalt at dagens nattogtilbud skal bestå. I framlagt forslag til NTP senkes bevilgningene til kjøp av persontransporttjenester på ulønnsomme strekninger.

- Hvordan skal dagens tilbud opprettholdes hvis bevilgningene til kjøp senkes noe, og hva vil en opprettholdelse eventuelt gå på bekostning av?

Svar:

Samferdselsdepartementet legger i utgangspunktet opp til å videreføre statlig kjøp av persontransporttjenester med jernbane på om lag samme nivå som i dag. Den oppgitte øvre rammen på ca. 1,4 mrd. kr i gjennomsnitt pr. år i planperioden er et avrundet beløp, og ikke et forslag om å senke bevilgningsnivået gjennom å kutte i togtilbudet, jf. også vårt svar på spørsmål 7.

Dagens forhandlingsregime vil i planperioden bli videreutviklet gjennom mer profesjonalisering av kjøpperollen og ved trinnsvis innføring av konkurranse på utvalgte trafikkpakker. I tillegg er det et mål å gradvis vri ressursbruken til kjøp av persontransporttjenester med jernbane til områder der jernbanen har sine naturlige fortrinn. Økt kapasitet på sporet som følge av investeringer i infrastrukturen vil etter hvert muliggjøre økt togtilbud på strekninger hvor infrastrukturka-

pasiteten i dag er den begrensende faktor. Samtidig tyder analyser gjennomført av TØI og ECON i 2003 på at det er samfunnsøkonomisk ulønnsomt å opprettholde togtilbudet på enkelte andre strekninger. Departementet vil være varsom med å foreslå nedlegging av rutetilbud bare basert på slike analyser, men vil bruke disse som underlag i det løpende arbeidet med å tilpasse omfanget av togtilbudet. Videre har NSB, med forbehold om godkjenning fra departementet, anledning til å foreta mindre tilpasninger av togtilbudet på strekninger hvor det er synkende og/eller lavt belegg.

Som det framgår over vil det samlede rutetilbudet innenfor statlig kjøp området bli gjenstand for vurdering og tilpasning i planperioden. Ulike elementer vil trekke i ulik retning med hensyn til størrelsen på det samlede kjøpsbehovet. Stortinget vil på vanlig måte få seg forelagt eventuelle endringer i kjøpsomfanget i forbindelse med de årlige statsbudsjetter.

Som opplyst i St.prp. nr. 1 (2003-2004) må videreføringen av nattogdriften og bevilgningsbehovet også ses i sammenheng med endringene i merverdiavgiftssystemet og el-avgiften.

Spørsmål 11

JERNBANE - ØKONOMISK SITUASJON FOR DAGTOG/
LANGDISTANSE

- i) Hvordan er den økonomiske situasjonen for langdistanse dagtog uten offentlig kjøp av tjenester?
- ii) Dersom det framkommer et underskudd på driften, legges det da i planperioden opp til nedleggelse?

Svar:

- i) NSBs langdistanse dagtog som ikke omfattes av avtalen om statlig kjøp; er dagtogene på Bergensbanen og Dovrebanen, samt på strekningen Oslo - Kristiansand. (I tillegg kommer dagtogtrafikken på utenlandsstrekningene Oslo - Stockholm og Oslo - Göteborg - København som opereres av Linx AS). NSB opplyser at dagtogene på fjerntogstrekningene (ekskl. utenlandstrafikken) i 2003 isolert sett manglet inntekter på i størrelsesorden 175 mill. kr for å ha en tilfredsstillende avkastning i forhold til selskapets egne lønnsomhetskrav. (I lønnsomhetskravet inngår en beregnet avkastning av bundet kapital på 7,25 pst. + en fortjenestemargin på 5 pst. av omsetningen.) NSB arbeider med en rekke forbedringstiltak både på inntekts- og kostnadssiden som vil kunne redusere underdekningen i 2004 og selskapet forventer ytterligere reduksjon de kommende år. NSB vurderer det imidlertid som lite sannsynlig at strekningene samlet sett, med dagens omfang, kan drives med bedriftsøkonomisk overskudd uten offentlig kjøp.

- ii) For togproduksjon som ikke omfattes av avtaler om offentlig kjøp, er det opp til NSBs styrende organer å avgjøre om produksjonen skal videreføres på nåværende nivå, reduseres eller økes. Før eventuell nedleggelse kan skje, plikter NSB å tilby staten å kjøpe produksjonen som del av statlig kjøp

avtalen. NSB legger til grunn at for strekninger som ikke går / kan forventes å gå med bedriftsøkonomisk overskudd, og hvor staten ikke velger å overta ansvaret for å kjøpe, vil det være nødvendig å tilpasse produksjonen.

Blant annet på bakgrunn av utviklingen på fjerntogstrekningene, jf også omtale i St.prp. nr. 1 (2003-2004), legger departementet i planperioden opp til å gradvis konkurranseutsette all persontrafikk med tog i Norge. Det vises til nærmere omtale i kap. 5.5.1 og 7.3.1.

Spørsmål 12

JERNBANE - STATLIG KJØP AV TRANSPORTTJENESTER/
LØNNSOMME/ULØNNSOMME STREKNINGER

- i) Kan det framlegges en oversikt over de strekninger på jernbanenettet hvor det offentlige kjøper tjenester, samt de strekninger som drives kommersielt?
- ii) Dersom det i perioden skulle framkomme et underskudd på strekninger som drives kommersielt, vil det da være aktuelt med nedleggelse?

Svar:

- i) Følgende togprodukter omfattes av statlig kjøp avtalen med NSB:

Intercity

Oslo - Halden

Oslo - Skien

Oslo - Lillehammer

Region/lokaltog

Tondheim - Røros

Vøgne(Oslo - Geilo)

Dombås - Åndalsnes

Hamar - Røros

Nattog Trondheim - Bodø

Dagtog Trondheim - Bodø

Ofofbanen

Bodø - Rognan

Fjerntog Kristiansand - Stavanger

Regiontog Kristiansand - Stavanger

Nattog Oslo - Stavanger

Oslo - Gjøvik

Bratsbergbanen¹⁾

Flåm vinter²⁾

Kongevogna

Nelaug - Arendal

¹⁾ F.o.m. 01.08.04 overtar Telemark fylkeskommune ansvaret for det lokale kollektivtilbudet mellom Notodden og Porsgrunn.

²⁾ Sommertilbudet på Flåmsbanen drives uten statlig tilskudd i regi av NSB AS og Flåm Utvikling AS

Nærtrafikk

Lokaltog Oslo

Bergen - Arna

Bergen - Voss - Myrdal

Jærbanen

Lerkendal - Stjørdal./Steinkjer

Trondheim - Storlien

Det vises også til statlig kjøp avtalen med NSB for 2004 og tabell 3 i departementets svar på spørsmål 30.

Følgende togprodukter drives uten statlig støtte:

Fjerntog

Nattog Dovrebanen

Dagtog Dovrebanen

Nattog Bergensbanen

Dagtog Bergensbanen

Dagtog Oslo - Kristiansand

Utenlandstog

Linx Oslo - Göteborg - København

Linx Oslo - Stockholm

Randsfjordbanen³⁾

Flytoget, Asker - Gardermoen

Regiontoget "Karven" mellom Narvik og Kiruna⁴⁾

³⁾ Buskerud fylkeskommune har overtatt ansvaret for det lokale kollektivtilbudet mellom Drammen og Hønefoss.

⁴⁾ "Karven" består av én avgang tur/retur Narvik - Kiruna per dag. På svensk side av riksgrensen kjøres togtilbudet av Connex AB etter avtale med Rikstrafiken i Sverige. På norsk side av grensen kjøres "Karven" for Ofofbanen AS' regning. Ofofbanen AS (OBAS) er NSBs underleverandør på 2 togavganger per dag i hver retning mellom Narvik og Riksgrensen. Disse avgangene er en del i kjøpsavtalen mellom SD og NSB. Togparet "Karven" kommer i tillegg og ligger verken inne i kjøpsavtalen mellom SD og NSB eller i avtalen mellom NSB og OBAs.

- ii) Det vises til departementets svar på spørsmål 7, 10 og 11.

Spørsmål 13

JERNBANE - TILTAK PÅ BANESTREKNINGEN BERGEN - VOSS

I meldingen går det fram at kapasiteten på strekningen Bergen-Voss skal økes for å styrke konkurransekraften i nærtrafikken mellom Bergen sentrum og Arna, regiontrafikken Bergen - Voss og godstrafikken til/fra den kombinerte bil- og jernbaneterminalen på Nygårdstangen.

- Hvilke tiltak er det her snakk om, hvilke kostnader er beregnet og når vil dette skje?

Svar:

Strekningen Bergen - Arna trafikkeres i dag av både godstog, lokal/regionaltog og fjerntog. Dagens enkeltspor gir relativt liten fleksibilitet i togframføringen mellom de ulike trafikktypene. I første del av planperioden er bygging av to togspor fra Bergen stasjon til Fløen, med et kostnadsoverslag på ca. 80 mill. kr prioritert for gjennomføring. Parallelt med dette vil det bli gjennomført vedlikeholdstiltak, knyttet bl.a. til ombygging av signalanlegget på stasjonen. Dette vil gi en mye mer fleksibel togavvikling for alle togslag, ikke minst for godstrafikken. I tillegg er forlengelse av kryssings-

spor ut fra Arna stasjon (mot Bergen) høyt prioritert innenfor programrådene. Mot slutten av planperioden er det satt av ca. 120 mill. kr til påbegynnelse av utbygging til to spor gjennom Ulriken. Før dette prosjektet igangsettes skal Jernbaneverket foreta en fornyet vurdering av om det er behov for utbygging til to spor på hele strekningen Arna - Bergen.

Øvrige mindre tiltak for å bedre kapasiteten og framføringshastigheten for hele strekningen Voss - Bergen vil bli vurdert i forbindelse med nytt handlingsprogram. Dette inkluderer stasjonstiltak, sanering av planoverganger, rassikring, m.m.

Spørsmål 14

EKSPRESSBUSSPOLITIKKEN - VILKÅR VED LØYVETILDELINGEN M.V.

- i) Hva slags vilkår stilles det i løyvetildelingene for ekspressbussruter i forhold til lønns- og arbeidsvilkår for ansatte?
- ii) Kan det framlegges tall som gir dekning for å si at liberaliseringen av ekspressbusspolitikken har bidratt til å styrke kollektivtrafikken gjennom økt bruk?
- iii) Har parallelle ruter med jernbanens ruter ført til økt eller redusert nedgang av persontrafikken på jernbanen?

Svar:

- i) Det er partene i arbeidslivet som gjennom tariffavtaler fastlegger lønns- og arbeidsvilkårene, og Samferdselsdepartementet stiller ingen slike vilkår i løyvetildelingen.
- ii) Langs flere strekninger ser man at nye reisende med ekspressbuss er tidligere brukere av personbil. Norsk Gallup gjennomført i 2003 en undersøkelse på oppdrag fra Nettbuss som omhandlet alle TIMEkspressruter. Disse rutene har en høy grad av parallellitet med jernbanen. Undersøkelsen viste at over 60 % av TIMEkspressens reisende kommer fra personbil og bare en knapp tredjedel kommer fra jernbane. Mange andre ekspressbussruter som ikke har parallellitet med jernbanen, har også hatt betydelig passasjervekst de siste årene - det viser blant annet tall fra Nor-Way Bussekspress. Samlet sett har derfor liberaliseringen av ekspressbusspolitikken bidratt til at flere velger å reise kollektivt framfor med egen bil - også der det er parallellitet med jernbanen.
- iii) I St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport tok Regjeringen til ordet for en friere etableringsrett for ekspressbuss for å styrke kollektivtransportens samlede stilling. NSB mener at ekspressbussene tar en del av sine passasjerer fra toget. NSB har imidlertid ikke kommet med noen tall som sier noe om en evt. trafikknedgang som følge av liberaliseringen av ekspressbusspolitikken. På den annen side er NSB selv av den oppfatning at toget er robust i konkurranse med ekspressbuss der toget kan tilby god frekvens og konkurransedyktig kjøretid.

Spørsmål 15

LUFTFART - STATLIG KJØP AV TRANSPORTTJENESTER

- i) Hvordan vil forslagene til opphør av anbudsruta Leirin - Gardermoen og nedleggelse av Narvik flyplass slå ut i forhold til de avtaler gjort om støtte til drift av flyruter ut år 2006?
- ii) Har det i forkant av forslagene vært noen form for debatt/forhandlinger med de lokale myndigheter?

Svar:

- i) I 2002 avholdt Samferdselsdepartementet anbuds-konkurranse på regionale ruteflyginger for treårsperioden 1. april 2003 - 31. mars 2006. Rutene Narvik/Framnes - Bodø og Fagernes/Leirin - Oslo/Gardermoen ble vunnet av henholdsvis Kato Air og Coast Air. Kato Air har sagt opp kontrakten Narvik/Framnes - Bodø med virkning fra og med 8. mars 2005.
I Nasjonal transportplan foreslår Regjeringen nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes, når anbuds-kontrakten utgår 31. mars 2006. Tilsvarende foreslås opphør av den statlige anbudsruta Leirin - Gardermoen fra samme dato. Når kontraktene mellom Samferdselsdepartementet og flyselskapene utløper, har Samferdselsdepartementets ingen videre forpliktelser i forhold til selskapene.
- ii) Etter initiativ fra Samferdselsdepartementet er det avholdt møter mellom departementet og parter som er berørt av nedleggingsforslagene i Nasjonal transportplan. Invitasjon ble sendt til vertskommunene for lufthavnene og de respektive fylkeskommunene, dvs. Narvik og Nord-Aurdal kommuner og Nordland og Oppland fylkeskommuner. De inviterte ble spesielt bedt om å vurdere om det var andre interessenter som burde delta på møtene.
Møte i Narvik ble avholdt 8. mars med representanter for Narvik kommune, Nordland fylkeskommune, Ofotsamvirket, Høgskolen i Narvik, Hålogalandssykehuset Narvik, Nordlandsklinikken og flyplassutvalget. Møte på Fagernes ble avholdt 5. mars med representanter for Nord-Aurdal kommune, Oppland fylkeskommune, Regionrådet for Valdres, Flytrafikk Valdres AS og Prosjekt Charter 2003-2006. I møtene ble det ført dialog om betydningen av lufthavnene og kompensere tiltak.

Spørsmål 16

LUFTFART - KOMPENSASJONSMIDLER VED NEDLEGGING AV LUFTHAVNER M.V.

Hva slags konkret fordeling av kompensasjonsmidler for nedlegging av lufthavner og opphør av anbudsru-ter legger departementet opp til?

Svar:

I Nasjonal transportplan foreslår Regjeringen å legge ned Narvik lufthavn, Framnes, fra 31. mars 2006. Som kompensasjon vil Regjeringen gjennomføre vegprosjekter mellom Narvik og Harstad-Narvik lufthavn, Evenes, for 50 mill. kr. Samferdselsdepartementet tar

sikte på å gjennomføre prosjektet i første del av planperioden. Prosjektene følger direkte av forslaget om nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes.

Regjeringen foreslår også å legge ned den statlige anbudsruta Fagernes lufthavn, Leirin - Oslo lufthavn, Gardermoen, fra 31. mars 2006. I perioden 2006-2009 foreslår Regjeringen prosjektet Fønhus - Bagn på E16 til 70 mill. kr. som kompensasjon. Alternativt vil midlene bli brukt på andre prosjekter. I forhold til omtalen i kapittel 8.3.5.6 vil Samferdselsdepartementet presisere at kompensasjonen gjelder for nedlegging av den statlige anbudsruta, slik det er redegjort for i meldingens kapittel 4.3.2 og 8.3.5.8. Selve lufthavna foreslås ikke nedlagt, men vil bli nærmere vurdert med tanke på en eventuell overtakelse av andre interesser.

Spørsmål 17

VEG - KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER/RAMMER VED BYGGING AV FERJER

- i) Er det planer om andre rammer for kjøp av gassferjer enn for kjøp av ordinære ferjer?
- ii) Er det eksempelvis blitt vurdert lengre nedbetalingstid?

Svar:

i) Utgifter i forbindelse med kjøp og drift av gassferjer må innpasses de generelle økonomiske rammene for kjøp av riksvegferjetjenester på samme måte som for andre ferjer. Stortinget har ikke vedtatt eller på andre måter forutsatt høyere rammer til kjøp av riksvegferjetjenester i forbindelse med nye gassferjer.

ii) Alle nybygg i riksvegferjedriften med statsgaranti nedbetales og avskives over 15 år. Departementet viser til at samferdselskomiteen i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2003 ba om en vurdering av økning i avskrivningstiden for ferjer, slik at den blir mer tilpasset levetiden på ferjer. Departementet viser til at dette har blitt fulgt opp i St.prp. nr. 1 (2003-2004). Det vises til egen omtale på side 80 i proposisjonen. Samferdselskomiteen hadde ingen merknader til dette ved Stortingets behandling av budsjettproposisjonen.

Tildeling av konsesjoner for de aktuelle ferjesambandene på E39 over Boknafjorden og Bjørnafjorden, hvor det skal settes inn gassferjer, vil skje etter en tilbudskonkurranse basert på prekvalifisering. Det vil derfor ikke bli gitt statsgaranti i forbindelse med disse ferjene. Ferjeselskapene vil i dette tilfellet selv være ansvarlig for nedbetalingstid og avskrivningstid.

Spørsmål 18

VEG - KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER/KONKURRANSEUTSETTING/VILKÅR FOR DE ANSATTE

Har konkurranseutsettingen av riksvegferjesambandene fått konsekvenser for lønns- og arbeidsvilkår for de ansatte, samt ulykkesfrekvens?

Svar:

Det er partene i arbeidslivet som gjennom tariffavtaler fastlegger lønns- og arbeidsvilkårene. Samferdselsdepartementet har ingen indikasjoner på at konkurranseutsettingen har medført vesentlig endrede lønns- og arbeidsvilkår for de ansatte, eller konsekvenser for ulykkesfrekvensen. I forskrift om anbud i lokal rute-transport § 4, 4. ledd, er det stilt krav til lønns- og arbeidsvilkår for operativt personell ved bruk av anbud. Disse skal minst svare til en av de landsomfattende tariffavtaler for vedkommende personell.

Spørsmål 19

VEG - OMSTILLING I STATENS VEGVESEN/MERKOSTNADER VED ANBUDSUTSETTING

- i) Hvilke merkostnader har prosessene ved anbudsutsetting skapt i forbindelse med Statens vegvesens omstillingsprosess?
- ii) Hvilken effektiviseringseffekt/gevinst kan man vise til, og hvor blir gevinsten av? Det har framkommet tall som viser at det ikke produseres mer veg for pengene enn før prosessen startet.

Svar:

- i) Merkostnader ved anbudsutsetting

Generelt

Full konkurranseutsetting krever økt ressursbruk til utarbeidelse av komplett konkurransegrunnlag før utlysning. I 2003 brukte Vegvesenet i tillegg ressurser til å tilegne seg kontrakts- og kontraheringskompetanse i alle berørte ledd av den nye organisasjonen.

I den gamle organisasjonen inneholdt kontraktsporteføljen en stor mengde mindre oppdrag/kontrakter. Disse ble i det alt vesentligste både prosjektert, gjennomført og styrt av Vegvesenets produksjonsavdeling. Utvikling av nye kontraktsformer blir et viktig arbeid for Vegvesenet framover. For drift og vedlikehold er omstillingen større enn for investeringstiltakene. Investerings-tiltakene ble også tidligere i stor grad konkurranseutsatt. Statens vegvesen har derfor også tidligere hatt en organisasjon med kompetanse og innarbeidede rutiner for anbud og entrepriser.

Ovennevnte forhold medfører merkostnader som er vanskelig å kvantifisere.

Drift og vedlikehold

I gammel organisasjon var drift og vedlikehold en integrert del av forvaltningen. De samme personene utførte det som vi i dag kaller byggherreoppgaver for både riksveger og fylkesveger samtidig som de utførte rene forvaltnings- og myndighetsoppgaver. Tidsforbruket har ikke vært splittet på de ulike oppgavene. I tillegg ble noen byggherreoppgaver og enkelte forvaltningsoppgaver utført av vår egen produksjonsavdeling.

Selv om en nå prøver å rendyrke byggherreoppgavene og spesialisere personellet mot slike oppga-

ver, er organisasjonen fortsatt under omstilling. Resultatet som foreligger pr. dags dato tyder på at økt innsats på byggherreoppgavene som følge av konkurranseutsettingen er om lag 75 mill. kr pr. år. Dette er imidlertid usikre tall som kan endre seg når en får mer erfaring med behovet for oppfølging av kontraktene. Samlet sett er likevel innsparingen ved konkurranseutsetting betydelig, jf. under og svar på spørsmål 25.

Anlegg

For alle arbeider som skal konkurranseutsettes må det utarbeides fullstendig konkurransegrunnlag før utlysning. Dette medfører isolert sett økte prosjekteringskostnader for arbeider som tidligere ble utført av egen produksjonsavdeling. Ved at spesifikasjonene dermed blir bedre gjennomarbeidet, må en kunne forutsette en gevinst i gjennomføringsfasen som mer enn kompenserer for merkostnader til å utarbeide konkurransegrunnlag. Erfaringene til nå tilsier også at dette er tilfelle.

ii) Effektiviseringsgevinst

Drift og vedlikehold

De funksjonskontraktene som nå er inngått, har en varighet på 4 og 5 år. Det vil først være etter at kontraktperioden er løpt ut, at en ser hva den reelle besparelsen for de konkurranseutsatte prosjektene er. De beregninger som er foretatt, viser en effektiviseringsgevinst for drift og vedlikehold på 10 mill. kr for året 2003. Dette skyldes at kontraktene løper fra 1. september og at de gir lite utslag det året de blir inngått. Beløpet forventes å stige jevnt til i størrelsesorden 200 mill. kr for året 2006. Dette er nettotall der det er tatt hensyn til en forventet økning av byggherrekostnadene.

Reell effekt av konkurranseutsettingen ute på vegen vil gradvis øke fram til 2007. Gevinstene vil gå til å dekke deler av det økte etterslepet i vegkapitalen som er oppstått i årene 2002 til 2004., jf. kapittel 7.2.2.1 i St.meld. nr. 24 om Nasjonal transportplan 2006-2015. I første omgang vil gevinstene gå til mer dekkelegging. Gradvis vil gevinstene gå til økt innsats for tunnelvedlikehold, vedlikehold av bruer og ferjekaier og økt standard på vegutstyr som skilt, rekkverk og signaler.

Anlegg

Erfaringsgrunnlaget for full konkurranseutsetting på anleggssiden er såpass lite at Vegvesenet ikke har tilstrekkelig tallgrunnlag til å oppgi eventuell innsparing så langt. For anleggsarbeider vil mulighetene for dokumentasjon på kort sikt være begrenset av at slike arbeider sjelden er like og direkte sammenlignbare. En vil derfor være avhengig av et betydelig tallmateriale over noe tid for å kunne oppgi mulig innsparing med tilstrekkelig sikkerhet. Erfaringsmessig vil også markedet svinge relativt mye innenfor korte tidsrom. Dette forhold bidrar til at tilfredsstillende dokumentasjon ikke vil kunne framskaffes nå.

Prognosene for innsparing i 2004 er i størrelsesorden 75 mill. kr, gradvis økende til 150 mill. kr i 2006. Inntil tilfredsstillende dokumentasjon foreligger holder Vegvesenet seg til disse prognosene. Det er viktig å bemerke at besparelsene er, som det framgår av Nasjonal transportplan 2006-2015, innarbeidet i kostnadsoverslagene for investeringsprosjektene. Uten effektiviseringsgevinster ville det ikke vært mulig å gjennomføre tilsvarende investeringsvirksomhet som det nå legges opp til. Det vises for øvrig til departementets svar på spørsmål 25 fra Stortinget som også omhandler effektiviseringsgevinster av konkurranseutsettingen.

Spørsmål 20

VEG - UTBEDRINGER E6 VEST FOR ALTA (KORRIDOR 8)

Ifølge meldingen tas det sikte på mindre investeringstiltak og utbedringer vest for Alta i første fireårsperiode.

- Hvilke strekninger er det her konkret snakk om?

Svar:

Hvilke strekninger som vil bli prioritert i første fireårsperiode forutsettes avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammene for planperioden. Det er derfor for tidlig å si noe nærmere om dette nå. Statens vegvesen har imidlertid opplyst at strekningen mellom Storsandnes og Strømsnes vurderes som den mest problematiske. Det arbeides derfor for å få fram reguleringsplaner med sikte på å utbedre de verste flaskehalsene på denne strekningen først.

Spørsmål 21

VEG - FORLENGELSE AV TROMSØPAKKE 1/ MOMSFRITAK

Er det i forbindelse med - og i ev. forlengelse av Tromsøpakke 1, vurdert fritak for bensinavgift som moms?

Svar:

Fritak for merverdiavgift på finansieringsbidraget har vært vurdert i forbindelse med Tromsøpakke 1. Konklusjonen ble at merverdiavgift av avgiftstekniske grunner måtte kreves opp på finansieringsbidraget i alle omsetningsledd. For å unngå forskjellsbehandling fra bompengoordningen, skulle det tas hensyn til inntektene fra merverdiavgiften ved fastsettelsen av rammen for riksvegbudsjettet. Det har i etterfølgende år vært tatt hensyn til merverdiavgiften i den fylkesfordelte rammen til Troms.

Spørsmål 22

VEG - ULYKKESLOKALISERING

Departementet skriver i meldinga (sitat): Statens vegvesen har som et ledd i arbeidet med Nasjonal transportplan plukket ut ca 10 pst av riksvegnettet hvor det skjer særlig mange og/eller alvorlige ulykker. Departementet forutsetter at det innen utgangen av

2009 skal være gjennomført ulykkesreducerende tiltak på disse strekningene."

- Hvilke strekninger dreier det seg konkret om her?

Svar:

Som et ledd i transportetatens arbeid med NTP ble tilstanden på riksvegnettet vurdert. Trafikksikkerhet var ett av flere deltemaer, og det ble plukket ut ca. 10 % av de mest ulykkesutsatte strekningene på riksvegnettet. Disse strekningene utgjør til sammen omlag 2 700 km. Kriteriet for utvelgelsen var at strekningene skulle ha en forventet skadegradetthet¹⁾ over 1,2 og at det samtidig skulle ha skjedd ulykker med drepte eller hardt skadde i løpet av de siste 8 årene.

Utgangspunktet for beregningene er 1 km lange strekninger, hvilket betyr at de 10 % verste strekningene vil dermed utgjøres av omlag 2 700 enkeltstrekninger. Imidlertid vil disse i mange tilfeller henge sammen i lengre strekninger. Generelt kan det sies at den valgte beregningsmetoden innebærer at de mest ulykkesutsatte strekningene ofte vil være på trafikkbelastede veger. Ifølge tall fra Statens vegvesen befinner 57 % av disse strekningene seg på stamvegnettet, mens 43 % befinner seg på øvrige riksveger. Tabellen viser en foreløpig oversikt over hvordan disse strekningene er fordelt på fylker.

¹⁾ Skadegradstetthet beregnes som en vektning av ulykkene ut fra alvorlighet. Vektingen sammenfaller med de samfunnsøkonomiske kostnadene ved personsaker med ulik alvorlighet. I praksis betyr dette at en ulykke med en drept teller 33 ganger så mye som en ulykke med en lettere skadd person. Forventet skadegradstetthet innebærer en vektning mellom den registrerte skadegradstettheten basert på faktiske ulykker de siste 8 årene, og den normale skadegradstettheten på den aktuelle type veg.

	Antall km	Prosentvis fordeling
Østfold	250	9,3
Akershus	270	10,0
Oslo	110	4,1
Hedmark	170	6,3
Oppland	270	10,0
Buskerud	240	8,9
Vestfold	140	5,2
Telemark	140	5,2
Aust Agder	100	3,7
Vest Agder	110	4,1
Rogaland	160	5,9
Hordaland	220	8,2
Sogn og Fjordane	30	1,1
Møre og Romsdal	90	3,4
Sør-Trøndelag	110	4,1
Nord-Trøndelag	90	3,4
Nordland	80	3,0
Troms	80	3,0
Finnmark	30	1,1
SUM	2 690	100,0

Det er en klar målsetting at ressursene skal benyttes mest mulig effektivt. Det er derfor viktig at prioriteringene av trafikksikkerhetstiltak gjøres ut fra hvor trafikksikkerhetsnyttent pr investert krone blir størst. På bakgrunn av dette vil Statens vegvesen i forbindelse med arbeidet med etatens handlingsprogram foreta en ny og mer detaljert vurdering av hvilke strekninger det er behov for å gjennomføre ulykkesreducerende tiltak på. Som det går fram av St.meld. nr. 24 skal det som et minimum gjøres ulykkesreducerende tiltak på ca 10 % av riksvegnettet med særlig mange og/eller alvorlige ulykker.

Spørsmål 23

VEG - INVESTERINGSRAMMEN: FORDELING AV INVESTERINGSRAMME/STAMVEGRUTER OG ØVRIGE RIKSVEGER/FYLKESFORDELT RAMME

i) Jf. tabell 7.5 side 107 og tabell 8.2 side 125
Det ønskes tabeller med sammenlignbare rammer for stamvegnettet (dvs. foreslåtte investeringer fordelt på stamvegruter) samt til øvrige riksveger fra tidligere år med de historiske tall og tall for den neste periode(r).
(Som utgangspunkt: Se nærmere tabeller i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2003-2004)/forslag fra FrP side 40 og side 41/42).

ii) Det ønskes tabeller med rammer over stamvegrutene og øvrige riksveger med:
a) foreslått bevilget beløp
b) bevilget hittil i perioden
c) oppfølgingsgraden i pst.

(Som utgangspunkt: Se nærmere tabeller i St.prp. nr. 1 Samferdselsdepartementet (2003-2004), side 83 og side 96.)

Svar:

i)
Det styringsmessige skillet mellom stamveger og øvrige riksveger ble innført fra og med 1998. *Vedlegg 1a* viser derfor fordelingen av foreslåtte rammer til investeringer på stamvegnettet i periodene 2006-2009 og 2010-2015 sammenholdt med faktiske bevilgninger til strekningsvise investeringer på stamvegnettet i 1998-2001 og 2002-2004. Samferdselsdepartementet gjør oppmerksom på at det ikke er mulig å direkte sammenligne disse to periodene med forslaget for perioden 2006-2015. Dette skyldes flere forhold:

- På grunn av overgang til nytt budsjettssystem fra 2006 inngår midler til mindre investeringstiltak og planlegging m.m. på stamvegnettet i foreslåtte rammer for periodene 2006-2009 og 2010-2015. Oversikten over bevilgninger i perioden 1998-2001 og årene 2002-2004 omfatter bare strekningsvise investeringer på stamvegnettet.
- Stamvegnettets omfang er endret, jf. St.prp. nr. 1 (2002-2003), side 75-79. Dette innebærer at stamvegnettet som legges til grunn i St.meld. nr. 24 er

utvidet med 7 nye ruter (rutene 19-25). I tillegg er noen ruter forlenget (rutene 5, 9, 13 og 17).

- Periodene i tabellen er av ulik lengde (hhv. 4, 3, 4 og 6 år).

Vedlegg 1b viser fordelingen av foreslåtte investeringer på øvrig riksvegnett i periodene 2006-2009 og 2010-2015 sammenholdt med faktiske bevilgninger innenfor fylkesfordelte rammer i 1998-2001 og 2002-2004. For at beløpene skal bli mer sammenlignbare, er midler bevilget over post 31 Rassikring og post 32 Legging av fast dekke på riksveger inkludert i de fylkesfordelte rammene for årene 1998-2004. Av samme årsaker som for stamvegnettet, er det ikke mulig direkte å sammenligne disse to periodene med forslaget for perioden

2006-2015. I tillegg kommer det forholdet at den foreslåtte rammen til post 31 for perioden 2006-2015 ikke er inkludert, jf. at denne ennå ikke er fordelt på fylker.

ii)

Vedlegg 2a viser fordelingen av de statlige økonomiske rammene til strekningsvise investeringer på stamvegnettet i St.meld. nr. 46 (1999-2000) og for handlingsprogrammet for perioden 2002-2005 samt faktiske bevilgninger i årene 2002-2004. I tillegg vises oppfølgingsgraden etter 3 år i prosent av rammen for handlingsprogrammet.

Vedlegg 2b gir en tilsvarende oversikt over fordelingen av den fylkesfordelte rammen, inkl. post 31 Rassikring og post 60 Forsøk.

Vedlegg 1a

UTVIKLING I RIKSVEGINVESTERINGER - FORDELING PÅ STAMVEGRUTER

Mill 2004-kr

Rute	Strekning	Bevilget	Bevilget	Forslag	Forslag
		1998-2001 (4 år)	2002-2004 (3 år)	2006-2009 (4 år)	2010-2015 (6 år)
1	E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	1 219	748	2 000	250
2	E6 Oslo - Trondheim	326	568	1 070	2 750
3	E6 Trondheim - Fauske med tilknytninger	201	818	470	1 170
4	E6 Fauske - Nordkjosbotn med tilknytninger	824	435	650	570
5	E6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger	562	254	210	430
6	E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo	71	179	260	790
7	E18 Oslo - Kristiansand	1 892	1 105	2 040	1 790
8	E39 Kristiansand - Bergen	703	420	280	2 050
9	E39 Bergen - Ålesund med tilknytninger	394	411	540	1 090
10	E39 Ålesund - Trondheim	49	15	210	320
11	E134 Drammen - Haugesund	448	315	150	360
12	E16 Sandvika - Bergen	871	358	750	840
13	Rv 15 Otta - Hjelle	15	0	50	60
14	E136 Dombås - Ålesund	13	10	160	500
15	Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta med tilknytninger	2	10	280	380
16	Rv 3 Kolomoen - Ulsberg	0	0	50	210
17	Rv 35 Hønefoss - Jevnaker	189	551	30	30
18	Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum	532	53	50	50
19	Rv 150 Ulvensplitten - Tjernsmyr	-	-	750	130
20	Rv 4 Oslo - Mjøsbrua	-	-	170	670
21	Rv 7/52 Hønefoss - Gol - Borlaug	-	-	170	300
22	Rv 13 Jøsandal - Voss	-	-	50	230
23	Rv 36 Seljord - Eidanger	-	-	50	120
24	Rv 9 Kristiansand - Haukeligrend	-	-	50	60
25	Rv 70 Oppdal - Kristiansund	-	-	20	40
Sum		8 311	6 250	10 510	15 190

Vedlegg 1b

UTVIKLING I RIKSVEGINVESTRINGER - FYLKESFORDELTE RAMMER

Mill 2004-kr

Fylke	Bevilget 1994-1997 (4 år)	Bevilget 1998-2001 (4 år)	Bevilget 2002-2004 (3 år)	Forslag 2006-2009 (4 år)	Forslag 2010-2016 (6 år)
Østfold	509	245	267	200	610
Akershus	1 347	780	784	490	760
Oslo	1 232	846	739	550	770
Hedmark	125	249	221	150	340
Oppland	347	270	250	140	300
Buskerud	446	759	603	430	470
Vestfold	398	186	255	170	470
Telemark	364	384	428	310	400
Aust-Agder	299	150	189	150	330
Vest-Agder	197	201	223	220	360
Rogaland	550	549	404	530	660
Hordaland	1 412	1 355	808	850	1 030
Sogn og Fjordane	494	581	447	330	630
Møre og Romsdal	808	852	454	570	490
Sør-Trøndelag	646	817	358	190	430
Nord-Trøndelag	269	414	196	210	240
Nordland	671	535	441	300	400
Troms	387	372	295	200	420
Finmark	204	234	263	180	120
Sum	10 705	9 779	7 625	6 170	9 230

Vedlegg 2a

STAMVEGRAMMEN FOR PERIODEN 2002-2005 - OPPFØLGINGSGRAD

Mill 2004-kr

Rute	Strekning	St.meld. nr. 46 (1999- 2000)	Handlings- program 2002- 2005	Bevilget 2002- 2003	Bevilget 2004	Bevilget 2002- 2004	Sum 2002- 2004
1	E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	895	860	333	415	748	87,0
2	E6 Oslo - Trondheim	895	964	375	193	568	58,9
3	E6 Trondheim - Fauske med til- knytninger	928	1047	553	265	818	78,1
4	E6 Fauske - Nordkjosbotn med tilknytninger	224	871	227	208	435	49,9
5	E6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger	107	269	139	115	254	94,4
6	E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo	331	363	149	30	179	49,3
7	E18 Oslo - Kristiansand	1 514	1566	615	490	1 105	70,6
8	E39 Kristiansand - Bergen	757	694	199	221	420	60,5
9	E39 Bergen - Ålesund med tilknytninger	575	767	381	30	411	53,6
10	E39 Ålesund - Trondheim	127	176		15	15	8,5
11	E134 Drammen - Haugesund	448	497	225	90	315	63,4
12	E16 Sandvika - Bergen	661	861	253	105	358	41,6
13	Rv 15 Otta - Hjelle	32	36			0	
14	E136 Dombås - Ålesund	160	166		10	10	6,0
15	Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta med tilknytn.	107	104		10	10	9,6
16	Rv 3 Kolomoen - Ulsberg	85	83			0	
17	Rv 35 Hønefoss - Jevnaker	395	529	509	42	551	104,2
18	Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum		8	21	32	53	662,5
Sum		8 241	9 861	3 979	2 271	6 250	63,4

Vedlegg 2b

FYLKESFORDELT RAMME FOR PERIODEN 2002-2005 - OPPFØLGINGSGRAD *)

Mill 2004-kr

Fylke	St.meld.nr. 46 (1999- 2000)	Handlings- program 2002-2005	Bevilget 2002-2003	Bevilget 2004	Bevilget 2002-2004	Sum 2002-2004 i % av HP
Østfold	341	395	180	86,5	267	67,5
Akershus	992	1117	578	206,4	784	70,2
Oslo	853	958	433	306,4	739	77,2
Hedmark	288	331	148	73,1	221	66,8
Oppland	288	326	166	83,7	250	76,6
Buskerud	757	846	420	182,6	603	71,2
Vestfold	298	356	170	85,3	255	71,7
Telemark	554	621	268	160,0	428	68,9
Aust-Agder	224	262	122	67,3	189	72,3
Vest-Agder	277	319	143	79,6	223	69,8
Rogaland	469	517	310	94,2	404	78,2
Hordaland	1045	1158	556	251,7	808	69,7
Sogn og Fjordane	469	526	308	138,7	447	84,9
Møre og Romsdal	661	709	276	177,9	454	64,0
Sør-Trøndelag	426	490	253	105,2	358	73,1
Nord-Trøndelag	246	281	142	53,5	196	69,6
Nordland	587	631	287	154,0	441	69,9
Troms	351	398	196	98,6	295	74,0
Finnmark	320	360	188	75,3	263	73,1
Sum	9446	10601	5144	2480,0	7624	71,9

*) Fylkesfordelt ramme er inkl. post 31 Rassikring og post 60 Forsøk

Spørsmål 24VEG - POST 72 KJØP AV RIKSVEGFERJETJENESTER
(JF. PKT 7.2.2.7 I MELDINGEN)Det kan vises til følgende merknad i Budsjett-innst.
S. nr. 13 (2002-2003) side 52:

"Riksvegferjestatus

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

- Da saken ikke er omtalt i meldingen bes det om en nærmere uttalelse i saken og en oversikt over disse riksvegferjesamband.

Svar:

Veglovens § 3 og § 7 regulerer vedtak knyttet til omklassifisering i vegnettet. Ved enighet mellom fylkeskommunen og Statens vegvesen er omklassifiseringen delegert Vegdirektoratet. Ved uenighet er Samferdselsdepartementet avgjørelsesmyndighet.

Kriteriene for hvilke samband som skal ha riksvegferjestandard bør sees i sammenheng med spørsmålet om todeling av vegnettet. Det vises i denne forbindelse til særskilt omtale av todeling av vegnettet på side 30 i St.prp. nr. 1 (2003-2004). Det fremgår av omtalen at Regjeringen vil komme tilbake til dette mot slutten av denne valgperioden.

Spørsmålet om evt. riksvegferjestatus for de samband som komiteen bl.a. peker på, må også sees i sammenheng med spørsmålet om todeling av vegnettet.

Spørsmål 25

VEG - POST 23 TRAFIKKTILSYN, DRIFT OG VEDLIKEHOLD (JF. PUNKT 7.2.2.1 I MELDINGEN)

Det er i meldingen forutsatt en betydelig effektiviseringsgevinst i perioden som følge av omorganisering og nedbemanning i Statens vegvesen samt konkurranseutsetting av drift og vedlikehold.

- Hvor stor er innsparingen regnet å bli for 2004 og de neste 5 årene?

Svar:

Konkurranseutsettingen av drift og vedlikehold vil gradvis foregå over en periode på fire år fra 2003 til 2006. Effektiviseringsgevinsten på post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold som følge av omorganisering, nedbemanning og konkurranseutsetting av drift og vedlikehold er anslått til 125 mill. kroner i 2004, 365 mill. kroner i 2005 og 600 mill. kroner i 2006 og 2007. Fra og med 2007 vil all produksjonsvirksomhet være konkurranseutsatt. Det er i disse tallene tatt hensyn til de økte byggherrekostnadene Statens vegvesen vil ha som en følge av konkurranseutsettingen. Effektiviseringsgevinstene er beheftet med usikkerhet og det vil først være etter at kontraktsperioden er løpt ut at en ser hva den reelle besparelsen ved konkurranseutsetting er.

Som Regjeringen har påpekt i Nasjonal transportplan er det nødvendig at effektiviseringsgevinstene fra omorganiseringen og konkurranseutsettingen beholdes til drift og vedlikehold av vegnettet. Det vises for øvrig til departementets svar på spørsmål 19 fra Stortinget som også omhandler effektiviseringsgevinster av konkurranseutsettingen.

Spørsmål 26

VEG - OSLOPAKKE 1/OPPFØLGING/RESTANSER
(JF. PKT. 10.2.3)

Jf. tabell side 184; er dette samtlige prosjekter som er restanser eller finnes det flere som ikke er nevnt?

Svar:

Som det framgår av St.meld. nr. 24, må prosjektoversikten for Oslopakke 1 i St.prp. nr. 96 (1987-88) betraktes som en skisse over aktuelle prosjekter. Med utgangspunkt i den opprinnelige utbyggingsplanen er det likevel utarbeidet en oversikt over prosjekter som ikke vil være påbegynt ved inngangen til planperioden 2006-2015. jf. tabellen på side 184.

I Sørkorridoren inngikk E18 Vinterbru - Mastemyr - Loenga i prosjektoversikten i St.prp. nr. 96 (1987-88). Som det framgår av blant annet St.meld. nr. 46 (1999-2000) er det senere besluttet å prioritere utbyggingen av E6 på strekningen Vinterbru - Klemetsrud i stedet. Prosjektet Assurtjern - Klemetsrud fullføres i 2005, jf. tabellen på side 183. Prosjektet Vinterbru - Assurtjern forutsettes gjennomført i perioden 2006-2009, og skulle derfor inngått i tabellen på side 184.

I tillegg kommer noen prosjekter som inngikk i den opprinnelige utbyggingsplanen, men som nå regnes som uaktuelle å gjennomføre, jf. også St.meld. nr. 46 (1999-2000), side 212. Dette er:

- Rv 4 Tøyentunnelen/Rudolf Nilsens plass
- Rv 162 Jarlegata
- Rv 168 Majorstutunnelen
- Rv 168 Tunnel forbi Makrellbekken

Rv 160 Bekkestua - Granfosslinjen var opprinnelig nevnt som eget prosjekt, men er nå innarbeidet i E18 Framnes - Asker (Vestkorridoren) inkl. lokalvegnett, jf. tabellen på side 184.

Spørsmål 27

LUFTFART - FRAMTIDIG LUFTHAVNSTRUKTUR/
REGIONALE LUFTHAVNER

- i) Det er ønskelig at listen over de regionale lufthavnene i tabell 4.1 side 43 i meldingen blir fullstendig utfylt i alle kolonner når det gjelder beregnet besparelse ved nedlegging, statlig kjøp av flyruter og avstand til nærmeste alternative flyplass.
- ii) Det ønskes informasjon om flyplassenes viktighet i forbindelse med Forsvarets tilgjengelighet/forflytninger (militærfly, helikopterbruk/baser, trening ved Det norske forsvar og NATO).
- iii) Det ønskes nærmere orientering om flyplassenes viktighet i forbindelse med charterfly/turisme

sammen med eventuell næringsvirksomhet bundet opp til flyplassen.

Svar:

- i) Beregnet samfunnsøkonomisk besparelse ved nedlegging krever omfattende beregninger. I meldingens kapittel 4.3.2 opplyses det at det kan bli aktuelt å komme tilbake til Stortinget med en ytterligere vurdering av den regionale lufthavnstrukturen i løpet av 2005. Samfunnsøkonomiske konsekvenser vil stå sentralt i en slik eventuell vurdering.

Samferdselsdepartementets kjøp av regionale flyruter samles i de fleste tilfeller i pakker med flere lufthavner for å oppnå samdriftsfordeler. I tabell 4.1 s. 43 i meldingen angir de horisontale strekene i tabellen pakkeinnvidningen i gjeldende anbuds-kontrakter. Dette betyr at Sørkjosen og Hasvik utgjør én pakke; Hammerfest, Honningsvåg, Mehamn, Berlevåg, Båtsfjord, Vardø og Vadsø neste pakke osv. En ytterligere oppsplitting av flyrutekjøpet på den enkelte lufthavn er ikke mulig.

Vedlagte tabell viser avstander til alternative lufthavner for hver enkelt av de regionale lufthavnene. Avstandene gjelder fra kommunesenteret i vertskommunen. Eventuell reisetid med ferje er oppgitt i minutter. Nærmeste lufthavn kan i noen tilfeller oppfattes som mindre attraktiv enn en annen lufthavn lenger unna. Hva som er det beste alternativet, kan dessuten avhenge av faktorer som reisemål, reiseformål (arbeid, fritid, helse), osv. For noen lufthavner er derfor flere alternativer oppgitt. Tabell 4.1 s. 43 i meldingen viser avstand fra kommunesenteret i vertskommunen til nærmeste alternative lufthavn. Avstanden fra Nordfjordeid sentrum til Ørsta-Volda lufthavn, Hovden, er i meldingen oppgitt til 42 km. Korrekt avstand skal være 46 km, jf. vedlagte tabell. For Fagernes lufthavn, Leirin, er avstanden Fagernes sentrum - Oslo lufthavn, Gardermoen, i meldingen oppgitt til 185 km. Korrekt avstand skal være 191 km, jf. vedlagte tabell. Samferdselsdepartementet gjør dessuten oppmerksom på at oppgitt avstand i meldingen fra Ørsta-Volda lufthavn, Hovden, til Ålesund lufthavn, Vigra, gjelder fra Hovden. Avstanden til Vigra fra kommunesentrene Volda og Ørsta utgjør henholdsvis 73 og 81 km, jf. vedlagte tabell.

- ii) Forsvarsdepartementet er blitt bedt om å gi et svar på dette spørsmålet i tilknytning til Avinors 28 regionale lufthavner, jf. opplistingen i tabell 4.1 s. 43 i meldingen. Forsvarsdepartementet opplyser at regionallufthavnene operative relevans har blitt redusert ved de endringer som Forsvaret har gjennomgått de siste år. Forsvarsdepartementet ser heller ikke for seg at konsepter med for eksempel bruk av kortbaneflyplasser som alternative baser for militære fly, har noen relevans i framtiden. Forsvarsdepartementet

opplyser at i enkelttilfeller kan noen av flyplassene, i kraft av sin beliggenhet, være aktuelle for "refueling" av redningshelikoptre, eventuelt militære helikoptre ved støtte til det sivile samfunn i forbindelse med redningsoppdrag.

- iii) I 2003 ble det registrert 5 268 charterpassasjerer kommet og reist over Avinors 28 regionalflughavner, herav 970 innenlands og 4 298 utenlands. Av disse var 4 210 utenlands charterpassasjerer over Fagernes lufthavn, Leirin. Dette viser at Leirin er den eneste regionalplassen med chartertrafikk av betydning og at chartertrafikken på Leirin er knyttet til utenlands charter. Chartertrafikken over Leirin har vært varierende. Trafikktallene nådde en foreløpig topp i årene 1992 -1994, med mellom 21 000 og 23 000 passasjerer. I 2002 var trafikken nede på 1 375 passasjerer, mens den økte til 4 210 i 2003.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det under dette spørsmålet blir bedt om en vurdering av charterturismens betydning for reiselivsnæringen i regionene rundt flyplassene. Ut fra det ovenstående følger det at dette spørsmålet først og fremst er relevant for Fagernes lufthavn, Leirin.

I prinsippet skal konsekvensene for reiselivsnæringen være inkludert i en samfunnsøkonomisk konsekvensanalyse av en tenkt nedlegging av en flyplass. I meldingen er beregnet samfunnsøkonomisk besparelse ved en tenkt nedlegging av Fagernes lufthavn, Leirin, oppgitt til 282 mill. kr. Tallet inkluderer imidlertid ikke nyttetapet knyttet til charterturismen.

Årsaken til dette er følgende: Avinor har anslått at

4 200 charterpassasjerer kommet og reist, tilsvarende 2 100 turister, kan gi en samfunnsøkonomisk nytte på knapt 50 mill. kr. Skulle en tenkt nedlegging av Leirin føre til at dette antallet charterturister over Leirin helt slutter å reise til Norge, ville den samfunnsøkonomiske gevinsten ved en tenkt nedlegging av Leirin reduseres med knapt 50 mill. kr. Avvisningseffekten er imidlertid høyst usikker; turistene kan benytte andre flyplasser, (mest nærliggende Gardermoen) og/eller reise til andre steder i Norge. Videre følger det av det ovenstående at det er stor usikkerhet knyttet til hvordan chartertrafikken kommer til å utvikle seg over Leirin i en situasjon uten en tenkt nedlegging av lufthavna. Ut fra dette ble det ikke vurdert som faglig forsvarlig å ta med nyttetapet knyttet til charterturismen. Samferdselsdepartementet gjør for ordens skyld oppmerksom på at det i meldingen bare er foreslått å legge ned den statlige anbudsruta Leirin - Gardermoen, mens lufthavna vil bli nærmere vurdert med tanke på overtakelse av andre interessenter.

Generelt vil mange virkninger av nedlegging av lufthavner være omfordelingseffekter mellom regioner. Dette er effekter som ikke vil gi utslag i en samfunnsøkonomisk konsekvensanalyse, der hele landet er analyseenhet. Regionale effekter på næringsliv, sysselsetting og bosetting er imidlertid viktige vurderingskriterier når politiske beslutninger skal fattes. I vurderingen av den regionale lufthavnstrukturen som det kan bli aktuelt å komme tilbake til i løpet av 2005 (jf. svar på pkt. i) foran), vil Samferdselsdepartementet legge vekt på slike effekter.

Regionale lufthavner. Avstander til alternative lufthavner (kilometer) og eventuell reisetid med ferje (minutter). Avstandene gjelder fra kommunesenteret i vertskommunen. Kilde: Vegdirektoratet

Lufthavn	Nærmeste alternative lufthavn	Avstand fra kommunesentrum til nærmeste alternative lufthavn (km)	Eventuell reisetid med ferje (minutter)	Merknader
Finnmark og Nord-Troms				
Sørkjosen	Alta	183	-	
	Tromsø	235	-	
Hasvik	Alta	127	90 min	
Hammerfest	Alta	138	-	
Honningsvåg	Lakselv, Banak	166	-	
Mehamn	Lakselv, Banak	227	-	
Berlevåg	Båtsfjord	90	-	
	Vadsø	207	-	
Båtsfjord	Berlevåg	90	-	
	Vadsø	178	-	
Vadsø	Vardø, Svartnes	72	-	
Vardø, Svartnes	Vadsø	71	-	

Lufthavn	Nærmeste alternative lufthavn	Avstand fra kommunesentrum til nærmeste alternative lufthavn (km)	Eventuell reisetid med ferje (minutter)	Merknader
Ofoten, Lofoten og Vesterålen				
Røst	Værøy	-	135 min	
	Bodø	-	285 min	
Værøy	Røst	-	135 min	
	Bodø	-	270 min	
Leknes	Svolvær, Helle	73	-	
Svolvær, Helle	Leknes	67	-	
	Stokmarknes, Skagen	56	25 min	
	Harstad-Narvik, Evenes	165	-	Via framtidig Lofast
Stokmarknes, Skagen	Svolvær, Helle	44	25 min	
	Harstad-Narvik, Evenes	150	-	
Narvik, Framnes	Harstad-Narvik, Evenes	75	-	
Helgeland og Nord-Trøndelag				
Rørvik, Ryum	Namsos	85	25 min	
Namsos	Rørvik, Ryum	81	25 min	
	Trondheim, Værnes	166	-	
	Mosjøen, Kjærstad	98	-	
Mo i Rana, Røssvoll	Sandnessjøen, Stokka	168	-	
	Sandnessjøen, Stokka	98	15 min	
	Sandnessjøen, Stokka	78	-	
Mosjøen, Kjerstad	Mo i Rana, Røssvoll	105	-	
	Sandnessjøen, Stokka	60	20+50 min	
Brønnøysund, Brønnøy	Sandnessjøen, Stokka	165	-	
	Mosjøen, Kjærstad	78	-	
	Mo i Rana, Røssvoll	173	-	
Sandnessjøen, Stokka	Mo i Rana, Røssvoll	110	15 min	
	Brønnøysund, Brønnøy	69	20+50 min	
Vestlandet				
Florø	Førde, Bringeland	72	-	
Førde, Bringeland	Florø	59	-	
Sogndal, Haukåsen	Førde, Bringeland	121	-	
	Florø	165	-	
	Bergen, Flesland	237	10 min	Via E16 (Lærdal)
Sandane, Anda	Ørsta-Volda, Hovden	62	15+10 min	Fra Sandane sentrum
	Førde, Bringeland	97	-	Fra Sandane sentrum
	Florø	102	-	Fra Sandane sentrum via rv 615
	Florø	141	-	Fra Sandane sentrum via E39
Ørsta-Volda, Hovden	Ørsta-Volda, Hovden	46	15 min	Fra Nordfjordeid sentrum
	Ålesund, Vigra	73	20 min	Fra Ørsta sentrum
	Ålesund, Vigra	81	20 min	Fra Volda sentrum
Sør-Trøndelag, Oppland				
Røros	Trondheim, Værnes	190	-	
Fagernes, Leirin	Oslo, Gardermoen	191	-	

Spørsmål 28**JERNBANE - KJØP AV PERSONTRAFIKKTJENESTER/
KONKURRANSEUTSETTING**

Det bes om en oversikt over dagens statlige kjøp av persontransport med jernbane fra NSB på de tre banestrekningene der det legges opp til konkurranseutsetting; jf. trafikkpakke Gjøvikbanen, trafikkpakke Bergensbanen og trafikkpakke Sørlandsbanen.

Svar:

Omfanget av statlig kjøp av persontransporttjenester er regulert i rammeavtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB AS for perioden 2003-2006 og i årlige kjøpsavtaler. Departementet og NSB forhandler

om en nærmere spesifisert togproduksjon innenfor et totalt bevilgningsbeløp som skal dekke kjøp av persontransporttjenester for alle togproduktene som inngår i statlig kjøp området. NSB utarbeider deretter en oversikt over stipulert fordeling av beløpet på de ulike togproduktene/-strekningene. Denne fordelingen er imidlertid ikke bindende for hvordan kjøpsbeløpet faktisk blir fordelt. Under følger en oversikt over stipulert fordeling av statlig kjøpsbeløp for 2004 fordelt på de ulike togprodukter som er foreslått inkludert i hhv. Bergensbanepakken, Sørlandsbanepakken og Gjøvikbanepakken. Før det lyses ut konkurranse om ulike trafikkpakker vil deler av jernbanetilbudet vurderes i forhold til andre kollektivtilbud.

Trafikkpakker

Stipulert kjøpsbeløp 2004 (i hele mill. kr):

Bergensbanepakken:

Dagtog og nattog

Drives uten direkte statlig tilskudd

(bl.a. pga. avgiftslette, jf. St.prp. nr. 1 (2003-2004))

Lokaltog Bergen - Arna

17

Regiontog Bergen - Voss - Myrdal

37

Vintertrafikk på Flåmsbanen

7

a

Vøgne, Geilo - Oslo

12

Sørlandsbanepakken:

Fjerntog Kr.sand - Stavanger

10

Regiontog Kr.sand - Stavanger

30

Nattog Oslo - Stavanger

41

Nelaug - Arendal

9

Jærbanen, Egersund - Stavanger

59

Gjøvikbanepakken

Regiontog Oslo - Gjøvik

42

Lokaltog Oslo - Jaren

Inngår som uspesifisert del av Lokaltog Oslo

a. Sommertilbudet på Flåmsbanen drives uten statlig tilskudd i regi av NSB AS og Flåm Utvikling AS

Spørsmål 29**JERNBANE - KJØP AV PERSONTRAFIKKTJENESTER/
STATISTIKK**

På side 113 i meldingen er persontransportarbeid for eksempel presentert med tall for perioden 1990-99 og statlig støtte med tall for 1998-2003.

- Hvorfor brukes forskjellige år i statistikkene når tallene settes opp mot hverandre?

Svar:

I meldingens kap. 7.3.1 gis en kortfattet oversikt over den samlede trafikkutviklingen med tog i Norge fra 1990 og fram til i dag. Da det er av særlig interesse å vise hvordan trafikken har utviklet seg innenfor den delen av persontrafikken som omfattes av statlig kjøp av persontransporttjenester, er dette i tillegg vist spesielt for de seks siste år (dvs. inneværende og forrige fireårsplanperiode); 1998-2003.

Spørsmål 30**KJØP AV PERSONTRANSPORTTJENESTER -
FYLKESVIS TABELL**

Det bes om et fylkesvis skjema for offentlig kjøp (tilskott) av persontransporttjenester med følgende samferdselsmidler (de enkelte fylker loddrett/tall vannrett). (Ev. med kommentarer der kjøp ikke kan fordeles fylkesvis.):

- Flyruter
- Buss
- Trikk og/eller T-bane
- Jernbane
- Ferjer
- Hurtigbåter
- Hurtigruta

Svar:

Under følger en oversikt over offentlige kjøp av og tilskudd til kollektive transportmidler. Oversikten følger det ønskede oppsettet så langt det har vært mulig, jf tabell 4. Forutsetninger og kilder for denne oversikten, samt årsaker til avvik fra det ønskede tabelloppsettet, er kommentert innledningsvis.

FORUTSETNINGER, KILDER OG AVVIK

Fly: Oversikten over offentlig kjøp av flyruter er basert på de anbudskontraktene som løper gjennom hele 2004. Beløpene er videre basert på prisnivået i driftsåret 01.04.2003 til 31.03.2004. De inngåtte kontraktene følger av anbudene som ble utlyst i 2002 og gjelder for perioden 01.04.2003 til 31.03.2006. Unntak fra denne hovedregelen er helikopterruten Værøy-Bodø der kontraktene gjelder for 01.08.2002-31.07.2005 og flyrutene på Lakselv og Andenes der nye kontrakter med Widerøe gjelder for 01.01.2004-31.3.2006. Til sammen er det inngått kontrakter om kjøp av flytransporttjenester for 15 ruteområder samt en helikopterrute, jf. tabell 2. Kontraktsfestet prisomregning skal foretas per 1. april for kontraktene i ruteområde 1,2,5 til 15 og per 1. august for helikopterkontrakten Værøy-Bodø.

Før kontraktsfestet prisomregning summerer alle disse kontraktene seg til omlag 396 mill. kr for 2004, jf. tabell 1.

Som det går frem av tabell 1 er ikke det offentlige kjøpet av flyruter fordelt på enkeltfylker, unntatt Oppland og Sør-Trøndelag. For å hente ut samdriftsfordeler har Samferdselsdepartementet valgt å la en stor del av ruteområdene gå på tvers av fylkesgrensene. En oppstyking av dagens ruteområder for å tilordne et konkret beløp til hvert fylke vil gi et galt bilde som ikke uten videre ville samsvart med tilskuddsbeløpene fra en hypotetisk fylkesbasert rutetildeling. På grunn av samdriftsfordelene kan vi ikke regne med å få samme tilskuddsbeløp dersom rutene tas ut av sin sammenheng i de helhetlige ruteområdene. Det kan bemerkes at fylkene Finnmark, Nordland og Sogn- og Fjordane omfatter hoveddelen av anbudsrutene, jf. tabell 2.

Jernbane: Statens kjøp av persontransporttjenester med tog fordeles ikke per fylke, men på de forskjellige togstrekningene, jf tabell 3. Totalt fast tilskudd for alle

strekninger i avtalen er i 2004 1,4 mrd kr, i tillegg kommer et resultatavhengig tilskudd på 20 mill kr, alle beløp er i 2004-kr.

Hurtigruten: Gjeldende hurtigruteavtale for 2002-2004 er en ren avtale om kjøp av persontransporttjenester. Begge hurtigruteselskapene forplikter seg til å levere daglige og helårige seilinger på strekningen mellom Bergen og Kirkenes mot en årlig godtgjørelse fra staten på 170 mill kr pr år basert på 1999 priser.

Beløpet er basert på forventet nettokostnad for staten av at hurtigruteselskapene tilbyr helårige og daglige seilinger mellom Bergen og Kirkenes. Tjenestekjøpet for det enkelte år i avtaleperioden bestemmes av at ovennevnte beløp prisomregnes på grunnlag av utviklingen i Konsumprisindeksen (KPI) f.o.m. 1999.

Statens kjøp av transporttjenester fra Hurtigruten er forhandlet på bakgrunn av at tilbudet skal gi et sammenhengende tilbud av daglige anløp langs hele kysten fra Bergen til Kirkenes. Tilskuddet til Hurtigruten oppgis derfor samlet pr. år.

I 2003 ble det bevilget 183,2 mill 2003-kr til Hurtigruten. For 2004 er det bevilget 200,8 mill. 2004-kr, hvorav 192,3 mill kr er basert på gjeldende avtale, mens 8,5 mill kr er avsatt til kompensasjon for nedtrapping av ordningen med differensiert arbeidsgiveravgift f.o.m. 2004.

Riksvegferjer: Oversikten viser regnskapsført tilskudd til riksvegferjedrift (kap. 1320, post 72) i det enkelte fylke i 2002 som er det siste året det finnes tall for, jf. tabell 4. Beløpene er oppgitt i 2002-kr. For samband som krysser fylkesgrenser fordeles normalt tilskuddet ikke på begge fylker, men blir regnet i det fylke som administrerer avtalen med rederiet.

Buss, Trikk/t-bane, fylkesvegferjer og hurtigbåter: Disse transportmidlene kan gis fellesbetegnelsen *lokal tilskuddsberettiget kollektivtransport*. Tilskudd til lokal kollektivtransport er et fylkeskommunalt ansvar. Beløpene i oversikten er hentet fra SSBs KOSTRA database. Alle beløp er fra 2003, unntatt Oslo, Hedmark, Sogn og Fjordane og Sør-Trøndelag som er fra 2002. I KOSTRA-databasen er beløpene oppgitt som kr per innbygger, for å få totaltall har vi multiplisert KOSTRA-tallene med fylkets innbyggertall i det året beløpene gjelder for, dvs. hhv. 2002 og 2003.

Tabell 1. Fordeling av statlig bevilgning på flyruter

	Beløp	Ruteområde
Finnmark, Troms, Nordland, Nord-Trøndelag	284 486 000	1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, Værøy-Bodø
Sør-Trøndelag	4 890 000	15
Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal	97 201 000	11, 12 og 13
Oppland	9 499 000	14
Totalt	396 076 00	

Tabell 2. Fordeling av flyruteområder på strekninger og fylker

Per strekning	
Område.	Strekninger
1A	Ruter mellom Kirkenes, Vadsø, Båtsfjord, Berlevåg, Mehamn, Honningsvåg, Hammerfest og Alta
1B	Vardø - Kirkenes v. v.
2	Hasvik - Tromsø v. v., Hasvik - Hammerfest v. v., Sørkjosen - Tromsø v. v.
3 + 4*	Lakselv - Tromsø v. v., Andenes - Bodø v. v., Andenes - Tromsø v. v.
5	Stokmarknes - Bodø v. v.
6A	Svolvær - Bodø v. v.
6B	Leknes - Bodø v. v.
7	Røst - Bodø v. v.
8	Narvik (Framnes) - Bodø v. v.
9A	Brønnøysund - Bodø v. v., Brønnøysund - Trondheim v. v.
9B	Sandnessjøen - Bodø v. v., Sandnessjøen - Trondheim v. v.
10A	Mo i Rana - Bodø v. v., Mo i Rana - Trondheim v. v., Mosjøen - Bodø v. v., Mosjøen - Trondheim v. v.
10B	Namsos - Trondheim v. v., Rørvik - Trondheim v. v.
11	Florø - Oslo v. v., Florø - Bergen v.v.
12	Førde - Oslo v. v., Førde - Bergen v.v.
13A	Sogndal - Oslo v. v., Sogndal - Bergen v. v.
13B	Sandane - Oslo v. v., Sandane - Bergen v. v., Ørsta-Volda - Oslo v. v., Ørsta-Volda - Bergen v. v.
14	Fagernes - Oslo v. v.
15	Røros - Oslo v. v.
Helikopterruten	Værøy - Bodø v.v.
Per fylke	
Finnmark	Ruteområde 1 + Hasvik (deler av ruteområde 2) + Lakselv
Troms	Sørkjosen (deler av ruteområde 2)
Nordland	Andenes, ruteområde 5, 6, 7, 8, 9, 10A og Værøy
Nord-Trøndelag	Ruteområde 10B
Sogn- og Fjordane	Ruteområde 11, 12, 13A og Sandane (deler av ruteområde 13B)
Møre- og Romsdal	Ørsta-Volda (deler av ruteområde 13B)
Oppland	Ruteområde 14
Sør-Trøndelag	Ruteområde 15

*I forbindelse med nye kontrakter med Widerøe fra og med. 7. juli 2004 er ruteområde 3 og 4 slått sammen.

Merknad: ruteområdene 1A og 1B, 6A og 6B, 9A og 9B, 10A og 10B, 13A og 13B er gjennom kontraktene oppgitt med samlet pris. Dvs. at disse ikke kan deles opp.

Tabell 3. Fordeling av statlig bevilgning på togprodukter i 2004. Mill kr

Strekning		Strekning	
		Dagtog Tr.heim - Bodø	74,4
		Oftobanen	4,4
		Bodø - Rognan	11,9
		Fjerntog Kr.sand - Stavanger	9,9
		Regiontog Kr.sand - Stavanger	29,9
		Nattog Oslo - Stavanger	40,7
		Oslo - Gjøvik	42,5
	250,0	Bratsbergbanen	11,1
		Flåm vinter	7,2
		Nelaug - Arendal	8,6
		Nærtrafikk	408,0
		Lokaltog Oslo	566,2
Intercity			
Oslo - Halden	90,9		
Oslo - Skien	95,4		
Oslo - Lillehammer	63,7		
Region/lokaltog			
Tr.heim - Røros	15,9		
Vøgne	12,3		
Dombås - Åndalsnes	29,4		
Hamar - Røros	62,9		
Nattog Tr.heim - Bodø	46,9		

Strekning	
Bergen - Arna	17,2
Bergen - Voss - Myrdal	37,2
Jærbanen	59,1
Lerkendal - Stj./Steinkjer	50,7
Tr.heim - Storlien	7,5
	738,0
Totalt fast tilskudd i avtalen	1 396,0

Strekning	
Avsatt til resultatavh. tilskudd	20,0
Total bevilgning	1 416,0

Merknad: Sommertilbudet på Flåmsbanen drives uten statlig tilskudd i regi av NSB AS og Flåm Utvikling AS.

Tabell 4. Fylkesfordeling

	Statlig Riksvegferjer	Fylkesvegferjer	Transportmiddel		
			Fylkeskommunalt Buss	Trikk/t-bane	Hurtigbåter
Østfold			108 681 972		2 296 098
Akershus			370 194 778		9 182 377
Oslo*				741 203 694	
Hedmark			109 771 560		
Oppland			116 023 824		
Buskerud	6 250 855		155 442 924		
Vestfold			70 251 062		654 513
Telemark			90 556 830		8 624 460
Aust-Agder			57 995 590		2 889 460
Vest-Agder	10 700 000		145 366 947		4 935 789
Rogaland	96 171 903	12 320 640	1 925 100		
Hordaland	177 974 158	10 599 840	300 770 460		46 815 960
Sogn og Fjordane	123 893 728		59 111 280		65 333 520
Møre og Romsdal	148 735 391	34 691 878	187 385 003		36 890 659
Sør-Trøndelag	18 901 433	13 316 150	109 991 399	1 864 261	26 099 654
Nord-Trøndelag	52 372 246	4 976 790	132 714 400		17 737 790
Nordland	312 494 209	64 213 450	177 712 500		182 688 450
Troms	74 567 276	31 667 376	128 800 962		24 664 014
Finnmark	24 605 957	96 523 882	63 369 068		2 278 934
Totalt	1 046 667 156	268 310 006	2 386 065 659	743 067 955	431 091 678

*Beløpet for Oslo gjelder all kollektivtrafikk i regi av Oslo sporveier AS

Spørsmål 31

KOLLEKTIVTRANSPORT - TRASEER FOR KOLLEKTIV-TRAFIKK/KOSTNADER/SUBSIDIERING

Kan det gis en vurdering av kostnader ved egne traseer for kollektivtrafikk, dvs. i hvilket omfang kollektivtransporten blir subsidiert (for eksempel driftskostnader på vegnettet) ved slik tilrettelegging av egne felt?

Svar:

Enne traseer til bruk for kollektiv persontransport har lang tradisjon. Traseene finnes i en rekke utførelser, både skinnegående for tog, bane og sporgogn og på veg som egne bussveger. Det mest vanlige er imidlertid strekningsvise kollektivfelt for prioritering av buss og drosje, eller som sambruksfelt.

En viktig årsak til å prioritere egne felt for kollektivtransport er å øke vegens personkapasitet og å redusere tidskostnadene for de kollektivreisende. For operatø-

rene betyr kollektivfeltene høyere fart og bedret punktlighet og regularitet. Driftskostnadene reduseres og åpner mulighet for å kjøre rutene med strammere rutetider.

Kostnad for bygging varierer ut fra stedlige forhold, men vegbaserte løsninger er som hovedregel rimeligere enn de banebaserte. Å anlegge eget kollektivfelt langs eksisterende veg koster fra 10.000 kr/m og oppover. Årlige driftsutgifter utgjør om lag 30 kr/m for både veg- og banebaserte løsninger.

Når det gjelder spørsmålet om i hvilket omfang kollektivtransporten blir subsidiert ved tilrettelegging av egne felt, finnes det ikke analyser som viser dette. Imidlertid vil oftest strekningsvise kollektiv- og sambruksfelt inngå i det ordinære vegnettet, og arbeid knyttet til drift og vedlikehold vil dermed bli utført som en del av det ordinære arbeidet på vegnettet. Alternativet til å opprette og ivareta kollektiv- og sambruksfelt

vil kunne være høyere kostnader for samfunnet sett under ett, i form av økte kø- og tidskostnader.

Spørsmål 32

Utgår.

Spørsmål 33

VEG - LISTE OVER VEGER MED DEN BESTE NYTTEKOSTEFFEKT

Er det mulig å framskaffe en liste som viser de 20 vegprosjekter med den beste nytteeffekten ("de mest lønnsomme")?

Svar:

I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 vises en fordeling av rammene for stamvegnettet på ruter og transportkorridorer, samt en utvidet omtale av prosjekter over 200 mill. kr som er planlagt å starte opp i den første fireårsperioden. Videre gis enkelte prosjekter under 200 mill. kr, samt prosjekter som er aktuelle for oppstart i siste seksårsperiode en mer begrenset omtale. For det øvrige riksvegnettet vises en fylkesvis fordeling av rammene, uten å angi prosjekter. Hvis de vegprosjektene som i stortingsmeldingen er omtalt som aktuelle å prioritere i planperioden sorteres etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet, uttrykt ved netto nytte/kostnadsforholdet (NN/K) eller internrente, blir de 20 "mest lønnsomme" prosjektene som følger:

Prosjekt	Korridor	Kostnad (mill kr)	Nettonytte (mill kr)	NN/K	Internrente
E39 Vågbotn - Hylkje	4	110	200	1,8	24,8
E6 Hovinmoen (Gardermoen) - Dal	6	360	370	1,1	18,3
E39 Smiene - Harestad	4	140	130	0,9	16,4
E39 Eiganestunnelen	3	900	230	0,3	10,8
E18 Frydenhaug - Eik	3	700	160	0,3	10,8
E136 Breivika - Lerstad	5	620	110	0,2	9,9
E18 Langåker - Bommestad	3	1 170	140	0,1	8,9
E6 Jaktøyen - Tonstad	6	600	60	0,1	8,9
E18 Momarken - Sekkelsten	2	390	30	0,1	8,9
Rv 4 Roa - Jaren	6	620	-40	-0,1	7,1
E6 Vinterbru - Assurtjern	1	1 020	-170	-0,2	6,1
E16 Hamang - Wøyen	5	450	-70	-0,2	6,1
E39 Vigeland - Osestad	3	240	-70	-0,2	6,1
E39 Svegatjørn - Rådal	4	1 850	-650	-0,3	5,2
E6 Svingenskogen - Åsgård	1	1 950	-650	-0,4	4,3
Rv 7 Ramsrud - Kjelsbergsvingene	5	260	-140	-0,4	4,3
E6 Akershus grense - Kolomoen	6	1 040	-530	-0,4	4,3
E6 Dal - Minnesund	6	800	-490	-0,4	4,3
E6 Minnesund - Hedmark grense	6	640	-330	-0,4	4,3
E16 Omlagging ved Voss	5	280	-170	-0,5	3,3
E6 Nidelv bru - Grilstad	6	1 140	-360	-0,6	2,4

For prosjekter som er prioritert i de første fire årene av planperioden må det foreligge godkjent oversiktsplan (fylkesdelplan eller kommune(del)plan) som gir traséavklaring, før fylkeskommunen behandler forslaget til handlingsprogram. For prosjekter som er ført opp som aktuelle å gjennomføre i siste seksårsperiode er det ingen formelle krav til planavklaring. For disse prosjektene vil det derfor kunne være knyttet stor usikkerhet til nytteberegningene. Det gjøres videre oppmerksom på at for noen stamvegprosjekter er nytten ennå ikke beregnet.

For prosjekter på det øvrige riksvegnettet er det ikke utført nytteberegninger, ettersom prioriteringene på denne delen av riksvegnettet først blir klarlagt gjennom arbeidet med de fylkesvise handlingsprogrammene.

Spørsmål 34

VEG - NAMDALSPROSJEKTET

Namdalsprosjektet har ifylgje tidsskriftet "Vegen og vi" store problem med å få prosjektet til å gå i hop økonomisk. Auka bompengebetaling og lengre innkrevningstid er under vurdering, men dette tykkjest vanskelig å kunne fullfinansiere prosjektet.

- Har lokale styresmakter hatt kontakt med departementet om dette, og kva aktuelle tiltak ser departementet føre seg?

Svar:

Lokale styresmakter har hatt møte med politisk leiing i departementet om den siste utviklinga for prosjektet.

Departementet er kjent med forslaget til ny finansieringsplan frå Statens vegvesen som er lagt fram for lokale styresmakter. Denne planen er fortsatt til behandling lokalt. Departementet meiner derfor at det ikkje er riktig på noverande tidspunkt å ta stilling til kva tiltak som må iverksettast.

Departementet legg opp til å gi Stortinget ei førebels orientering om utviklinga i Namdalsprosjektet i løpet av våren. Når den nye finansieringsplanen er behandla ferdig av lokale styresmakter og av vegvesenet, vil departementet ta stilling til den nye planen og leggje saka fram for Stortinget ved første høve.

Spørsmål 35

FJERNING AV FLASKEHALSER I TRANSPORTNETTET

I NOU 2004:2 Effekter og effektivitet, beskrives hvilke effekter transportpolitikken har for regional utvikling. Av tiltak som vurderes å ha stor betydning er fjerning av flaskehalsar og eller sentrale "missing links".

- Kan det gis en fylkesvis oversikt over flaskehalsar i transportnett, og som en ved å fjerne, vil få stor betydning for den regionale utviklingen?

Svar:

Både næringslivet og befolkningen har behov for god og forutsigbar framkommelighet på vegnettet. For norsk industri utgjør transportkostnadene om lag 8 prosent av omsetningen (ECON 54/99). Flere uavhengige utredninger og analyser viser nokså entydig at næringslivet framhever godstransportenes pålitelighet med hensyn til tid og kvalitet som sentrale faktorer med betydning for konkurransevnen. For å imøtekomme dette er det viktig å fjerne flaskehalsar i vegnettet. En del vegstrekningar har flaskehalsar som følge av svinger, ustabile forhold vinterstid, risiko for ras og vanskelige stigningsforhold. Et effektivt ferjesamband i riksvegnettet er et viktig bidrag for å redusere tids- og kostnadsulempene. I noen storbyregioner og på det sentrale Østlandet består flaskehalsene i redusert framkommelighet som følge av køer.

Større investeringsprosjektar er omtalt særskilt i Nasjonal transportplan 2006-2015, og disse vil ha stor betydning for framkommeligheten. Etter Stortingets behandling skal transportetatene utarbeide sektorvise handlingsprogrammer, for vegsektoren også fylkesvise handlingsprogram. Her vil mindre investeringstiltak og prioriteringar framgå etter nærmere gitte retningslinjer fra departementene.

Spørsmål 36

ØKONOMISKE RAMMER I FORSLAGET TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN

Ifølge en oversikt fra departementet har samferdselsbudsjettets andel av statsbudsjettet sunket fra 8,2 pst. i 1986 til 3,5 pst. i 2002.

- Hvordan vil andelen bli for årene fram til 2015?

Svar:

Samferdselsdepartementet vil vise til at utviklingen i statsbudsjettet over tid er påvirket av en rekke forhold. I tillegg til den generelle økonomiske utviklingen, vil bl.a. organisatoriske endringer ha betydning for de årlige bevilgningene.

Innenfor Samferdselsdepartementets ansvarsområde har det de siste årene vært en rekke organisatoriske endringer, med bl.a. omdanning av forvaltningsorgan til selvstendig rettssubjekt (BA/AS), gjeldssanering og budsjettekniske endringer som har hatt betydning for utviklingen i bevilgningene. Som eksempel kan nevnes at Samferdselsdepartementets budsjett fra 1994 ble kraftig redusert som følge av at rammetilskuddet til fylkeskommunale samferdselsformål ble overført til Kommunal- og regionaldepartementets budsjett. Tilsvarende var det en kraftig økning i budsjettet fra 1999 til 2000 grunnet bevilgning på om lag 6,7 milliarder kr til avskrivning av statlige lån til NSB Gardermobanen AS. Det har derfor begrenset informasjonsverdi å sammenlikne bevilgningene over tid uten å gå nærmere inn på hva bevilgningene skal dekke for de enkelte år.

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan vil følges opp gjennom de årlige budsjetter. Oppfølgingen av planrammen i NTP må imidlertid tilpasses den samlede økonomiske situasjonen på de aktuelle tidspunkt. Også det samlede nivå for statsbudsjettet fastsettes i forbindelse med de årlige budsjetter. Det er derfor ikke mulig å oppgi samferdselsbudsjettets andel av statsbudsjettet framover.

Spørsmål 37

VEG - KORRIDOR 8/ÅRSDØGNTRAFIKK

I korridor 8, på strekningen Bodø-Narvik-Tromsø, er E6 gjennom Ulvsvågskaret prioritert innenfor planperioden, mens E6 mellom Narvik og Bjerkvik ikke er kommet med i planperioden 2006-2015.

- Hvor stor er årsgjennomsnittet for trafikken gjennom Ulvsvågskaret og på strekningen Narvik-Bjerkvik?

Svar:

Årsgjennomsnittet for trafikken er om lag 1 200 kjøretøy/døgn gjennom Ulvsvågskaret og om lag 2 100 kjøretøy/døgn på strekningen Narvik - Bjerkvik.

E6 gjennom Ulvsvågskaret er spesielt vinterstid en flaskehals for tungtrafikken. På grunn av sterk stigning over en lang strekning og en skarp kurve øverst i denne stigningen, blir tunge kjøretøy relativt ofte stående fast her ved glatt føre. Det foreligger godkjent kommunedelplan for en omlegging av E6 i tunnel under skaret. Dette vil løse framkommelighetsproblemen og korte inn strekningen med 2,5 km. Som det framgår av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015, vurderes det som aktuelt å gjennomføre dette prosjektet i siste del av tiårsperioden.

Som omtalt i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015, er framtidig korridor for E6 på strekningen Narvik - Bjerkvik ennå ikke avklart. Det pågår arbeid med kommunedelplan og konsekvensutredning. Lokalt arbeides det også med planer

for delvis bompengefinansiering av en eventuell ny bru over Rombaksfjorden. Etter at det i inneværende planperiode er gjennomført rassikringstiltak på strekningen Trældal - Leirvika, forventes rasproblemene i stor grad å være redusert på denne strekningen.

Ut fra hensynet til næringslivets transporter vurderer Statens vegvesen det som en prioritert oppgave å utbedre E6 gjennom Ulvsvågskaret. Samferdselsdepartementet slutter seg til denne vurderingen. Som det framgår av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015, foreslår departementet 50 mill. kr til tiltak mellom Narvik og Evenes i første fireårsperiode, som kompensasjon for forslaget om nedleggelse av Narvik lufthavn. Eventuelle ytterligere prioriteringer av E6 på strekningen Narvik - Bjerkvik må vurderes når det foreligger nærmere avklaringer.

Spørsmål 38

STATUS OG FRAMDRIFT AV PROSJEKTENE I NTP 2002-2011: OPPFØLGING SPØRSMÅL/SVAR NR. 2

Det vises til svar på spørsmål nr. 2 og vedlegget "Status og framdrift for vegprosjektene i NTP 2002-2001".

- Det ønskes en revidert oversikt der prosjekter som står oppført under fylker, og som nå er stamvegprosjekter etter den nye klassifiseringen, føres opp under aktuell stamveggrute.

Svar:

Vedlagt følger en revidert oversikt der prosjekter som nå ligger på stamvegnettet, er ført opp under den aktuelle stamveggrute. Dette gjelder prosjektene:

- Rv 5 Florø - Førde på rute 9 (E39 Bergen - Ålesund med tilknytninger)
- Rv 150 Ulven - Sinsen på rute 19 (rv 150 Ring 3 Oslo)
- Rv 4 Gjelleråsen - Slattum og rv 4 Raufoss på rute 20 (rv 4 Oslo - Mjøsbrua).

SPØRSMÅL NR. 2. STATUS OG FRAMDRIFT AV PROSJEKTENE I NTP 2002-2011

Rute/fylke	Prosjekt/tiltak	Status/merknad
Rute 1	E6 Svinesund - Svingenskogen	Anleggsarbeidene startet høsten 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2005. Prosjektet finansieres over kap. 1322.
	E6 Patterød - Akershus grense E6 Assurtjern - Klemetsrud	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003. Anleggsarbeidene startet sommeren 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2004.
Rute 2	E6 Skjerdingsstad - Jaktøyen	Anleggsarbeidene startet høsten 2001. Rv 708-delen av prosjektet ble åpnet for trafikk sommeren 2003. Det ventes at hele prosjektet vil være åpnet for trafikk høsten 2005.
	E6 Nordre avlastningsveg	Det legges til grunn anleggsstart sommeren 2004, jf. St.prp. nr. 1 (2003-2004)
	E6 Standardbrudd sør for Støren *)	Strekningen Korporals bru - Storløkkja ble åpnet for trafikk i 2003. Det legges opp til anleggsstart på strekningen Løklia - Vindalsliene i 2004.
Rute 3	E6 Kulvert Røra *)	Det legges opp til anleggsstart i 2004, jf. St.prp. nr. 1 (2003-2004).
	E6 Jevika - Selli	Anleggsarbeidene startet vinteren 2002. Prosjektet gjennomføres i to etapper. Den siste delen av prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007.
	E6 Trones - Flåttådal *) E6 Osen - Korgen	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003. Anleggsarbeidene startet høsten 2001, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2005.
	E12 Umskaret	Det legges opp til anleggstart våren 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2006. Prosjektet finansieres i hovedsak med midler fra post 33.
Rute 4	E6 Beisfjord bru - Sjømannskirka E6 Trældal - Leirvika	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003. Valg av trasé er ikke avklart. Prosjektet blir ikke startet opp i perioden 2002-2005.
	E10 Lofast	Anleggsarbeidene startet sommeren 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007.
Rute 5	E6 Bånes - Birtavarre	Anleggsarbeidene startet høsten 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2005.

Rute/fylke	Prosjekt/tiltak	Status/merknad
Rute 6	E18 Ørje - Eidsberg grense E18 Sekkelsten - Krosby	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003. Anleggsarbeidene startet sommeren 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2005.
Rute 7	E18 Bjørvikaprojektet E18 Motorvegbrua i Drammen (Høvik - Frydenhaug) E18 Gutu - Helland - Kopstad E18 Kopstad - Gulli E18 Langåker - Bommestad E18 Brokelandsheia - Vinterkjær E18 Øygardsdalen - Dyreparken E18 Bjørndalssletta - Gartnerløkka	Det legges opp til anleggsstart i 2005, jf. St.prp. nr. 1 (2003-2004). Prosjektet finansieres over post 35. Anleggsarbeidene startet våren 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2006/2007. Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2001/2002. Det legges opp til anleggsstart sommeren 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007. Prosjektet ventes ikke startet opp i perioden 2002-2005. Prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2004. Prosjektet forutsettes gjennomført som del av OPS-prosjektet Kristiansand - Grimstad. Det legges foreløpig opp til kontraktinngåelse i 2006, jf. St.meld. nr 24 82003-2004). Anleggsarbeidene startet i 1997, og det ventes at hele prosjektet vil være åpnet for trafikk høsten 2004.
Rute 8	E39 Handeland - Fedal E39 Moberg - Svegatjørn E39 Sørås - Hop - Fjøsanger	Prosjektet gjennomføres etter OPS-ordningen. Det ventes anleggstart sommeren 2004 og trafikkåpning i 2007. Anleggsarbeidene startet sommeren 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2005. Parsellen Hop - Fjøsanger ventes åpnet for trafikk sommeren 2004. Evt anleggstart på parsellen Sørås - Hop i 2005 er avhengig av prioriteringer og rammenivå.
Rute 9	E39 Romarheim bru - Nipetjørn E39 Stigedalen *) E39 Blindheim - Breivika Rv 5 Førde - Florø	Evt anleggstart i 2005 er avhengig av prioriteringer og rammenivå. Anleggsarbeidene startet vinteren 2002 og ventes fullført høsten 2004. Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2002. Utbyggingen er forutsatt å skje etappevis i perioden 1998-2005, jf St.prp. nr 77 (21997-98), og ventes i all hovedsak sluttført i løpet av 2005.
Rute 10	E39 ved fylkesgrensen mellom Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag E39 Øysand - Thamshamn	Evt anleggstart på parsellen Renndalen - Staurset bru i 2005 er avhengig av prioriteringer og rammenivå. Prosjektet gjennomføres etter OPS-ordningen. Anleggsarbeidene startet våren 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk høsten 2005.
Rute 11	E134 Hegstad - Damåsen E134 Rullestadjuvet	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2002. Anleggsarbeidene startet våren 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2006.
Rute 12	E16 Wøyen - Bjørum E16 Øye - Steinklepp *) E16 Voldum - Seltun	Det legges opp til anleggsstart med bompenger i 2005. Det legges opp til anleggsstart på parsellen Borlaug - Voldum i 2005. Anleggsarbeidene startet vinteren/våren 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2004.
Rute 15	Rv 2 Kløfta - Nybakk	Forutsatt at Stortinget slutter seg til bompengeprogget, legges det opp til anleggsstart høsten 2004.
Rute 16	Rv 3 Elverum - Sør-Trøndelag grense *)	Prosjektet består av flere mindre prosjekter/tiltak. Evt anleggstart i 2005 er avhengig av prioriteringer og rammenivå.
Rute 17	Rv 35 Lunner - Gardermoen	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003.
Rute 19	Rv 150 Ulven - Sinsen	Prosjektet ventes ikke startet opp i perioden 2002-2005, jf. St.meld. nr. 24 (2003-2004).
Rute 20	Rv 4 Gjelleråsen - Slattum Rv 4 Raufoss	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003. Anleggsarbeidene startet høsten 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk sommeren 2006.

Rute/fylke	Prosjekt/tiltak	Status/merknad
Akershus	Rv 120 Erpestad - Gardermoen *)	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2002.
Buskerud	Samleveg Lørdagsrud - Strømmen krk. E134 Sentrumsring Drammen, parsell Bragernes Rv 283 Øvre Sund bru/Kreftingsgate	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2003. Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2002. Det legges opp til anleggsstart på Kreftingsgate sommeren 2004.
Vestfold	Rv 311 Ringveg øst - vest Kjelle - Kilen	Anleggsarbeidene startet i februar 2004, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007.
Telemark	Rv 38 Innfartsveg Kragerø	Anleggsarbeidene på parsellen Kragerøtunnelen - Kalstadkrysset startet vinteren/våren 2003, og parsellen ventes åpnet for trafikk høsten 2004. Det vurderes som aktuelt å starte arbeidene på parsellen Eklund - Sannidal i 2005.
Vest-Agder	Rv 465 Kjørrefjord - Ulland	I handlingsprogrammet for perioden 2002-2005 er prosjektet forutsatt startet opp med bompenger i 2005. De lokale prioriteringene for 2005 er ikke klare.
Rogaland	Rv 44 Stangeland - Skjæveland Rv 47 T-forbindelsen	Prosjektet er forutsatt 100 pst. bompengefinansiert som en del av Nord-Jærenpakken. Evt anleggsstart i 2005 vil bli avklart i det videre arbeidet med statsbudsjettet. På grunn av kostnadsøkninger vurderes det som uaktuelt å forsere anleggsstart til 2004. Evt anleggsstart i 2005 vil bli avklart i det videre arbeidet med statsbudsjettet.
Hordaland	Rv 580 Midttun - Hop Rv 557 Ringveg vest/Bybanen i Bergen	Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2002. Evt anleggsstart i 2005 vil bli avklart i det videre arbeidet med statsbudsjettet, jf. St.meld. nr 24 (2003-2004).
Sogn og Fjordane	Rv 544 Halsnøysambandet Rv 616 Kolset - Klubben Rv 617 Rassikring nord for Måløy *)	Prosjektet er vedtatt startet opp i 2005, jf. behandlingen av St.prp. nr. 84 (2002-2003). Prosjektet ble åpnet for trafikk i 2002. Det er i utgangspunktet forutsatt anleggsstart på parsellen Gotteberg - Kapellneset i 2005, jf. St.prp. nr. 1 (2002-2003). De lokale prioriteringene for 2005 er ikke klare.
Møre og Romsdal	Rv 653 Eiksundsambandet Rv 651 Rassikring langs Austefjorden *)	Anleggsarbeidene startet vinteren/våren 2003, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2007. Anleggsarbeidene på parsellen Greifsnestet - Løviknestet startet sommeren 2002, og prosjektet ventes åpnet for trafikk i 2004.
Finnmark	Rv 888 Nordkynnvegen	Utbyggingen skjer etappevis i perioden 2002-2011, jf St.meld. nr. 46. Parsellen Reinoksevatn - Smielvdal ble åpnet for trafikk i 2003. Arbeidene på parsellen Torskefjorddalen - Reinoksevatn ble startet sommeren 2003, og parsellen ventes åpnet for trafikk sommeren 2006.

*) Prosjekter med kostnadsoverslag lavere enn 200 mill. kr som det har vært knyttet stor politisk interesse til.

Spørsmål 39

VEG - KOSTNADSANSLAG FOR FIREFELTS MOTORVEG-UTBYGGING AV E18 KRISTIANSAND - ØRJE

Det ønskes et kostnadsanslag for en firefelts motorveg på strekningen Kristiansand - Ørje brukket ned på ruter:

- E18 Kristiansand - Oslo
- E18 Oslo - Ørje

Svar:

I forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015 har Statens vegvesen utarbeidet rutevise planer for hele stamvegnettet. Det er i den forbindelse utarbeidet grove kostnadsoverslag for utbygging av stamvegnettet til vegnormalstandard.

E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo

Årsdøgntrafikken (ÅDT) varierer fra om lag 28 000 kjøretøy ved bomstasjonen på Bekkelaget i Oslo til om lag 3 000 kjøretøy ved Riksgrensen.

Statens vegvesen har anslått kostnadene ved utbygging av E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo til vegnormalstandard til i størrelsesorden 4-5 mrd. kr. Dette innebærer utbygging til firefelts veg fra Oslo til Momarken i Østfold og tofelts veg videre til Riksgrensen. Med et grovt anslag på 1 mrd. kr for utvidelse fra to- til firefelts veg øst for Momarken, blir kostnadene ved utbygging av E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo til firefelts veg i størrelsesorden 5-6 mrd. kr.

E18 Oslo - Kristiansand

ÅDT varierer fra over 90 000 kjøretøy i Oslo til ned mot 5 000 kjøretøy på grensen mellom Telemark og Aust-Agder. Inn mot Kristiansand er ÅDT over 40 000 kjøretøy.

Deler av strekningen er allerede utbygd eller under utbygging til firefelts veg. Statens vegvesen har anslått kostnadene ved videre utbygging av E18 Oslo - Kristiansand til firefelts veg til i størrelsesorden 20 mrd. kr. Dette inkluderer de prosjektene som er foreslått i St.meld. nr 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015.

Spørsmål 40

VEG - KOSTNADSANSLAG FOR FIREFELTS MOTORVEG-UTBYGGING AV E6 RIKSGRENSEN/SVINESUND - TRONDHEIM

Det ønskes et kostnadsanslag for en firefelts motorveg på strekningen Oslo - Trondheim brukket ned på ruter:

- E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo
- E6 Oslo - Trondheim

Svar:

Som omtalt i svar på spørsmål 39, har Statens vegvesen utarbeidet rutevise planer for hele stamvegnettet, med blant annet grove kostnadsoverslag for utbygging til vegnormalstandard. Forøvrig vises det til Samferdselsdepartementets brev av 15. mai 2003 til samferdselskomiteen i forbindelse med Stortingets behandling av Dokument nr. 8:97 (2002-2003) om utbygging av sammenhengende firefelts motorveg på E6 fra Oslo til Trondheim.

E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo

Årsdøgntrafikken (ÅDT) varierer fra om lag 14 000 kjøretøy ved Svinesund til om lag 64 000 kjøretøy på Store Ringvei i Oslo.

Strekningen er under utbygging til firefelts veg. Kostnadsoverslaget for gjenstående utbygging er i størrelsesorden 3 mrd. kr. Hele denne utbyggingen er i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 foreslått gjennomført i løpet av første fireårsperiode.

E6 Oslo - Trondheim

ÅDT er om lag 80 000 kjøretøy ved Alnabru i Oslo. Nordover reduseres ÅDT til om lag 10 000 kjøretøy ved

Øyer i Oppland. Over Dovre er ÅDT under 5 000 kjøretøy, mens den øker igjen nordover mot Trondheim.

Statens vegvesen har anslått kostnadene ved utbygging av E6 Oslo - Trondheim til vegnormalstandard til i størrelsesorden 15 mrd. kr. Dette innebærer utbygging til firefelts veg på strekningene Oslo - Øyer og Melhus - Trondheim og tofelts veg på strekningen Øyer - Melhus.

Det er vanskelig å anslå kostnadene ved å bygge firefelts veg på hele strekningen Oslo - Trondheim. I brevet av 15. mai 2003 ble merkostnaden anslått til i størrelsesorden 10 mrd. kr, basert på sammenligninger med kostnader for andre vegstrekninger. For øvrig viser departementet til nærmere omtale av merkostnadene ved økt standard i svar på spørsmål 41.

Spørsmål 41

VEG - KOSTNADSANSLAG FOR MOTORVEG KLASSE B UTBYGGING AV E6 TRONDHEIM - KIRKENES

Det ønskes et kostnadsanslag for en motorveg klasse B for strekningen E6 Trondheim - Kirkenes, hvor det tas hensyn til en firefeltsløsning på strekninger hvor trafikken overstiger 10.000 ÅDT:

- E6 Trondheim - Fauske
- E6 Fauske - Nordkjosbotn
- E6 Nordkjosbotn - Kirkenes

Svar:

Som omtalt i svar på spørsmål 39, har Statens vegvesen utarbeidet rutevise planer for hele stamvegnettet, med blant annet grove kostnadsoverslag for utbygging til vegnormalstandard. Forøvrig viser departementet til Samferdselsdepartementets brev av 27. august 2003 til samferdselskomiteen i forbindelse med Stortingets behandling av Dokument nr. 8:130 (2002-2003) om utbygging av E6 mellom Trondheim og Kirkenes.

E6 Trondheim - Fauske

Årsdøgntrafikken (ÅDT) på strekningen Trondheim - Stjørdal varierer mellom 10 000 og 15 000 kjøretøy. Videre til Steinkjer er ÅDT i hovedsak under 10 000 kjøretøy. Mellom Steinkjer (nord) og Fauske varierer ÅDT mellom 700 og 2 000 kjøretøy, med unntak for noen korte strekninger ved Mosjøen, Mo og inn til Fauske med i overkant av 10 000 kjøretøy.

Statens vegvesen har anslått kostnadene ved utbygging av E6 Trondheim - Fauske til vegnormalstandard til i størrelsesorden 15 mrd. kr. Dette innebærer utbygging til firefelts veg på strekningen Trondheim - Steinkjer og tofelts veg med 7,5-8,5 m vegbredde videre til Fauske. I overslaget er det tatt hensyn til høyere trafikk i tettstedene.

E6 Fauske - Nordkjosbotn

ÅDT på strekningen varierer mellom 500 og 2 000 kjøretøy, med unntak av for noen kortere strekninger med ÅDT over 5 000 kjøretøy.

Statens vegvesen har anslått kostnadene ved utbygging av E6 Fauske - Nordkjosbotn til vegnormalstandard til i størrelsesorden 10 mrd. kr. Dette innebærer utbygging til tofelts veg med 7,5-8,5 m vegbredde.

E6 Nordkjosbotn - Kirkenes

ÅDT på strekningen varierer stort sett mellom 500 og 1 500 kjøretøy. Unntaket er gjennom Alta, med ÅDT på om lag 12 000 kjøretøy.

Statens vegvesen har anslått kostnadene ved utbygging av E6 Nordkjosbotn - Kirkenes til vegnormalstandard til i størrelsesorden 10 mrd. kr. Dette innebærer utbygging til tofelts veg med 7,5-8,5 m vegbredde.

KOSTNADSANSLAG FOR UTBYGGING TIL MOTORVEG KLASSE B

I de rutevise planene er det lagt til grunn utbygging av E6 til tofelts veg med 7,5-8,5 m vegbredde på strekningen Steinkjer - Kirkenes. Dette er i samsvar med normalene for utbyggingsstandard på stamvegnettet. Motorveg klasse B innebærer utbygging til en vesentlig høyere standard enn det vegnormalene tilsier på strekninger med ÅDT under 5 000 kjøretøy. Dette skyldes krav om 10 m vegbredde, ingen saktegående kjøretøy, ingen gående og syklende langs veien og ingen direkte avkjørsler. I praksis vil dette medføre krav til fullstendig sekundærvegnett langs hele strekningen. Dette innebærer vesentlig høyere kostnader enn ved utbygging til vegnormalstandard og svært lav nytte i forhold til kostnadene.

I forbindelse med anmodningsvedtak nr. 3 i trontaledebatten 2003 vurderte Vegdirektoratet kostnadene ved å bygge ut stamvegnettet til firefelts motorveg på strekninger med ÅDT større enn 10 000 kjøretøy og tofelts motorveg på resten av stamvegnettet. I den forbindelse ble kostnadene ved utbygging av strekninger med ÅDT under 5 000 kjøretøy anslått å øke fra totalt 100 mrd. kr ved utbygging til vegnormalstandard til 300-400 mrd. kr ved utbygging til motorvegstandard. For strekningen Steinkjer - Kirkenes tilsier dette en merkostnad på i størrelsesorden 60 mrd. kr.

Spørsmål 42**VEG - KOSTNADSANSLAG FOR MOTORVEG FIREFELTS OG KLASSE B UTBYGGING E16 SANDVIKA - BERGEN**

Det ønskes et kostnadsanslag for en kombinert firefelts motorveg og motorveg klasse B etter ÅDT på E16 for strekningen Sandvika - Bergen.

Svar:

Trafikken varierer sterkt på E16 mellom Sandvika og Bergen. Årsdøgntrafikken (ÅDT) ved Sandvika er om lag 32 000 kjøretøy, mens den er om lag om lag 500 kjøretøy over Filefjell. Mellom Hønefoss og Indre Arna

er ÅDT under 5 000 kjøretøy med unntak av for kortere strekninger ved Fagernes og Voss. Fra Indre Arna og inn mot Bergen øker ÅDT til over 10 000 kjøretøy.

Statens vegvesen har anslått kostnadene ved utbygging av E16 Sandvika- Bergen til vegnormalstandard til i størrelsesorden 10 mrd. kr. Dette innebærer utbygging til firefelts veg på strekningene Sandvika - Hønefoss og Indre Arna - Bergen og tofelts veg med 8,5 m vegbredde på strekningen Hønefoss - Indre Arna.

Som det er gjort nærmere rede for i svar på spørsmål 41, vil utbygging til motorveg klasse B medføre vesentlig høyere kostnader enn utbygging til vegnormalstandard. For strekningen Hønefoss - Indre Arna tilsier dette en merkostnad på i størrelsesorden 15 mrd. kr.

Spørsmål 43**ØKONOMISKE RAMMER - FORDELING AV SAMLET ØKONOMISK RAMME - ÅRLIG GJENNOMSNIITT**

Det ønskes utarbeidd en tabell lik den som finnes i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) side 100, hvor det framgår:

- Bevilget/annet finansiering 2000-2002
- Regnskap/budsjett 2002-2004
- Forslag 2006-2009
- Forslag 2006-2015

Tabellen bes brukket ned på Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket, Luftfarts/Avinor AS med oppstilling over statlige midler, lokale bidrag, brukerfinansiering og annen finansiering, samt statlige kjøp av persontransporttjenester på jernbane.

Svar:

I vedlagte tabelloversikt er det gjort enkelte justeringer i forhold til tabellen i Innst. S. nr. 119 (2000-2001), dels for å få bedre samsvar med strukturen i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, og dels for å skille regnskapstall og budsjett. Derfor er det lagt inn en kolonne med regnskapstall for perioden 2002-2003 og en kolonne som inneholder budsjettall for perioden 2002-2004.

Fra og med 2003 er den statlige infrastrukturen for luftfart organisert gjennom opprettelsen av Avinor AS. I NTP 2006-2015 har man derfor ikke funnet det hensiktsmessig å ta med framtidige inntekstprognoser for Avinor, verken fra de kommersielle inntektene eller for inntekter fra luftfartsavgifter. I oversikten er det derfor for Luftfartsverket/Avinor kun medregnet kjøp av regionale lufthavntjenester.

Tabell: Fordeling av samlet økonomisk ramme (mill. 2004-kroner). Årlig gjennomsnitt.

	Bevilget/ annen finansiering 2000-2002	Regnskap 2002-2003	Bevilget/ annen finansiering 2002-2004 ²⁾	Forslag 2006-2009	Forslag 2006-2015
Statens vegvesen					
Statlige midler	11 610	11 976	12 000	12 250	12 250
Annen finansiering	2 047	2 457	2 287	711 ¹⁾	1 133 ¹⁾

	Bevilget/ annen finansiering 2000-2002	Regnskap 2002-2003	Bevilget/ annen finansiering 2002-2004 ²⁾	Forslag 2006-2009	Forslag 2006-2015
Jernbaneverket					
Statlige midler	4 306	4 701	4 575	4 695	4 700
Kystverket					
Statlige midler	526	585	600 ³⁾	600	600
Brukerfinansiering	472	482	500	505	505
Totalt	998	1 067	1 100	1 105	1 105
Luftfartsverket/Avinor					
Tilskudd regionale lufthavner	104	219	234	300	300
Statlige kjøp av persontransport-tjenester på jernbane	1 202	1 416	1 418	1 400 ⁵⁾	1 400 ⁵⁾
Statlige midler i alt	17 748	18 897	18 825	19 245	19 250
Supplerende midler	2 519	2 939	2 787	1 216 ⁴⁾	1 638 ⁴⁾

¹⁾ Beløpet gjelder kun bompengefinansiering på stamvegnettet. På det øvrige riksvegnettet vil beløpene ikke være avklart før handlingsprogrammene foreligger.

²⁾ Bevilgninger for 2002 og 2003, og saldert budsjett for 2004.

³⁾ Ansvar for statlig beredskap mot akutt forurensning ble overført fra SFT til Kystverket 1. januar 2003.

⁴⁾ Beløpet inkluderer ikke bompengefinansiering på øvrige riksveger, jf. fotnote 1.

⁵⁾ Samferdselsdepartementet legger i utgangspunktet opp til å videreføre statlige kjøp av persontransporttjenester på jernbane på om lag samme nivå som i dag. Den oppgitte øvre rammen på 1,4 mrd. kr i gjennomsnitt pr. år i planperioden er et avrundet beløp, og ikke et forslag om å senke bevilgningsnivået gjennom å kutte tilbudet.

Spørsmål 44

KOLLEKTIVTRANSPORT - KOSTNADENE FOR DET OFFENTLIGE PR. PASSASJERKM

Det ønskes en oversikt over kostnadene for det offentlige pr. passasjerkm for henholdsvis tog, ekspressbusser, regionale fly samt hurtigbåter.

Svar:

Under følger en oversikt over statens tilskudd per passasjerkm til tog og regionale flyruter og fylkeskommunens tilskudd per passasjerkm til hurtigbåter og bilruter. Ekspressbusser mottar ikke offentlige tilskudd, verken statlige eller fylkeskommunale, vi har derfor lagt ved tall for tilskudd per passasjerkm til bilruter.

Merk at sammenligning av tilskuddsnivå per passasjerkm mellom transportmidler bør gjøres med forsiktighet siden metodene for å beregne antall passasjerkm kan være svært forskjellige.

Fly: Tilskudd per passasjerkm for fly er beregnet på grunnlag av regnskapstall for perioden 1. april 2002 til 31. mars 2003, for helikopterruten Verøy-Bodø er det benyttet regnskapstall for perioden 1. august 2002 til 31. juli 2003. Videre er passasjerkm beregnet ved hjelp

av gjennomsnittlig faktisk kabinfaktor og kontraktsfestet setekm.

Gjennomsnittlig tilskudd per passasjerkm er beregnet til 2,10 kr.

Tog: Tilskudd per passasjerkm for tog er beregnet på grunnlag av faktisk kjøp for 2003 og sum passasjerkm i følge opplysninger fra NSB på strekninger innenfor statlig kjøp.

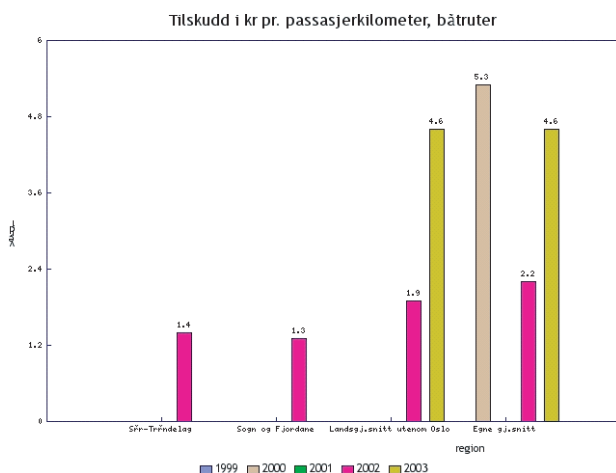
Gjennomsnittlig tilskudd per passasjerkm er beregnet til 0,88 kr.

Hurtigbåter: Tilskudd per passasjerkm for hurtigbåter er hentet fra SSBs KOSTRA-database. KOSTRA-databasen mangler opplysninger fra fire fylker for 2003, Oslo, Hedmark, Sogn og Fjordane og Sør-Trøndelag.

For de øvrige fylkene var gjennomsnittlig tilskudd til hurtigbåter i 2003 4,6 kr per passasjerkm.

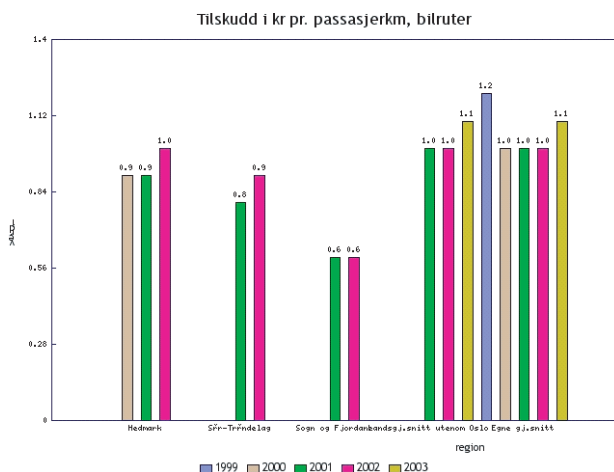
Det er store årlige variasjoner i tilskuddene per passasjerkm. Vi har derfor også tatt med en figur som viser tilskudd per passasjerkm for ulike år for henholdsvis Sør-Trøndelag, Sogn og Fjordane, "Landsgj.snitt utenom Oslo" og øvrige fylker (kalt "Egne gj.snitt"), jf figur 1.

Figur 1. Tilskudd til hurtigbåter per passasjerkm. 1999-2003



Bilruter: Tilskudd per passasjerkm for bilruter (buss) er i likhet med hurtigbåter hentet fra SSBs KOSTRA-database. Også for bilruter mangler tall fra Oslo, Hedmark, Sogn og Fjordane og Sør-Trøndelag for 2003. For de øvrige fylkene var tilskuddene i 2003 1,1 kr per passasjerkm, som er det samme som landsgjennomsnittet utenom Oslo. Oslo har ikke tilskudd til bilruter, kun t-bane og trikk (jf. spørsmål 30). Også for bilruter har vi tatt med en figur som viser utviklingen i tilskudd per passasjerkm fra 1999 til 2003, jf. figur 2.

Figur 2. Tilskudd til bilruter per passasjerkm. 1999-2003



Spørsmål 45

REDEGJØRELSE FOR HVORFOR MAN HAR GÅTT OVER TIL NYE TRANSPORTKORRIDORER

Det ønskes en nærmere orientering om hvorfor departementet har gått over til nye transportkorridorer.

Vil Statens vegvesen i fremtiden styre etter de nye transportkorridorene eller vil de fortsatt bruke de eksisterende rutene i fremtiden?

Svar:

– I St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 ble betegnelsen transportkorridorer etablert for et overordnet, nasjonalt transportnett som inkluderer alle transportformene – sjø, luft, bane og veg. Ved overgang fra sektorvise planer til en samlet nasjonal transportplan ble det vurdert som ønskelig med tverrsektorielle vurderinger av transportstrømmer, konkurranseflater mm for det nasjonale transportsystemet, som grunnlag for de overordnede, strategiske prioriteringene i Nasjonal transportplan. Fokus på transportkorridorer er nødvendig for å kunne gjøre vurderinger på tvers av transportsektorene, blant annet fordi konkurranseflater og potensialet for samarbeid mellom transportmidlene varierer mellom korridorene.

Det er i hovedsak de samme korridorene som er brukt i NTP 2002-2011 og NTP 2006-2015. I den siste meldingen er det lagt større vekt på utenlandsforbindelser, som er omtalt i et eget delkapittel (8.2.2). Disse forbindelsene er i den forrige meldingen omtalt som grener under de aktuelle korridorene.

Korridorene 1, 2 og 7 er identiske i de to meldingene.

Korridor 3 er i begge meldinger benevnt *Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger*. Korridor 4 starter nå i Stavanger, mens den sist startet i Kristiansand. Strekingen Kristiansand-Stavanger var den gang således tatt med i både 3 og 4. Et argument for det var å se kystvegen Vestlandet-Kristiansand i sammenheng, mens inndelingen nå er mer ryddig ved at overlapping unngås. Rv 9 er inkludert i korridor 4, men kunne plasseres under 3. Plasseringen i korridor 4 begrunnes med at veien er en forbindelse til Vestlandet. Sist ble den ikke omtalt.

Korridor 5 er i realiteten den samme, men Hauge-sund og Førde er nå framhevet i benevnelse og overskrift.

Korridor 6 inneholder i benevnelsen denne gang også arm til Måløy. Rv 15 fra Otta var tidligere stamveg bare til Hjelle, som da også var med i korridor 6, mens den nå er stamveg helt ut til Måløy.

For korridor 8 har vi denne gang tatt med Lofoten i navnet (pluss utenlandsforbindelsene). Disse var imidlertid omtalt også sist.

Forskjellene er således svært små, og til dels av redaksjonell art. I noen grad henger de sammen med endringer i omfanget av stamvegnett, og med hva som er aktuelle tiltak i utviklingen av det overordnede transportnettet.

– På grunnlag av de strategiske vurderingene er det i St.meld. nr. 24 (2003-2004) foreslått statlige investeringsrammer til stamvegnettet innenfor de enkelte korridorer, fordelt på ruter. Det vil være mest hensiktsmessig å følge opp utviklingen av stamvegnettet i Nasjonal transportplan på rutenivå i handlingsprogram og bud-

sjetter, og ikke på korridornivå. Dette skyldes blant annet at det innenfor de fleste transportkorridorene er flere stamvegruter som betjener ulike transportstrømmer.

Det er viktig å se utviklingen av den enkelte stamvegrute i sammenheng. Statens vegvesen har derfor satt i gang et mer langsiktig arbeid med å få utarbeidet helhetlige rutevise planer for den enkelte stamvegrute, som grunnlag for neste revisjon av Nasjonal transportplan. De rutevise planene vil være et nyttig utgangspunkt for diskusjoner med kommuner og fylkeskommuner om den langsiktige utviklingen av den konkrete stamvegen. I den forbindelse vil også ruteinndelingen for stamvegnettet bli tatt opp til vurdering, med tanke på bedre sammenheng med korridorbegrepet.

De rutevise planene vil bygge på strategiene for stamvegnettets utvikling som presenteres i St.meld. nr. 24 (2003-2004) og Stortingets behandling av disse. Samtidig vil planene danne grunnlag for det videre arbeidet med nasjonale transportkorridorer og utviklingen av et helhetlig nasjonalt transportnett. Dette vil være et viktig utgangspunkt i forberedelsene til neste revisjon av Nasjonal transportplan.

Spørsmål 46

LUFTFART - OVERSIKT OVER DRIFTSUNDERSKUDD/
DRIFTSOVERSKUDD PÅ STAMFLYPLASSER

Det ønskes en oversikt over driftsunderskudd/overskudd på de forskjellige stamflyplasser, og videre en oversikt over avstander mellom de forskjellige flyplasser i Norge (stamrute- og regionale flyplasser).

Svar:

Driftsunderskudd/driftsoverskudd på stamlufthavnene: Av Avinors lufthavner er bare Oslo lufthavn, Gardermoen, organisert som et eget selskap. Oslo Lufthavn AS hadde et driftsresultat på 408 mill. kr i 2002. Etter finansposter og skatt ga dette et årsresultat med et underskudd på 150,5 millioner kroner.

For Avinors øvrige lufthavner foreligger bare direkte henførbare inntekter og kostnader, eksklusive andel felleskostnader. Felleskostnadene er betydelige fordi Avinor hittil har vært organisert med store felles fagmiljøer sentralt som har bidratt lokalt uten at felleskostnadene er regnskapsført på den enkelte lufthavn. En oversikt over driftsresultatet på den enkelte stamlufthavn der andelen felleskostnader ikke er med, har derfor begrenset informasjonsverdi. Den pågående omorganiseringen i Avinor vil føre til at flere av dagens felleskostnader blir fordelt på den enkelte lufthavn, noe som blant annet vil gi grunnlag for bedre økonomistyring av selskapet.

Driftsresultat eksklusive felleskostnader og avskrivninger på Avinors stamlufthavner (eksklusive Oslo lufthavn, Gardermoen) er gjengitt i følgende tabell. Tallene gjelder for 2002 og er i mill. kr:

Kristiansand, Kjevik	6
Stavanger, Sola	179
Haugesund, Karmøy	-4
Bergen, Flesland	240
Ålesund, Vigra	-2
Molde, Årø	-10
Kristiansund, Kvernberget	-7
Trondheim, Værnes	96
Bodø	13
Harstad-Narvik, Evenes	-19
Andøya	-26
Bardufoss	-25
Tromsø	12
Alta	-20
Lakselv, Banak	-21
Kirkenes, Høybuktnoen	-19
Svalbard, Longyear	-9

Avstander mellom flyplasser: Når det gjelder regionallufthavnene, vises det til Samferdselsdepartementet svar på spørsmål 27. Vedlagte tabell viser avstander mellom stamlufthavnene.

Vedlegg til spørsmål 46: Stamlufthavner. Avstander til alternative lufthavner (kilometer) og eventuell reisetid med ferje (minutter). Kilde: Avinor og Vegdirektoratet.

<i>Fra lufthavn</i>	<i>Til lufthavn</i>	<i>Avstand mellom lufthavnene(km)</i>	<i>Reisetid med ferje (minutter)</i>
Kirkenes,Høybuktnoen	Lakselv, Banak*	343	-
	Lakselv, Banak**	387	-
	Vadsø (regional)	166	
Lakselv, Banak	Alta	170	-
Tromsø	Bardufoss	140	-
Bardufoss	Harstad-Narvik, Evenes	128	-
Andøya	Harstad-Narvik, Evenes Stokmarknes, Skagen (regional)	123	

<i>Fra lufthavn</i>	<i>Til lufthavn</i>	<i>Avstand mellom lufthavnene(km)</i>	<i>Reisetid med ferje (minutter)</i>
Harstad-Narvik, Evenes	Bodø	379	25
Trondheim, Værnes	Kristiansund, Kvernberget	218	20
Kristiansund, Kvernberget	Molde, Årø	63	-
Molde, Årø	Ålesund, Vigra	89	35
Bergen, Flesland	Haugesund, Karmøy***	158	50
Haugesund, Karmøy	Stavanger, Sola	108	25
Stavanger, Sola	Kristiansand, Kjevik	259	-
Kristiansand, Kjevik	Oslo, Gardermoen	377	-

* Via rv 98 over Ifjordfjellet som periodevis kan være stengt deler eller hele vinteren

** Alternativ rute via E6 og Karasjok når Ifjordfjellet er stengt deler eller hele vinteren

*** Via E39 Mortavika-Arsvågen

Spørsmål 47

LUFTFART - HONNINGSVÅG LUFTHAVN

- Kan det framskaffes tall som viser utviklingen av overflyging for Honningsvåg lufthavn?
- Vil Honningsvåg lufthavn kunne eksistere innenfor framtidige nye krav om utforming av flyplasser?

Svar:

Første strekpunkt: Fra og med 2002 har Avinor ført statistikk over antall kansellerte avganger og regularitet ved sine lufthavner. Med regularitet menes antall avganger som faktisk blir gjennomført, i prosent av antall planlagte avganger. Avganger kan kanselleres som følge av værforhold, forhold på lufthavna lufthavneier er ansvarlig for, forhold i flysikkerhetstjenesten, samt forhold i flyselskapene.

I 2003 lå regulariteten ved Honningsvåg lufthavn, Valan, i området 92,2 - 96,3 prosent. Tallet kan ikke fastslås nærmere som følge av underrapportering i Avinors statistikk. Ved det laveste tallet regnes alle ikke-rapporterte avganger som kansellert, ved det høyeste tallet regnes disse som gjennomført. Det vises for øvrig til departementets svar på spørsmål 59, der det gjøres nærmere rede for Avinors statistikk over regularitet.

Andre strekpunkt: Spørsmålet har vært forelagt Luftfartstilsynet og Avinor som har vurdert Honningsvåg lufthavn, Valan, i forhold til forslagene i høringsutkast til revidert forskrift om utforming av flyplasser fra mars 2003. Status for arbeidet med forskriften er omtalt i meldingens kapittel 6.1.5.

Både Luftfartstilsynet og Avinor mener at Honningsvåg lufthavn, Valan, kan tilpasses de foreslåtte kravene i høringsutkastet fra 2003. Luftfartstilsynet legger til grunn at lufthavna fortsatt kan trafikkeres med dagens

Dash 8-103 hvis det innføres flere særskilte krav til operatørene enn i dag. Dette betyr at Luftfartstilsynet mener at dagens transportstandard i hovedsak kan opprettholdes under det foreslåtte regelverket. Foreløpige interne beregninger i Luftfartstilsynet anslår at dette vil kreve et investeringsbehov på i størrelsesorden 50-100 mill. kr knyttet til utbedring av sikkerhetsområdene rundt rullebanen. I tillegg kommer foreløpig ukjente kostnader ved eventuelle tiltak for å sikre hinderfrihet.

Luftfartstilsynet viser til at investeringsbehovet kan reduseres gjennom kompenserende tiltak, som kortere banelengde og skjerpede krav til hvilke værforhold det skal være lov å fly under. Tiltakene tillater fortsatt bruk av Dash 8-103, men vil gå på bekostning av faktorer som nyttelast/kapasitet, punktlighet og regularitet.

Avinor antar med store forbehold et investeringsbehov på om lag 100 mill. kr for å oppfylle kravene i høringsutkastet og fortsette trafikeringen med Dash 8-103. I likhet med Luftfartstilsynets beregninger er disse kostnadene knyttet til utbedringer av sikkerhetsområdene. Selskapet legger til grunn at kostnadene vil bli høyere enn anslaget på minimum 100 mill. kr hvis Dash 8-103 skal fly med samme nyttelast som i dag. Også Avinors regnestykke er ekskludert foreløpig ukjente kostnader som følge av eventuelle tiltak for å sikre hinderfrihet.

Avinor legger til grunn at de foreslåtte kravene trolig gir lavere transportstandard enn dagens som følge av lavere værmessig tilgjengelighet. Avinor antar at investeringsbehovet kan reduseres hvis lufthavna trafikkeres med en mindre flytype enn dagens (10-20 seter, men avgangsvekt over 5 700 kg). Velges en enda mindre flytype (maksimalt 9 passasjerer og avgangsvekt under 5 700 kg), eventuelt helikopter, vil investeringsbehovet bli lite.

Avinor opplyser også at det er en del kostnader knyttet til tiltak for å tilfredsstille eksisterende myndighetskrav på Honningsvåg lufthavn, Valan.

I stortingsmeldingen er det vist til at det kan være aktuelt å komme tilbake til Stortinget med en ytterligere vurdering av den framtidige regionale lufthavnstrukturen i løpet av 2005. Konsekvenser av eventuell revidert forskrift om utforming av lufthavner vil stå sentralt i en slik eventuell vurdering.

Spørsmål 48

VEG - FORDELING AV STAMVEGMIDLANE PÅ FYLKE

Kan departementet opplyse korleis stamvegmidlane er fordelt på det ein skilde fylke i planperioden?

Svar:

Som det mellom anna går fram av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015 side 126, inngår også midlar til mindre investeringstiltak (mindre utbetringar, bygging av gang- og sykkelvegar, trafikktryggleikstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og rassikringstiltak), planlegging og grunnnerverv m.m. i rammene til dei ulike stamveggrutene. Prioriteringa av desse tiltaka og andre mindre prosjekt på stamvegnettet vil først bli nærare avklart i samband med utarbeidinga av handlingsprogrammet for planperioden. Som omtalt på side 126 kan dette også føre til behov for å justere fordelinga mellom stamveg-rutene.

Følgjeleg ligg det ikkje føre grunnlag for å fordele stamvegramma på fylke. Samferdselsdepartementet må eventuelt komme tilbake til dette i samband med St.prp. nr. 1 for 2006, der handlingsprogrammet for perioden 2006-2009 er føresett nærare omtalt.

Spørsmål 49

VEG - KORRIDOR 8/E6 VEST FOR ALTA

Jf. spørsmål 20

- Er heile ramma på 640 mill. kroner på E6 Nordkjosbotn - Kirkenes for perioden 2006-2015 tenkt nytta til E6 vest for Alta?

- I tilfelle ikkje, kor stor del er tenkt nytta til denne strekningen, og kva skal resten av midlane nyttast til?

Svar:

Som omtalt i Samferdselsdepartementet sitt svar på spørsmål 48, omfattar rammene til dei ulike stamveg-rutene midlar til mindre investeringstiltak, planlegging og grunnnerverv m.m., i tillegg til dei større prosjekta som er omtalte i St.meld. nr. 24. Dette gjeld også ramma til E6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknyttingar, jf. både omtalen i St.meld. nr. 24 og svaret på spørsmål 20.

Departementet legg til grunn at E6 vest for Alta får hovudprioritet. Kor mykje av ramma til denne ruta som vil bli prioritert til dette prosjektet eller andre mindre prosjekt og tiltak på ruta, vil først bli nærare avklart

gjennom arbeidet med handlingsprogrammet for planperioden.

Spørsmål 50

JERNBANE - MERÅKERBANEN

- Er auka akseltrykk av Meråkerbanen opp til 22,5 tonn lagt inn i departementets ramme for NTP-perioden, i tilfelle kva tid?

- Kva er kostnadsanslaget for dette?

Svar:

Jernbaneverket har jevnleg kontakt med aktørar som vurderer å drive jernbanetransport i den nordiske jernbanemarknaden. I denne samanheng vurderer Jernbaneverket tiltak som kan leggje til rette for å få meir gods på bane i den midtnordiske korridoren mellom aust og vest. Ei auking av tillaten aksellast til 22,5 tonn på Meråkerbanen, slik at tunge godstog kan køyre like snøgt (80 km/t) på norsk som på svensk side av riksgrensa, er i denne samanheng eit viktig tiltak.

Tiltaket er ikkje definert som eit eige prosjekt i St.meld. nr. 24 (2003-2004), men vil bli vurdert i samband med Jernbaneverket sitt handlingsprogram for 2006-2009. Forslag til program, basert på Stortinget si handsaming av Nasjonal transportplan, vil bli sendt på offentleg høyring omkring årsskiftet 2004/2005.

Tiltaket er førebels kostnadsrekna til om lag 40 mill. kr, og vil dels kunne bli finansiert med løyvingar til vedlikehald (fornyng) og dels med løyvingar til investeringar i køyrevegen innafor dei såkalla programområda (prosjektpakke "Gods"). Ei meir konkret tidfesting av tiltaksgjennomføringa vil bli gjort i Jernbaneverket sitt endelege handlingsprogram for 2006-2009, som etter planen skal leggjast fram våren 2005.

Spørsmål 51

LUFTFART - KJØREAVSTANDER LOFOTEN - EVENES

- Hva blir kjøreavstanden fra flyplassene i Leknes og Svolvær til Evenes (Harstad-Narvik lufthavn) når Lofast er ferdig bygd?

- Hva vil hastighetsbegrensingen på denne vegen bli når den er ferdigstilt?

Svar:

Når Lofast åpnes for trafikk vil kjøreavstandene fra flyplassene i Leknes og Svolvær til Harstad/Narvik lufthavn bli henholdsvis 231 km og 159 km. Fra sentrum av Leknes og Svolvær vil tilsvarende avstander bli henholdsvis 234 km og 165 km.

Lofast mellom Raftsundet og Gullsfjordbotn vil bli skiltet med fartsgrense 80 km/t. For strekningen mellom flyplassene på Leknes og Svolvær vil fartsgrensene fordele seg med 3 km, 25 km, 2 km og 42 km på henholdsvis 50 km/t, 60 km/t, 70 km/t og 80 km/t. For strekningen fra flyplassen på Svolvær til Harstad/Narvik lufthavn vil fartsgrensene fordele seg med 3 km, 15 km, 3 km, 124 km og 14 km på henholdsvis 50 km/t, 60 km/t, 70 km/t, 80 km/t og 90 km/t.

Spørsmål 52**KOLLEKTIVTRANSPORT - AVGIFTER**

- Hvilke avgifter er i dag lagt på forskjellige kollektivtransportmidler?

(Elavgift, dieselaavgift, merverdiavgift m.v).

Spørsmålet ønskes besvart på hvert enkelt transportmiddel (buss/ekspressbuss, tog, ferjer, hurtigbåt, fly mv.)

Svar:

Kollektivtrafikken betaler i første rekke avgifter knyttet til bruk av drivstoff og disse fordeler seg slik (satser for persontransport):

	Buss (inkl. ekspressbuss)	Bane	Sjøtransport	Luftfart
Drivstoffavgifter kr/liter	2,88 (Lavsvovel autodiesel)	0,405 (mineralolje)	0	0
CO₂-avgift kr/liter	0,51 (mineralolje)	0,51 (mineralolje)	0,51 (mineralolje)	0,30 (mineralolje/ flyparafin) 0,27 (bensin)
Svovelavgift/ svovelt tillegg drivstoff- avgift pr. liter	35 øre ekstra auto- dieselaavgift over 0,005 pst. vektandel svovel	7 øre pr. 0,25 pst. vektandel svovel over 0,05 pst.	7 øre pr. 0,25 pst. vektandel svovel over 0,05 pst.	2,9 øre pr. 0,25 pst. vektandel svovel over 0,05 pst.

Merknad: Jernbanen betaler grunnavgift på fyringsolje, bortsett fra museumsjernbaner, som er fritatt. Skip i utenriksfart og gods- og passasjertransport i innenriks sjøfart er imidlertid fritatt/får refusjon for denne avgiften. Skip og fly i utenriksfart er fritatt/får refusjon for CO₂-avgift og svovelavgift.

Det er i tillegg smøreoljeavgift på 1,59 kroner pr. liter for alle motor- og gearoljer. Avgiften refunderes når oljen leveres til godkjent behandling.

Vi viser videre til omtale i St.prp. nr. 1 (2003-2004) Skatte-, avgifts- og tollvedtak under kapittel 4.7 om ESA og elavgiften. Fra 1. januar 2004 ble elavgiften endret slik at kun strøm til husholdninger ble ilagt avgift. Dette har medført fritak for elavgift for blant annet tog, trikk, T-bane. Regjeringen vil komme tilbake med et nytt opplegg i Revidert nasjonalbudsjett med sikte på iverksettelse fra 1. juli 2004.

Omsetning av brukte motorvogner (inkl. busser) er ikke pålagt merverdiavgift. Det betales imidlertid en omregistreringsavgift av alle kjøretøy som tidligere har vært registrert i Norge.

Etter at persontransporttjenester er inkludert i merverdiavgiftssystemet fra 1. mars 2004 får kollektivselskapene fradrag for all inngående merverdiavgift. Det vil si at de får tilbake merverdiavgiften på kjøp av transportmidler, drivstoff, verkstedtjenester osv og at merverdiavgiftsbelastningen for selskapene blir 0. Billettinntektene ilegges 6 pst. merverdiavgift.

Flyselskapene betaler i tillegg avgifter til Avinor, og skiptrafikken til Kystverket og havnene. Dette er imidlertid betaling for konkrete tjenester (gebyrer), og ikke

avgifter for å skaffe staten inntekter eller korrigere for eksterne virkninger.

Spørsmål 53**STATENS INNTEKTER FRA BILBRUK**

Det ønskes en oppstilling over statens inntekter fra bilbruk (bensin- og dieselaavgifter) beregnet fylkesvis.

Svar:

Det finnes ikke offisiell statistikk over bilavgifter fordelt på fylker, og det vil også være svært vanskelig å lage en nøyaktig statistikk. Blant annet vil bruken av kjøretøyet, fylling av drivstoff osv. fordele seg over flere fylker. Ved å anta at drivstofforbruket fordeler seg mellom fylkene på samme måte som bilbestanden, og at sammensetningen av bilparken er relativt lik, er det mulig å lage et grovt estimat av hva bileiere i ulike fylker betaler i drivstoffavgifter.

Opplysningsrådet for vegtrafikken utarbeider årlig statistikk over kjøretøybestanden fordelt på fylker, og fordelingen av bilparken i tabellen nedenfor er pr. 31/12 2002. For bilavgiftene er det brukt det budsjetterte provenyet i saldert budsjett for 2004. "Drivstoffavgifter" er summen av bensinavgift, autodieselaavgift og CO₂-avgift på bensin og autodiesel. Det er også tatt med en tilsvarende fordeling over "Alle bilavgifter", som i tillegg til drivstoffavgiftene inkluderer engangsavgift, årsavgift, vektårsavgift, omregistreringsavgift og vrakpant.

BILAVGIFTER FORDELTE ETTER EIERENS BOSTED (ANSLAG)

	Andel bilpark (pst.)	Drivstoffavgifter (mill. kroner)	Alle bilavgifter (mill. kroner)
Østfold	5,8	940	2212
Akershus	12,1	1956	4603
Oslo	10,2	1641	3860
Hedmark	4,7	760	1788
Oppland	4,6	736	1731
Buskerud	6,0	961	2261
Vestfold	5,0	802	1887
Telemark	3,8	609	1432
Aust-Agder	2,3	369	869
Vest-Agder	3,2	514	1209
Rogaland	8,0	1290	3036
Hordaland	9,1	1477	3474
Sogn og Fjordane	2,3	369	868
Møre og Romsdal	5,2	844	1985
Sør-Trøndelag	5,6	902	2121
Nord-Trøndelag	2,9	460	1083
Nordland	4,8	782	1841
Troms	3,1	504	1185
Finnmark	1,4	233	548
Sum	100	16 148	37 993

Det kan imidlertid være store variasjoner mellom fylkene mh.t. type kjøretøy og hvor mye kjøretøyet brukes, og tallene må derfor kun benyttes som en grov indikasjon.

Spørsmål 54

LUFTFART - BRUKERE AV FLYPLASSER

Det ønskes en orientering om hvem som er de viktigste brukerne av flyplassene Florø, Førde, Sandane, Sogndal, Ørsta/Volda; gjerne brukket ned på næringslivet, turisme, syketransporter, offentlig ansatte, privatreiser mv.

Svar:

I tabellen under er reisene over de fem lufthavnene fordelt etter om de foregår i privat regi eller i forbindelse med arbeid (tjenestereiser og reiser til og fra arbeid). De arbeidsbetingede reisene er videre fordelt etter den reisendes næringstilknytning, mens privatrei-

sene er fordelt etter ulike reisehensikter. Tallene omfatter reiser foretatt av bosatte både i og utenfor områdene rundt flyplassene. Alle tall er i prosent og gjelder for 2003. Kilde for tabellen er Avinors reisevaneundersøkelse for 2003.

Av tabellen følger det at de arbeidsbetingede reisene står for rundt 2/3 av trafikken ved alle lufthavnene, unntatt Ørsta-Volda lufthavn, Hovden, der trafikken er likt fordelt mellom arbeidsbetingede og private reiser. Arbeidsbetingede reiser foretatt av ansatte i næringslivet, står for 61 prosent av alle av reiser på Florø lufthavn, 28 prosent på Ørsta-Volda lufthavn, Hovden, og rundt 40 prosent på de øvrige.

Privatreiser med ferie, inkludert helgeturer, som reisehensikt, står gjennomgående for ca. 10 prosent av alle reiser på de fem lufthavnene. Dette kan tolkes som turistreiser inn og ut av områdene rundt flyplassene. Medisinske reiser står generelt for mindre enn 5 prosent av det totale trafikkgrunnlaget på alle lufthavnene.

	Sogndal, Haukåsen	Florø	Førde, Bringeland	Sandane, Anda	Ørsta-Volda, Hovden
Olje- og gassutvinning	4	38	4	6	6
Industri	8	9	10	7	3
Øvrig næringsliv	25	15	29	26	18
Offentlig sektor	23	5	16	15	15
Ukjent	6	4	9	7	7
Sum tjenestereiser	66	71	68	61	49
Besøke slekt/venner	15	16	15	20	26
Ferie-/helgetur og lignende	11	9	10	11	12
Reise til/fra studiested	3	1	3	3	5

	Sogndal, Haukåsen	Florø	Førde, Bringeland	Sandane, Anda	Ørsta-Volda, Hovden
Annen privat reise inkludert medisinsk	5	5	5	5	8
Sum privatreiser	34	31	33	39	51
Alle reiser, samlet	100	100	100	100	100

I tillegg til medisinske reiser med rutefly, benyttes alle de fem lufthavnene også til syketransport med rutefly. Samlet var det 562 landinger og avganger med ambulansedy fly på disse lufthavnene i 2003. Fordelingen på den enkelte lufthavn framgår av følgende tabell:

Lufthavn	Antall flybevegelser
Sogndal, Haukåsen	18
Førde, Bringeland	163
Florø	61
Sandane, Anda	72
Ørsta-Volda, Hovden	248
Samlet	562

Spørsmål 55

LUFTFART - TRAFIKKUTVIKLING

Det ønskes en oversikt over trafikktutviklingen de siste 3 årene på alle regionale- og stamflyplasser.

(Antall reelle passasjerer inkludert charter (uten transitt)).

Vedlegg 1 til spørsmål 55:

Rute- og charterflyging på norske lufthavner. Antall passasjerer kommet og reist innenlands og til og fra utlandet. Eksklusive overgangspassasjerer (transit og transfer). 2001-2003. Kilde: Avinor.

	2001	2002	2003	Endring 2001- 2003 (prosent)
Oslo, Gardermoen	10 966 408	10 574 447	10 928 960	-0,3
Kristiansand, Kjevik	812 165	727 771	685 520	-15,6
Stavanger, Sola	2 491 399	2 428 272	2 433 962	-2,3
Haugesund, Karmøy	350 887	344 578	375 693	7,1
Bergen, Flesland	3 216 380	3 149 908	3 206 975	-0,3
Ålesund, Vigra	657 797	598 175	585 194	-11,0
Molde, Årø	281 874	272 609	294 765	4,6
Kristiansund, Kvernberget	225 186	205 257	196 423	-12,8
Trondheim, Værnes	2 316 217	2 207 380	2 263 025	-2,3
Bodø	836 418	768 448	803 686	-3,9
Harstad-Narvik, Evenes	415 186	373 411	384 526	-7,4
Andøya	37 542	35 797	37 168	-1,0
Bardufoss	183 551	160 374	150 631	-17,9
Tromsø	962 664	921 287	1 031 484	7,1
Alta	221 437	224 423	243 138	9,8
Lakselv, Banak	61 937	54 958	44 537	-28,1
Kirkenes, Høybuktnoen	155 533	156 299	160 439	3,2
Svalbard, Longyear	87 770	86 261	86 232	-1,8
Stamflughavner	24 280 351	23 289 655	23 912 358	-1,5

Svar:

Vedlagte tabeller viser antall passasjerer kommet og reist, eksklusive passasjerer med overgang (transitt og transfer), på norske lufthavner for årene 2001-2003. I tillegg er det oppgitt prosentvis endring i passasjertallene i samme periode. Passasjertallene omfatter både innenlandspassasjerer og passasjerer til og fra utlandet. Det gjøres i denne sammenheng oppmerksom på at innenlandspassasjerer blir telt to ganger i statistikken (både ved avreise og ankomst), mens passasjerer til og fra utlandet bare blir telt en gang (ved avreise eller ankomst). Opplysningene er fordelt på Avinors lufthavner (regionale- og stamflughavner) og ikke-statlige lufthavner, samt om reisene foregår med rute- eller charterfly.

Samferdselsdepartementet gjør oppmerksom på at tallet for antall passasjerer på de regionale lufthavnene i tabell 4.1 i stortingsmeldingen bare inkluderer passasjerer på rutefly. Inkluderes charter, får en noe høyere tall for Fagernes lufthavn, Leirin, som er den eneste av regionallufthavnene med chartertrafikk av betydning.

	2001	2002	2003	Endring 2001- 2003 (prosent)
Fagernes, Leirin	4 589	5 999	10 493	128,7
Sogndal, Haukåsen	30 790	29 241	30 928	0,4
Førde, Bringeland	53 821	55 365	58 549	8,8
Florø	87 188	91 503	96 841	11,1
Sandane, Anda	23 949	25 313	26 358	10,1
Ørsta-Volda, Hovden	27 452	33 120	37 297	35,9
Røros	10 431	8 310	9 005	-13,7
Rørvik, Ryum	16 344	16 775	17 690	8,2
Namsos	19 623	17 591	18 629	-5,1
Brønnøysund, Brønnøy	49 155	52 837	54 454	10,8
Mosjøen, Kjærstad	48 933	50 756	50 051	2,3
Sandnessjøen, Stokka	49 184	48 385	49 161	0,0
Mo i Rana, Røssvoll	72 901	74 176	73 454	0,8
Røst	9 459	9 421	8 048	-14,9
Værøy	7 870	7 725	7 371	-6,3
Leknes	76 364	75 259	73 307	-4,0
Svolvær, Helle	63 870	62 573	59 866	-6,3
Stokmarknes, Skagen	82 001	80 099	80 217	-2,2
Narvik, Framnes	33 037	32 142	21 067	-36,2
Hasvik	5 774	5 360	4 624	-19,9
Sørkjosen	13 442	11 508	10 095	-24,9
Hammerfest	65 959	71 528	86 471	31,1
Honningsvåg, Valan	12 720	14 534	12 643	-0,6
Mehamn	13 053	12 689	12 020	-7,9
Berlevåg	6 000	5 652	5 273	-12,1
Båtsfjord	14 586	11 804	10 966	-24,8
Vardø, Svartnes	12 571	10 988	11 363	-9,6
Vadsø	67 140	62 132	59 476	-11,4
Regionale lufthavner	978 206	982 785	995 717	1,8
Avinors lufthavner	25 258 557	24 272 440	24 908 075	-1,4
Geilo, Dagali	4 192	8 858	6 486	54,7
Sandefjord, Torp	743 181	1 003 450	1 076 897	44,9
Skien, Geiteryggen	14 153	6 711	4 116	-70,9
Notodden	1 606	2 235	1 937	20,6
Farsund, Lista	691	280	20	-97,1
Stord, Sørstokken	19 989	27 294	29 546	47,8
Ikke-statlige lufthavner	783 812	1 048 828	1 119 002	42,8
Alle lufthavner	26 042 369	25 321 268	26 027 077	-0,1

Vedlegg 2 til spørsmål 55:

Ruteflyging på norske lufthavner. Antall passasjerer kommet og reist innenlands og til og fra utlandet. Eksklusive overgangspassasjerer (transit og transfer). 2001-2003. Kilde: Avinor.

Oslo, Gardermoen	9 528 218	9 278 785	9 813 306	3,0
Kristiansand, Kjevik	783 438	703 806	658 418	-16,0
Stavanger, Sola	2 311 530	2 264 220	2 286 955	-1,1
Haugesund, Karmøy	349 279	342 248	373 157	6,8
Bergen, Flesland	3 027 774	2 934 813	3 000 773	-0,9
Ålesund, Vigra	632 302	569 306	561 705	-11,2
Molde, Årø	281 401	272 500	291 509	3,6
Kristiansund, Kvernberget	216 349	204 593	194 502	-10,1
Trondheim, Værnes	2 130 199	2 041 679	2 129 369	-0,0

	2001	2002	2003	Endring 2001- 2003 (prosent)
Bodø	818 522	755 802	787 265	-3,8
Harstad-Narvik, Evenes	411 463	367 938	374 717	-8,9
Andøya	37 519	35 701	37 098	-1,1
Bardufoss	182 356	160 374	150 631	-17,4
Tromsø	947 917	901 325	1 013 401	6,9
Alta	221 365	223 494	242 710	9,6
Lakselv, Banak	54 394	49 213	39 866	-26,7
Kirkenes, Høybukta	154 817	155 549	159 732	3,2
Svalbard, Longyear	84 235	83 661	83 954	-0,3
Stamlufthavner	22 173 078	21 345 007	22 199 068	0,1
Fagernes, Leirin	1 953	4 624	5 981	206,2
Sogndal, Haukåsen	30 790	29 241	30 877	0,3
Førde, Bringeland	53 782	55 365	58 549	8,9
Florø	87 188	91 503	96 841	11,1
Sandane, Anda	23 949	25 313	26 358	10,1
Ørsta-Volda, Hovden	27 452	33 120	37 297	35,9
Røros	8 977	7 789	8 548	-4,8
Rørvik, Ryum	16 344	16 775	17 690	8,2
Namsos	19 623	17 591	18 629	-5,1
Brønnøysund, Brønnøy	49 155	52 837	54 294	10,5
Mosjøen, Kjærstad	48 933	50 756	50 051	2,3
Sandnessjøen, Stokka	49 184	48 385	49 161	-0,0
Mo i Rana, Røssvoll	72 901	74 176	73 454	0,8
Røst	9 356	9 421	8 048	-14,0
Værøy	7 870	7 725	7 371	-6,3
Leknes	76 364	75 259	73 307	-4,0
Svolvær, Helle	63 870	62 573	59 796	-6,4
Stokmarknes, Skagen	82 001	80 099	80 217	-2,2
Narvik, Framnes	33 009	32 142	21 067	-36,2
Hasvik	5 774	5 360	4 624	-19,9
Sørkjosen	13 442	11 508	10 095	-24,9
Hammerfest	65 959	71 528	86 471	31,1
Honningsvåg, Valan	12 720	14 534	12 643	-0,6
Mehamn	13 051	12 689	12 020	-7,9
Berlevåg	5 940	5 652	5 273	-11,2
Båtsfjord	14 586	11 804	10 966	-24,8
Vardø, Svartnes	12 563	10 968	11 346	-9,7
Vadsø	67 140	62 132	59 475	-11,4
Regionale lufthavner	973 876	980 869	990 449	1,7
Avinors lufthavner	23 146 954	22 325 876	23 189 517	0,2
Geilo, Dagali	891	1 431	755	-15,3
Sandefjord, Torp	654 504	917 095	1 005 377	53,6
Skien, Geiteryggen	12 723	6 503	3 971	-68,8
Notodden	1 567	2 209	1 665	6,3
Farsund, Lista	605	37	0	-100,0
Stord, Sørstokken	18 053	25 487	29 258	62,1
Ikke-statlige lufthavner	688 343	952 762	1 041 026	51,2
Alle lufthavner	23 835 297	23 278 638	24 230 543	1,7

	2001	2002	2003	Endring 2001- 2003 (prosent)
Vedlegg 3 til spørsmål 55:				
Charterflyging på norske lufthavner. Antall passasjerer kommet og reist innenlands og til og fra utlandet. Eksklusive overgangspassasjerer (transit og transfer). 2001-2003. Kilde: Avinor.				
Oslo, Gardermoen	1 438 190	1 295 662	1 115 654	-22,4
Kristiansand, Kjevik	28 727	23 965	27 102	-5,7
Stavanger, Sola	179 869	164 052	147 007	-18,3
Haugesund, Karmøy	1 608	2 330	2 536	57,7
Bergen, Flesland	188 606	215 095	206 202	9,3
Ålesund, Vigra	25 495	28 869	23 489	-7,9
Molde, Årø	473	109	3 256	588,4
Kristiansund, Kvernberget	8 837	664	1 921	-78,3
Trondheim, Værnes	186 018	165 701	133 656	-28,1
Bodø	17 896	12 646	16 421	-8,2
Harstad-Narvik, Evenes	3 723	5 473	9 809	163,5
Andøya	23	96	70	204,3
Bardufoss	1 195	0	0	-100,0
Tromsø	14 747	19 962	18 083	22,6
Alta	72	929	428	494,4
Lakselv, Banak	7 543	5 745	4 671	-38,1
Kirkenes, Høybukta	716	750	707	-1,3
Svalbard, Longyear	3 535	2 600	2 278	-35,6
Stamlufthavner	2 107 273	1 944 648	1 713 290	-18,7
Fagernes, Leirin	2 636	1 375	4 512	71,2
Sogndal, Haukåsen	0	0	51	0,0
Førde, Bringeland	39	0	0	-100,0
Florø	0	0	0	0,0
Sandane, Anda	0	0	0	0,0
Ørsta-Volda, Hovden	0	0	0	0,0
Røros	1 454	521	457	-68,6
Rørvik, Ryum	0	0	0	0,0
Namsos	0	0	0	0,0
Brønnøysund, Brønnøy	0	0	160	0,0
Mosjøen, Kjærstad	0	0	0	0,0
Sandnessjøen, Stokka	0	0	0	0,0
Mo i Rana, Røssvoll	0	0	0	0,0
Røst	103	0	0	-100,0
Værøy	0	0	0	0,0
Leknes	0	0	0	0,0
Svolvær, Helle	0	0	70	0,0
Stokmarknes, Skagen	0	0	0	0,0
Narvik, Framnes	28	0	0	-100,0
Hasvik	0	0	0	0,0
Sørkjosen	0	0	0	0,0
Hammerfest	0	0	0	0,0
Honningsvåg, Valan	0	0	0	0,0
Mehamn	2	0	0	-100,0
Berlevåg	60	0	0	-100,0
Båtsfjord	0	0	0	0,0
Vardø, Svartnes	8	20	17	112,5
Vadsø	0	0	1	0,0
Regionale lufthavner	4 330	1 916	5 268	21,7
Avinors lufthavner	2 111 603	1 946 564	1 718 558	-18,6

	2001	2002	2003	Endring 2001-2003 (prosent)
Geilo, Dagali	3 301	7 427	5 731	73,6
Sandefjord, Torp	88 677	86 355	71 520	-19,3
Skien, Geiteryggen	1 430	208	145	-89,9
Notodden	39	26	272	597,4
Farsund, Lista	86	243	20	-76,7
Stord, Sørstokken	1 936	1 807	288	-85,1
Ikke-statlige lufthavner	95 469	96 066	77 976	-18,3
Alle lufthavner	2 207 072	2 042 630	1 796 534	-18,6

Spørsmål 56

VEG - ALTERNATIV FORDELING AV FYLKESFORDELT RIKSVEGRAMME

Kunne det antydes en fordeling av fylkesfordelt riksvegramme på fylkene dersom trafikkmengde på det øvrige riksvegnett ble lagt til grunn for fordelingen?

Svar:

I tabellen nedenfor vises fordelingen av den foreslåtte investeringsrammen til øvrig riksvegnett for peri-

oden 2006-2015 dersom denne skulle fordeles etter trafikkarbeid på øvrig riksvegnett, sammenholdt med fordelingen i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015. Trafikkarbeidet i det enkelte fylke er regnet som gjennomsnittlig antall kjøretøy i begge retninger (ÅDT) multiplisert med km øvrig riksvegnett. Det er ikke tatt hensyn til sykkeltrafikkarbeid eller kollektivtransport på bane. En fordeling bare etter trafikkarbeid har forholdsvis liten interesse, da det må tas utgangspunkt i eksisterende vegstandard.

Fylke	Fordeling etter trafikkarbeid		Fordelingen i St.meld. nr. 24	
	Mill. kr	Pst.	Mill. kr	Pst.
Østfold	1 441	9,4	810	5,3
Akershus	1 318	8,6	1 250	8,1
Oslo	551	3,6	1 320	8,6
Hedmark	852	5,5	490	3,2
Oppland	659	4,3	440	2,9
Buskerud	975	6,3	900	5,8
Vestfold	1 013	6,6	640	4,2
Telemark	648	4,2	710	4,6
Aust-Agder	474	3,1	480	3,1
Vest-Agder	484	3,1	580	3,8
Rogaland	1 430	9,3	1 190	7,7
Hordaland	1 730	11,2	1 880	12,2
Sogn og Fjordane	387	2,5	960	6,2
Møre og Romsdal	791	5,1	1 060	6,9
Sør-Trøndelag	590	3,8	620	4,0
Nord-Trøndelag	577	3,7	450	2,9
Nordland	693	4,5	700	4,5
Troms	588	3,8	620	4,0
Finnmark	198	1,3	300	1,9
Ramme	15 400	100,0	15 400	100,0

Spørsmål 57

LUFTFART – AVGIFTER/STAMRUTEFLYPLASSER

Om det ble lagt til grunn at hver stamruteflyplass skulle være selvfinansierende, hvor mye måtte da lufthavnsavgiftene øke på de forskjellige flyplasser for å få dem til å gå i balanse?

Svar:

Avinor opplyser at et svar på dette spørsmålet vil kreve relativt omfattende utredninger, blant annet som følge av kompleksiteten i taksregulativet og virkninger på etterspørselen. Pr. i dag mangler dessuten Avinor det tallmessige grunnlaget for å utføre denne type beregninger, jf. også Samferdselsdepartementets svar på

spørsmål 46, der det er vist til at Avinor som følge av betydelige ufordelte felleskostnader foreløpig ikke har totaloversikt over samtlige inntekter og kostnader fordelt på den enkelte lufthavn. Omorganiseringen i Avinor vil gi bedre grunnlag for å svare på denne type spørsmål i framtida.

Spørsmål 58

LUFTFART – AVGIFTER TIL SIKKERHETSKONTROLL/
KRYSSSUBSIDIERING

Det bes om en orientering om eventuell krysssubsidi-ering vedrørende avgifter til sikkerhetskontrollen mellom stamflyplasser og de regionale flyplassene (jf. ilegging kr 42 per passasjer jevnt); og om en slik krysssubsidi-ering er i henhold til lovverket i EU/EØS.

Svar:

Avinor vil i løpet av 2004 gjennomføre tiltak for å tilfredsstille kravene i EUs regelverk mot terror og sabotasje. Gjennom EØS-avtalen er dette regelverket også gjort gjeldende i Norge fra 5. mai 2004. En stamluft-havn og 24 av Avinors 28 regionallufthavner har fått utsettelse til 1. januar 2005. Avinor forventer at tiltakene vil påføre selskapet drifts- og kapitalkostnader på om lag 420 mill. kr i 2004. Dette fordeler seg med 385 mill. kr på stamlufthavnene og ca 35 mill. kr på regionallufthavnene. Kostnadene på de lufthavnene der regelverket ikke innføres i 2004 (hovedsakelig regionallufthavner), er knyttet til opplæring av personell og avskrivninger.

I forbindelse med innføringen av regelverket mot terror og sabotasje, har EU-kommisjonen varslet at den vil komme tilbake med retningslinjer til hvordan tiltakene skal finansieres. I påvente av dette har Regjeringen lagt til grunn at kostnadene skal dekkes gjennom brukerbetaling. Dette er i tråd med prinsippet om at luftfartens infrastruktur i hovedsak skal være brukerfinansiert. Samme praksis er fulgt i flere EU-land.

Avinors kostnader i forbindelse med tiltak mot terror og sabotasje har hittil blitt finansiert via de ordinære lufthavnsavgiftene. Fra 1. juni 2004 vil det bli innført en egen sikkerhetsavgift på 42 kr pr. passasjer ørmerket disse tiltakene. Avgiftssatsen vil bli den samme på stam- og regionallufthavnene. Finansieringsopplegget innebærer en krysssubsidi-ering fra stamlufthavnene til regionallufthavnene på rundt 15 mill. kr i 2004. Avgiftssatsen for 2005 er foreløpig ikke fastsatt. Krysssubsidi-eringen vil imidlertid etter alt å dømme øke når sikkerhetskontrollene etter planen blir innført på samtlige regionallufthavner fra 1. januar 2005.

Når det gjelder spørsmålet om krysssubsidi-ering er tillatt etter EØS-avtalen, vil Samferdselsdepartementet vise til at EU-kommisjonen i 1997 la fram et forslag til direktiv om utforming av lufthavnavgifter. Forslaget innebar blant annet at avgiftene skulle basere seg på kostnadene ved den enkelte lufthavn, og at det i mindre grad skulle være anledning til å overføre midler mellom lufthavnene. Forslaget ble senere trukket på grunn av motstand fra flere medlemsland. Pr. i dag har en derfor lagt til grunn at krysssubsidi-ering innen et lufthavn-

nett kan være tillatt etter EØS-avtalen. Samferdselsdepartementet tar for øvrig sikte på å notifisere sikkerhetsavgiften overfor ESA.

Spørsmål 59

LUFTFART - REGULARITET PÅ FLYPLASSENE

Det ønskes en oversikt over regulariteten på alle flyplassene (både stam- og regionalflyplasser).

Svar:

Med regularitet menes antall avganger som faktisk blir gjennomført, i prosent av antall planlagte avganger. Fra og med 2002 har Avinor ført statistikk over regulariteten ved norske lufthavner. Avganger kan kanselleres som følge av værforhold, forhold på lufthavna luft-havneier er ansvarlig for, forhold i flysikkerhetstjenesten, samt forhold i flyselskapene.

Tall over faktisk gjennomførte avganger, kanselleringer og opplysninger om planlagte avganger, leveres fra flyselskapene. For nesten alle lufthavnene viser det seg at summen gjennomførte avganger og kanselleringer som flyselskapene innrapporterer, er mindre enn antallet planlagte avganger. Om de ikke-rapporterte avgangene er gjennomført eller kansellert, er umulig å si på grunnlag av det innrapporterte materialet.

Ved å regne samtlige ikke-rapporterte avganger som kansellert, vil en finne en nedre grense for regulariteten, mens en ved å regne alle ikke-rapporterte avgangene som gjennomført, vil finne en øvre grense for regulariteten. Vedlagte tabell gir en oversikt over regulariteten målt på disse to måtene. I tillegg er det tatt med en kolonne som viser ikke-rapporterte avganger i prosent av planlagte avganger. Tallene gjelder for 2003.

Av tabellen framgår det at det er betydelig underrapportering på flere lufthavner. Tallene sier heller ikke noe om årsaken til kanselleringene. Dette gjør det vanskelig å tolke tallene.

Vedlegg til Spørsmål 59: Avinors lufthavner og ikke-statlige lufthaver. Regularitet. 2003. Kilde: Avinor.

	Ikke rap- porterte avganger i prosent av planlagte avganger	Rappor- terte avganger i prosent av planlagte avganger	Rappor- terte og ikke rap- porterte i prosent av planlagte avganger
Oslo, Gardermoen	4,7	93,9	98,6
Kristiansand, Kjevik	2,8	95,8	98,6
Stavanger, Sola	1,3	97,0	98,2
Haugesund, Karmøy	3,1	95,2	98,3
Bergen, Flesland	2,4	95,5	98,0
Ålesund, Vigra	1,1	98,1	99,2
Molde, Årø	1,3	97,1	98,5
Kristiansund,			
Kvernberget	2,2	95,3	97,5
Trondheim, Værnes	2,4	96,1	98,5
Bodø	4,3	93,7	98,0
Harstad-Narvik,			
Evenes	0,9	98,0	98,9

	<i>Ikke rapporterte avganger i prosent av planlagte avganger</i>	<i>Rapporterte avganger i prosent av planlagte avganger</i>	<i>Rapporterte og ikke rapporterte i prosent av planlagte avganger</i>
Andøya	2,3	95,8	98,1
Bardufoss	0,4	98,6	99,0
Tromsø	1,7	96,8	98,5
Alta	1,3	97,4	98,7
Lakselv, Banak	2,3	95,4	97,7
Kirkenes, Høybuktnoen	2,9	94,2	97,1
Svalbard, Longyear	1,6	97,6	99,2
Stamlufthavner	3,3	95,1	98,4
Fagernes, Leirin	5,3	92,2	97,5
Sogndal, Haukåsen	1,5	95,1	96,6
Førde, Bringeland	0,9	94,9	95,8
Florø	13,1	85,1	98,2
Sandane, Anda	2,8	94,2	97,1
Ørsta-Volda, Hovden	3,5	94,4	97,9
Røros	1,9	97,2	99,1
Rørvik	2,3	95,6	98,0
Namsos	1,6	95,9	97,5
Brønnøysund	7,6	90,2	97,8
Mosjøen, Kjerstad	3,7	93,7	97,4
Sandnessjøen, Stokka	1,6	96,5	98,1
Mo i Rana, Røssvoll	3,5	94,7	98,2
Røst	11,3	87,9	99,2
Værøy	10,8	89,2	100,0
Leknes	8,4	87,2	95,6
Svolvær, Helle	1,6	92,3	93,9
Stokmarknes, Skagen	1,0	95,8	96,8
Narvik, Framnes	11,4	88,0	99,4
Sørkjosen	2,4	93,2	95,6
Hasvik	4,4	92,6	96,9
Hammerfest	3,1	93,7	96,8
Honningsvåg	4,1	92,2	96,3
Mehamn	5,6	91,9	97,5
Båtsfjord	3,9	93,5	97,4
Berlevåg	5,1	92,9	98,0
Vardø, Svartnes	4,6	90,8	95,4
Vadsø	3,1	94,4	97,5
Regionale lufthavner	4,5	92,7	97,2
Avinors lufthavner	3,5	94,7	98,2
Geilo, Dagali	97,1	2,9	100,0
Skien, Geitryggen	97,5	0,2	97,8
Sandefjord, Torp	1,2	97,0	98,2
Farsund, Lista	100,0	0,0	100,0
Notodden	100,0	0,0	100,0
Stord, Sørstokken	5,8	92,2	98,1
Ikke-statlige lufthavner	6,2	92,0	98,2
Alle lufthavner	3,6	94,6	98,2

Spørsmål 60

LUFTFART – FAGERNES LUFTHAVN, LEIRIN/
KONSEKVENSER VED FORSLAG I MELDINGEN OG VED
EV. NEDLEGGING

- Hva kan det økonomiske tap være for næringsliv/ reiseliv ved opphør av anbudsroute til Fagernes flyplass, Leirin?
- Hva vil ekstrakostnadene for turisme/næringsliv bli ved at anbudsrueten til Leirin opphører?
- Hvor stor kan reduksjonen i antall ansatte bli dersom Fagernes flyplass, Leirin, nedbygges? (flyplassansatte, helikopterskole, reiseliv mv.)

Svar:

- Samferdselsdepartementet legger til grunn at det i spørsmålet ønskes en oversikt over lokale ringvirkninger for næringsliv, sysselsetting og bosetting av en nedlegging av anbudsruta mellom Fagernes lufthavn, Leirin, og Oslo lufthavn, Gardermoen.

I meldingen er det vist til at passasjergrunnlaget for ruten på Leirin over tid har vist seg begrenset, noe som tyder på at anbudsruta ikke har vesentlig betydning for den regionale utviklingen. Etter Samferdselsdepartementets vurdering er det først og fremst chartervirksomheten på Leirin som gir opphav til lokale ringvirkninger. Ringvirkninger av denne virksomheten er omtalt i departementets svar på spørsmål 27 iii).

- Samferdselsdepartementet legger til grunn at det her spørres om virkningene på næringslivets og tilreisendes turistenes reisekostnader ved en nedlegging av den statlige anbudsruta på Fagernes lufthavn, Leirin, jf. også departementets svar på spørsmål 63.

En nedlegging av anbudsruta på Leirin vil føre til at de passasjerene som benytter ruta i dag, vil måtte velge et annet transportmiddel, dvs. bil eller buss. Dette vil føre til lengre reisetid og økte tidskostnader som følge av at bil og buss tar lengre tid enn fly. De som i dag reiser med fullprisbillett på fly, vil videre få lavere billett-kostnader (bensinkostnader mv. hvis de kjører egen bil), mens de som reiser på rabatterte flybilletter, vil oppleve noenlunde uendrede billett-kostnader/bensinkostnader mv.

Ut fra Avinors reisevaneundersøkelse for 2003 anslår Avinor at næringslivsreisende står for rundt 40 prosent av passasjergrunnlaget på Fagernes lufthavn, Leirin. Dette tilsvarer rundt 2 400 passasjerer kommet og reist i året. Næringslivet er avhengig av fleksible flybilletter. Det er derfor ikke urimelig å anta at næringslivets reiser stort sett foregår på fullprisbillett. Ut fra det som er sagt over, vil nedlegging av anbudsruta derfor føre til lavere billett-kostnader/bensinkostnader mv. for denne gruppa. På den annen side øker tidsbruken og tidskostnadene. Ifølge beregninger fra Avinor vil disse virkningene i stor grad oppveie hverandre. En nedlegging av anbudsruta vil derfor ut fra disse beregningene ha begrenset effekt på næringslivets reisekostnader.

Avinors reisevaneundersøkelse fra 1998 viste at tilreisende turister utgjør en andel på 5 prosent av totalt passasjervolum på Leirin, 2003-undersøkelsen viser 29 prosent. Det er usikkerhet knyttet til disse tallene. En andel i området 10-30 prosent tilsvarende 600-1 800 passasjerer kommet og reist årlig. Antas det at disse i dag reiser på rabatterte flybilletter, og at alternativet ved en nedlegging av anbudsruta er buss, øker transportkostnadene for tilreisende turister med i størrelsesorden 60 000 – 80 000 kr pr. år. Lokalt er det vist til at charteroperatører ofte må overbooke charterflygningene og at de dermed er avhengige av å finne alternative reisemåter for de overtallige.

- iii) Fagernes lufthavn, Leirin, er i dag åpen 12 timer per døgn. Lufthavna har landinger med rute- og charterfly, foruten virksomheten ved helikopterskolen. I tillegg arrangerer Royal Air Force øvelser i området om vinteren. Helikopterskolen er avhengig av kontakt med tårnet for å kunne drive radio- og skole- og redningstjeneste. Skolen opplyser også at det er viktig for dem at flyplassen har brann- og redningstjeneste.

Sysselsettingen ved Fagernes lufthavn er i dag som følger:

- Avinor har 14 fast ansatte, inklusive personell knyttet til handlingsevne.
- Ved anløp av chartermaskiner benyttes i tillegg ekstrahjelp. Typisk bemanning er da 6 fast ansatte og 6 ekstrahjelp til stede samtidig.
- Helikopterskolen har 10 ansatte.

Ved nedlegging av anbudsruta vil driftskonseptet på Leirin bli dimensjonert av den gjenværende trafikken. Avinor har foreløpig ikke beregnet hva dette vil bety for sysselsettingen på lufthavna.

Spørsmål 61

LUFTFART - FAGERNES LUFTHAVN/CHARTERTURISTER

Det ønskes en oversikt over antall charterturister på Leirin.

Svar:

I 2003 ble det registrert 4 512 charterpassasjerer på Fagernes lufthavn, Leirin, hvorav de aller fleste, 4 210, var charterpassasjerer til og fra utlandet. Utenlands chartertrafikk over Leirin har vært varierende: Trafikktallene nådde en foreløpig topp i årene 1992-1994, med mellom 21 000 og 23 000 passasjerer. I 2002 var trafikken nede på 1 375 passasjerer, mens den altså økte til 4 210 i 2003. Det vises for øvrig til departementets svar på spørsmål 27.

Spørsmål 62

LUFTFART - KOMPENSASJONSMIDLER VED NEDLEGGING AV LUFTHAVNER MV./OPPFLØGING AV SPØRSMÅL/SVAR NR. 16

- i) I forbindelse med nedleggelse av anbudsruta Fagernes lufthavn - Oslo lufthavn, Gardermoen, foreslås at midlene alternativt blir brukt på andre prosjekter. - Hvilke prosjekter tenkes det på her?

- ii) Det ønskes en status for prosjektet Fønhus - Bagn på E16 i vegplansammenheng og evt. budsjettssammenheng (dvs. i hvilke stortingsdokumenter prosjektet er blitt omtalt når det gjelder framdrift).

Svar:

- i) Som kompensasjon for å legge ned den statlige anbudsruta Fagernes lufthavn, Leirin - Oslo lufthavn, Gardermoen, fra 31. mars 2006, foreslår Regjeringen at 70 mill. kr brukes til prosjektet Fønhus - Bagn på E16. Dersom det ikke blir tilslutning til forslaget om nedleggelse av anbudsruta, forutsetter Samferdselsdepartementet at midlene blir brukt til andre prosjekter. Hvilke prosjekter som eventuelt blir aktuelle, forutsettes vurdert i forbindelse med arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2006-2015.
- ii) Samferdselsdepartementet har ikke tidligere omtalt prosjektet E16 Fønhus - Bagn i vegplansammenheng, det vil si stortingsmeldinger om Norsk vegplan, Norsk veg- og vegtrafikkplan eller Nasjonal transportplan. Departementet har heller ikke omtalt prosjektet i de årlige budsjettproposisjonene. I handlingsprogrammet for strekningsvise investeringer på stamvegnettet 2002-2011, fastsatt av Vegdirektoratet 05.10.2001, er prosjektet E16 Fønhus - Bagn vurdert som aktuelt å gjennomføre i siste del av tiårsperioden, det vil si 2006-2011.

Spørsmål 63

LUFTFART - NARVIK LUFTHAVN/KONSEKVENSER VED NEDLEGGING

Hva vil ekstrakostnadene for turisme/næringsliv bli ved at flyplassen i Narvik nedlegges?

Svar:

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det her spørres om virkningen på næringslivets og tilreisendes turisters reisekostnader ved en nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes, jf. også departementets svar på spørsmål 60.

Samferdselsdepartementet vil innledningsvis vise til stortingsmeldingen, der det er referert til Avinors reisevaneundersøkelse for 2003, som viser at 80 prosent av dem som reiser til og fra Narvik med fly, benytter seg av Harstad-Narvik lufthavn, Evenes.

Det er grunn til å tro at en nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes, vil primært gjøre reiser mellom Narvik og Bodø mer tungvint. For andre reiser til og fra Narvik virker Evenes i mange tilfeller som det beste alternativet. En nedlegging av Framnes vil føre til at de passasjerene som benytter lufthavna i dag, vil få lengre avstand til nærmeste lufthavn. Dette gir seg utslag i høyere reisekostnader. Ut fra Avinors reisevaneundersøkelse for 2003 anslår Avinor at næringslivet står for rundt 50 prosent av de passasjerene som reiser over Narvik lufthavn, Framnes. Med en trafikk på 21 000 passasjerer kommet og reist årlig betyr dette at næringslivet vil bli påført de ekstrakostnadene som følger av at ca. 10 500 passasjerer får lengre reise til og fra flyplassen ved en nedlegging. Avinor anslår at disse

kostnadene vil utgjøre rundt 1,7 mill kr årlig. Ca. 3/4 av belastningen anslås å falle på det lokale næringslivet.

Avinors reisevaneundersøkelse fra 1998 viste at tilreisende turister utgjør en andel på rundt 3 prosent av totalt passasjervolum på Framnes, mens 2003-undersøkelsen viser null prosent. Det er usikkerhet knyttet til disse tallene. Det bør likevel kunne legges til grunn at ekstrakostnadene for tilreisende turister av en nedlegging av lufthavna blir relativt små.

Avslutningsvis vil departementet vise til at en nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes, kan bidra til å styrke tilbudet på Evenes, noe som kan være positivt for regionen som helhet.

Spørsmål 64

LUFTFART - SIKKERHETEN PÅ KORTBANENETTET

Satellittbaserte navigasjonssystemer (SCAT-I) er forutsatt installert på kortbanenettet (jf. St. meld. nr. 15 (1994-1995)).

- i) Hvor mye gjenstår før systemet er installert på samtlige flyplasser?
- ii) Er den foreslåtte rammen tilstrekkelig for å dekke hele kortbanenettet i planperioden?

Svar:

- i) Spørsmålet har vært forelagt Avinor. Avinor opplyser at det i 1996 ble etablert et prosjekt for å følge opp de spørsmål vedrørende satellittbaserte navigasjonssystemer som ble tatt opp i St.meld. 15 (1994-1995). I tillegg til Luftfartsverket/Avinor har både Luftfartstilsynet, Widerøe og industrien deltatt i arbeidet. Det har oppstått en rekke problemer når det gjelder sertifiseringen, og utviklingen har vist seg å være betydelig mer tids- og ressurskrevende enn opprinnelig antatt. En av de viktigste årsakene til dette har vært forsinket fremdrift hos de amerikanske luftfartsmyndighetene (FAA).

Avinor opplyser videre at det er utført vellykkede tester av bakkestasjoner og flybårent utstyr (avionikk) på to lufthavner i Norge, men at ingen flyplasser pr. i dag har operativt utstyr. Det er dessuten fortsatt knyttet risiko til godkjenningssprosessen og industriens videre satsing på SCAT-systemene.

Dersom utviklingsprosjektet blir vellykket, forventer Avinor at myndighetsgodkjenning av flybårent utstyr og bakkestasjon kan foreligge medio 2005. Avinor ser deretter for seg en eventuell utplassering av bakkestasjoner på 3-4 regionalplasser per år. For at systemet skal kunne brukes, må dessuten operatørene anskaffe og installere nødvendig flybårent utstyr.

- ii) Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken når det er avklart om utviklingsprosjektet blir vellykket og om det blir godkjent for bruk.

Spørsmål 65

TRANSPORTKORRIDORENE - STREKNINGSVISE INVESTINGER/DETALJERT OPPSTILLING

Jf. tabell 8.2 i meldinga.

- Det bes om en mer detaljert oversikt over hvordan investeringsprosjektene er fordelt i perioden 2006-2009 og 2009-2015.

Svar:

Vedlagt følger en oversikt over hvordan prosjekter/tiltak som er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015, fordeler seg på periodene 2006-2009 og 2010-2015. Vegprosjekter som regnes som bundne er merket med "(B)". Tabellen omfatter også vegprosjekter som finansieres over post 29 Vederlag til OPS-prosjekter og post 35 Vegutbygging i Bjørvika.

Spørsmål 65. Transportkorridorene - mer detaljert oppstilling

	Foreslått 2006-2009 (statlige midler)	Foreslått 2010-2015 (statlige midler)	Forutsatt bompenger eller annen tilleggs- finansiering	Fylke
Korridor 1				
E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	2 000	250		
E6 Svingenskoen - Åsgård	950	50	1 000	Østfold
E6 Vinterbru - Stenfelt - Assurtjern	950	50		Akershus
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
Østfoldbanen (Oslo-Kornsjø)	490	3 840		
Kolbotn - Ski, nytt dobbeltspor inkl. Ski stasjon	490	2 490		Akershus
Oslo - Kolbotn (oppstart nytt dobbeltspor)		410		Oslo
Haug - Onsøy (ny dobbeltsporsparsell)		940		Østfold
Sum totalt	2 490	4 090		

	Foreslått 2006-2009 (statlige midler)	Foreslått 2010-2015 (statlige midler)	Forutsatt bompenger eller annen tilleggs- finansiering	Fylke
Korridor 2				
E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo	260	790		
Ev 18 Momarken - Askim (Sekkelsten)	100	200	100	Østfold
Ev 18 utenom Askim sentrum (Sekkelsten - Krosby) (B)	x		x	Østfold
Ev 18 vestover fra Askim (Krosby - Knapstad)		x	x	Østfold
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x	x	
Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta	280	380		
Rv 2 Kløfta - Nybakk (B)	x		x	Akershus
Rv 2 Nybakk - Kongsvinger		x	x	Akershus/ Hedmark
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
Rv 35 Jessheim - Hønefoss - Hokksund	30	30		
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	30	30		
Sum totalt	570	1 200		
Korridor 3				
E18 Oslo - Kristiansand	2 040	1 790		
E18 Bjørvikaprojektet (post 35 Bjørvika) *)	(x)	(x)	(x)	Oslo
E18 Grimstad - Kristiansand (post 29 OPS) *)	(x)		(x)	Aust-Agder
E18 Motorvegbrua i Drammen (Høvik - Frydenhaug) (B)	x			Buskerud
E18 Ny Drammensbru (Frydenhaug) - Eik	700			Buskerud
E18 Kopstad - Gulli (B)	x		x	Vestfold
E18 i Vestfold - videre utbygging		1 500	2 500	Vestfold
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum	50	50		
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	50	50		
Rv 150 Ring 3 Oslo (Ulvensplitten - Tjernsmyr)	750	130		
Rv 150 Ulvensplitten - Sinsen **)	700	(x)	400	Oslo
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	50	x		
Drammensbanen (Oslo S - Drammen)	1 870	470		
Lysaker - Sandvika (nytt dobbeltspor)	1 260	470		Akershus
Lysaker stasjon	550			Akershus
Sandvika - Asker	50			Akershus
Lieråstunnelen	10			Akershus/ Buskerud (ca. 50/50)
Vestfoldbanen (Drammen - Skien)	270	1 830		
Barkåker - Tønsberg (ny dobbeltsporparsell)	270	410		Vestfold
Holm - Holmestrand (ny dobbeltsporet trasé)		1 050		Vestfold
Farriseidet - Posgrunn (ny enkeltsporet bane (Eidanger- gertunn.))		370		Vestfold/ Telemark (ca. 50/50)
Sørlandsbanen (Drammen - Stavanger)	1 050			
Sandnes - Stavanger (utbygging til dobbeltspor)	740			Rogaland
Ny godsterminal Ganddal	310			Rogaland
Sum totalt	6 030	4 270		

	Foreslått 2006-2009 (statlige midler)	Foreslått 2010-2015 (statlige midler)	Forutsatt bompenger eller annen tilleggs- finansiering	Fylke
Korridor 3/4				
E39 Kristiansand - Stavanger - Bergen	280	2 050		
E39 Handeland - Fedal (post 29 OPS) *)	(x)			
E39 Vigeland - Osestad		x		Vest-Agder
E39 Eiganestunnelen		x	x	Rogaland
E39 Smiene - Harestad		x		Rogaland
E39 over Stord (B)	x		x	Hordaland
E39 Svegatjørn - Rådal		x	x	Hordaland
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
Korridor 4				
E39 Bergen - Ålesund med tilknytninger	540	1 090		
E39 Vågsbotn - Hylkje		x		Hordaland
E39 sør for Romarheimsdalen		x		Hordaland
E39 gjennom Romarheimsdalen (Romarheim bru - Nipetjørn)	x			Hordaland
E39 i Sogn og Fjordane	x	x		Sogn og Fjordane
E39 Kvivsvegen	x	x		Sogn og Fjordane/Møre og Romsd.
Rv 5 Florø - Førde (refusjon)	x			Sogn og Fjordane
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
E39 Ålesund - Trondheim	210	320		
E39 gjennom Gjemnesaksla ***)			x	Møre og Romsdal
E39 på fylkesgrensa (Renndalen - Staurset bru)	x	x		Møre og Romsdal/Sør-Trøndelag
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
Rv 13 Jøsandal - Voss	50	230		
Rv 13 Øvre Granvin - Voss grense		x	x	Hordaland
Rv 13 øst for Voss (Mønshaug - Palmarfoss)		x	x	Hordaland
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
Rv 9 Kristiansand - Haukeligrend	50	60		
Rv 9 i Setesdal	x	x	x	Aust-Agder
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x	x	
Sum totalt	850	1 700		
Korridor 5				
E134 Drammen - Haugesund	150	360		
E134 Rullestadjuvet (inkl. refusjon) (B)	x		x	Hordaland
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
E16 Sandvika - Bergen	750	840		
E16 Hamang - Wøyen		x		Akershus
E16 Wøyen - Bjørum (B)	x		x	Akershus
E16 Fønhus - Bagn	70			Oppland
E16 Borlaug - Voldum (B)	x			Sogn og Fjordane

	Foreslått 2006-2009 (statlige midler)	Foreslått 2010-2015 (statlige midler)	Forutsatt bompenger eller annen tilleggs- finansiering	Fylke
E16 Omlegging utenfor Voss sentrum		x	x	Hordaland
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
Rv 7/rv 52 Hønefoss - Gol - Borlaug	170	300		
Rv 7 Ramsrud - Kjelsbergsvingene	100	190		Buskerud
Rv 7 Sokna - Ørgenvika		x	x	Buskerud
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
Rv 36 Seljord - Eidanger	50	120		
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	50	120		
Bergensbanen	80	120		
Utbygging til to spor Bergen stasjon - Fløen	80			Hordaland
Arbeid med dobbeltspor gjennom Ulriken påbegynnes		120		Hordaland
Sum totalt	1 200	1 740		
Korridor 6				
E6 Oslo - Trondheim	1 070	2 750		
E6 Gardermoen - Kolomoen	150	1 250	1 400	Akershus/ Hedmark
E6 gjennom Soknedalen		x		Sør-Trønde- lag
E6 Melhus (Jaktøyen) - Tonstad		x	x	Sør-Trønde- lag
E6 Nordre avlastningsveg, inkl. Nidelv bru (B)	x		x	Sør-Trønde- lag
E6 Nidelv bru - Grilstad		x	x	Sør-Trønde- lag
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
Rv 15 Otta - Måløy	50	60		
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	50	60		
E136 Dombås - Ålesund	160	500		
E136 Horgheimseidet - Sogge bru (B)	x			Møre og Romsdal
E136 gjennom Romsdalen	x	x		Møre og Romsdal
E136 Breivika - Lerstad		x	x	Møre og Romsdal
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
Rv 3 Kolomoen - Ulsberg	50	210		
Rv 3 Innset - Ulsberg		x		Sør-Trønde- lag
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
Rv 4 Oslo - Mjøsbrua	170	670		
Rv 4 Groruddalen/Fossumdiagonalen		x	x	Oslo
Rv 4 Roa - Jaren		x	x	Oppland
Rv 4 Omlegging forbi Raufoss (B)	x		x	Oppland
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		

	Foreslått 2006-2009 (statlige midler)	Foreslått 2010-2015 (statlige midler)	Forutsatt bompenger eller annen tilleggs- finansiering	Fylke
Rv 70 Oppdal - Kristiansund	20	40		
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	20	40		
Hovedbanen (Alnabruterminalen)	160			Oslo
Dovrebanen (kapasitetøkning Hamar-Eidsvoll)		900		Akershus/ Hedmark (50/50)
Sum totalt	1 680	5 130		
Korridor 7				
E6 Trondheim - Bodø med tilknytninger	470	1 170		
E6 Værnes - Kvithammer		x	x	Nord- Trøndelag
E6 gjennom Steinkjer (Jevika - Selli) (B)	x			Nord-Trøn- delag
E6 i Nordland	x	x		Nordland
E12 Umskaret (B)	x			Nordland
Rv 80 mellom Fauske og Bodø		x	x	Nordland
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
Nordlandsbanen (Trondheim-Bodø)	460	280		
Gjevingåsen tunnel	160	280		S-Trøndelag/ N-Trøndelag (50/50)
Fjernstyring Mosjøen - Bodø	300			Nordland
Sum totalt	930	1 450		
Korridor 8				
E6 Bodø - Nordkjosbotn med tilknytninger	650	570		
E6 Ulvsvågskaret		x		Nordland
E6/E10 Narvik - Evenes	50			Nordland
E10 Lofotens fastlandsforbindelse (B)	x			Nordland
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
E6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger	210	430		
E6 vest for Alta	x	x		Finnmark
Mindre prosjekter/tiltak, planlegging mm	x	x		
Sum totalt	860	1 000		
Sum alle korridorer	14 890	22 630		

*) Se nærmere omtale.

**) Finansieringsplan ikke endelig avklart.

***) Forutsettes gjennomført i perioden 2006-2009.

Spørsmål 66

ØKONOMISKE RAMMER - FORDELING AV SAMLET
ØKONOMISK RAMME PER FYLKE/INNBYGGER

Det bes om en oversikt over planperiodens statlige ressursbruk i de enkelte fylker - per innbygger; på områdene veg, jernbane, luftfart og øvrig kollektivtransport og kystforvaltning.

Svar:

Det er kun i begrenset grad mulig å gi en fylkesfordelt oversikt over statlig ressursbruk i planperioden. Det er kun fylkesfordelt ramme til investeringer på øvrige riksveger som framgår i NTP 2006-2015. Midler til investeringer i stamvegnettet vil først bli nærmere avklart i forbindelse med utarbeiding av handlingsprogrammene, jf. også besvarelse av spørsmål 48.

I vedlagte oversikt inngår, i tillegg til investeringer til øvrige riksveger, større strekningsvise jernbaneinvesteringer som framgår i tabell 8.2 på side 125-126. Investeringer under Jernbaneverkets programområder blir først fordelt under utarbeidelsen av handlingspro-

grammet. Tilsvarende gjelder for Kystverkets planramme.

Når det gjelder statlige midler til annen kollektivtransport i planperioden, fordeles ikke disse pr. fylke, jf. også besvarelsen av spørsmål 30.

Tabell: Fylkesfordelte investeringsmidler til øvrige riksveger og strekningsvise jernbaneinvesteringer pr. innbygger.

Fylke	Veg Mill. 2004-kr	Jernbane Mill. 2004-kr	Folketall (pr. 1.1. 2003)	Investering pr.innbygger
Østfold	810	942	255 122	6 867
Akershus	1 250	5 760	483 283	14 505
Oslo	1 320	571	517 401	3 655
Hedmark	490	450	188 281	4 993
Oppland	440		183 582	2 397
Buskerud	900	5	241 371	3 749
Vestfold	640	1 911	218 171	11 693
Telemark	710	188	165 855	5 414
Aust-Agder	480		103 195	4 651
Vest-Agder	580		152 219	3 810
Rogaland	1 190	1 050	385 020	5 818
Hordaland	1 880	199	441 660	4 707
Sogn og Fjordane	960		107 274	8 949
Møre og Romsdal	1 060		244 309	4 339
Sør-Trøndelag	620	221	268 188	3 136
Nord-Trøndelag	450	221	127 610	5 258
Nordland	700	295	236 950	4 199
Troms	620		152 247	4 072
Finnmark	300		73 514	4 081
Sum	15 400	11 813	4 545 252	5 987

Spørsmål 67

KYSTFORVALTNING - ALTERNATIV FARLEI TIL BERGEN HAMN

Kva framdrift ser departementet føre seg når det gjeld bygging av alternativ farlei til Bergen hamn, og korleis skal bygginga finansierast?

Svar:

Kystverket arbeider med et forprosjekt for etablering av en alternativ innseilingsled for større skip til Bergen gjennom Skjelangersundet og Det Naue i Herdlefjorden. Det vil i denne sammenheng bli utarbeidet en konsekvensutredning og en reguleringsplan for tiltaket som legges ut på høring i løpet av våren 2004. Fiskeridepartementet vil behandle plangrunnlaget for prosjektet, og deretter komme tilbake til saken i forbindelse med budsjettproposisjonen for 2005.

Spørsmål 68

NORDIC LINK

Kan departementa gjere greie for sjøkorridoren Nordic Link, og kva planar/tiltak som er vurderte?

Svar:

Nordic Link er en transportkorridor gjennom Jylland til og fra Sverige og Norge. Konkret defineres den nor-

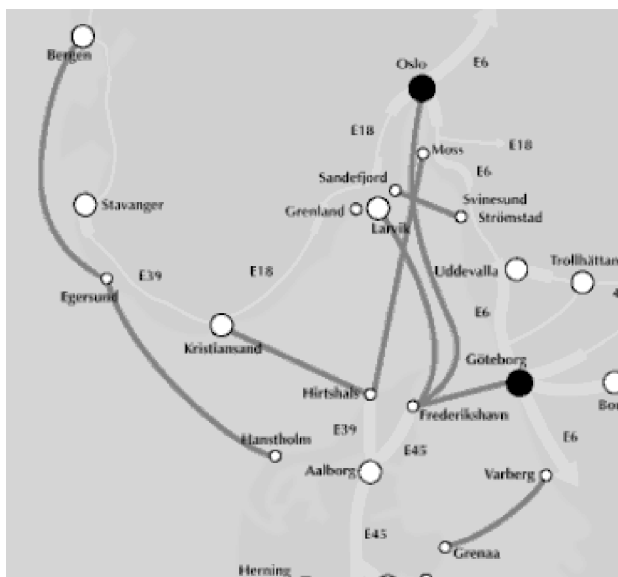
ske delen av Nordic Link som den delen av kysten, fra Bergen via Kristiansand til Oslo, som er forbundet med europaveier, jernbane og havner. Fergeforbindelsene til Danmark gir kobling til den jyske hovedstammen i Nordic Link. I Sverige starter Nordic Link i Göteborg, hvorfra E6 fortsetter direkte til Oslo.

Nordic Link er også et samarbeidskonsept for organisering av godstransport, økonomisk og politisk planlegging, samt finansiering og utbygging. Bak Nordic Link står regionale og lokale myndigheter i Syd-Norge, Vest-Sverige og Jylland, samt og en rekke private transportører.

En meget sentral del av Nordic Link er fergerutene, og fergehavnene utgjør naturlige knutepunkter i Nordic Link korridoren. Følgende fergeruter og havner er inkludert:

Kristiansand - Hirtshals
Oslo - Hirtshals
Moss - Hirtshals
Larvik - Frederikshavn
Oslo - Frederikshavn
Sandefjord - Strömstad
Göteborg - Frederikshavn
Varberg - Grenaa
Egersund - Hanstholm
Bergen - Hanstholm

Fergerutene og havnene er vist i figuren under.



Planer og tiltak knyttet til Nordic Link er i første rekke forankret hos regionale og lokale myndigheter samt privat næringsliv. Nordic Link arbeider etter følgende målsetninger:

- Styrke næringslivets konkurransekraft.
- Utvikle Nordic Links posisjon i det transeuropeiske nettverket.
- Oppnå en mer miljøvennlig og bærekraftig transport.

Målene skal oppnås ved at næringslivsaktører og politikere bidrar til utvikling og effektiv bruk av infrastruktur og transportmidler.

I stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan varsles det at de nasjonale havnene vil legge føringer for statlig engasjement og statlige investeringer i landverts og sjøverts infrastruktur. Statlige tiltak i den sjøbaserte delen av Nordic Link vil dermed i første rekke bli iverksatt gjennom planer knyttet til nasjonalhavnene Bergen, Kristiansand og Oslo.

Spørsmål 69

SJØKORRIDORAR - VURDERINGAR

Kvifor er den viktige korridoren Kristiansand-Danmark-Kontinentet vurdert som ein arm av sjøkorridoren Oslofjord - Kontinentet - Storbritannia?

Svar:

Transportstrømmene mot utlandet, og forventninger til hvordan disse vil utvikle seg, gir viktig bakgrunnsinformasjon for transporten i nasjonale korridorer og i tilknytning til knutepunktene. Utenlandsforbindelsene omfatter både sjø-, luft- og landtransport.

I Nasjonal transportplan er det tatt utgangspunkt i å gi en best mulig beskrivelse av forbindelser mot utlandet uten å knytte dette for sterkt opp mot enkeltkorridorer og korridorkonsept. Store deler av Norges import og eksport går sjøverts, der Oslofjorden representerer

tyngdepunktet. Forbindelsen mellom Kristiansand og Danmark er imidlertid viktig, og det gir et riktigere bilde av transportstrømmene i utenlandsforbindelse 1 ved eksplisitt å nevne denne.

Spørsmål 70

NASJONALE HAMNER - INNFARTSVEGEN TIL ÅLESUND

Kva er departementa sine vurderinger av behovet knytt til betring av innfartsvegen til Ålesund, knytt til at Ålesund er utpeika som nasjonal hamn?

Svar:

Fiskeridepartementet og Kystverket vil foreta en evaluering av utvikling og status i de nasjonale havnene i kommende rullinger av Nasjonal transportplan. Det vil da være aktuelt å vurdere behovet for utbedringer av innfartsveien til byen i samarbeid med Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen. Det vises for øvrig til svar på spørsmål nr. 5.

Spørsmål 71

VEG - RV 23 LIER - DRØBAK - VASSUM

Det er i 2002 skrive brev frå Oslofjordtunnelen v/styreleiar og fylkesordførar i Buskerud og fylkesordførar i Akershus Ragnar Kristoffersen til Vegdirektoratet om vidareføring av bompengeprojektet Oslofjordforbindelsen med puring i 2003.

- Kva initiativ vil departementet ta for å få dette vidareført, og kva konsekvensar vil dette eventuelt få for statlege løyvingar i NTP-perioden?

Svar:

Vegdirektoratet opplyser at brevet i 2002 var stila til Buskerud vegkontor med kopi til Akershus vegkontor, medan brevet i 2003 var stila til distriktsvegkontoret i Nedre Buskerud. Bompengeselskapet ba Statens vegvesen starte nødvendig arbeid for å få til ei utviding av dagens bompengeprojekt til også å omfatte finansiering/delfinansiering av prosjekta rv 23 Dagslett - Linnestad i Buskerud og rv 153 Måna - Gislestad i Akershus.

Vegdirektoratet opplyser at Statens vegvesen Region sør 12. januar 2004 oversende ei vurdering av å utvide dagens bompengeprojekt som skissert av bompengeselskapet. Vurderinga gir som resultat at ei prioritering av desse to prosjekta i perioden 2006-2015 vil krevje statlege løyvingar i storleiksorden 400 mill. kr sjølv om bompengeskjeninga i eksisterande bomstasjon blir forlenga til 20 år.

Som det går fram av St.meld. nr. 24 prioriterer Samferdselsdepartementet ei raskare og meir samanhengande utbygging av stamvegnettet, særleg av omsyn til trafikktryggleiken og næringslivet sine behov. I perioden 2006-2015 er satsinga konsentrert til E6, E18, E39 og korridoren Oslo - Bergen. Dette er dei viktigaste hovudtransportårene gjennom landet, med dei største trafikkmengdene og dei største trafikktryggleiksproblema. Samferdselsdepartementet har derfor ikkje funne rom for å prioritere statlege midlar til evt. delfinansiering av prosjektet rv 23 Dagslett -Linnestad i denne planperioden.

Spørsmål 72

VEG- E134 GVAMMEN - ÅRHUS

Parsellen Gvammen - Århus på E134 var inne i NTP for denne perioden.

- Kvifor er den nå nedprioritert?

Svar:

I St.meld. nr. 46 (1999-2000) vart det vurdert som aktuelt å prioritere oppstart på prosjektet E134 Gvammen - Århus i siste del av planperioden 2002-2011. I den samanhengen vart det opplyst at delvis bompengefinansiering av prosjektet kunne vere aktuelt.

Som det går fram av St.meld. nr. 24 prioriterer Samferdselsdepartementet no ei raskare og meir samanhengande utbygging av stamvegnettet, der satsinga i perioden 2006-2015 er konsentrert til E6, E18, E39 og korridoren Oslo - Bergen. Dette er nærare omtalt i svaret på spørsmål 71. Det er derfor ikkje funne rom for å prioritere prosjektet E134 Gvammen - Århus i denne planperioden. Det har så langt heller ikkje lukkast å komme fram til lokalpolitisk semje om delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Spørsmål 73

VEG - BOMPENGE BETALING/SYSTEM/UTSTYR

I kva grad er det teke omsyn til for eksempel val av utstyr og system for bompengebetaling?

Svar:

Ved etablering av bomstasjonar og val av utstyr og system for bompengebetaling blir det lagt vekt på:

- Kostnadseffektivitet (låge innkrevingskostnader gir meir pengar til vegbygging)
- Brukearvennlegheit (enkelt og tidsbesparande system for trafikantane)
- Tryggleik (trafikktryggleik, driftstryggleik, tryggleik mot feilbelastningar og svindel med meir)

Eigne betalingsfelt for abonnentar (første gong i Bergen i januar 1986) har god kapasitet fordi trafikantane passerer bomstasjonen i tilnærma vanleg køyrefart. Stasjonane kan ha færre felt og talet på trafikantar som må betjenast på ein meir kostnadskrevande måte, blir redusert.

Identifisering av den enkelte abonnent med elektroniske brikker (første gong i Ålesund i oktober 1987) gjer at abonnentane kan belastast for den enkelte passeringa. Betalinga blir meir rettferdig og det blir også meir attraktivt å bli abonnent for dei trafikantane som ikkje passerer bomstasjonane ofte nok til at det løner seg økonomisk å betale for ein periode (månad/år) som ein måtte i abonnementsfelt utan brikker. Brikkene gir også god betalingskontroll.

Ubetjente bomstasjonar (første gong i Trondheim i oktober 1991) reduserer driftskostnadene ved at bemanning i bomstasjonar blir erstatta av enkle myntautomatar. Felt med myntautomatar er ein tradisjonell måte å redusere behovet for bemanning på i større bemanna bomstasjonar, til dømes stasjonen i Lier

(1975-2001), bomringen i Oslo (1990-) og i nyare bemanna bomstasjonar på E6 og E18.

Siste trinn i effektiviseringa av bomstasjonane er dei "heilautomatiske bomstasjonane" (først innført i Tønsberg og Bergen 2. februar 2004). Her er egne felt for kontantbetaling erstatta av månadleg etterfakturering av bomavgifta, basert på videobilete og oppslag i køyretøyregisteret. Det er også høve til å betale kontant på visse bensinstasjonar.

AUTOPASS

AutoPASS er namnet på den statlege norske standard spesifikasjon for elektronisk bompengereking, utarbeidd i perioden 1997-2000. AutoPASS er eit svært sikkert system og tilfredsstillende krava i den europeiske standarden for elektroniske innkrevningssystem.

Eit viktig skritt for god brukarvennlegheit er innføringa av "AutoPASS Samordna betaling" (ASB) frå 1. februar 2004. ASB inneber at alle AutoPASS-brukarane (abonnentar) kan passere i alle AutoPASS-felt i heile Noreg, utan å måtte inngå egne avtaler og betale separat til kvart enkelt bompengeselskap slik ordninga var tidlegare.

Det er igangsett eit prosjekt i samarbeid med Danmark og Sverige for å få slik samordna betaling mellom alle bomstasjonane i Norden i samband med opninga av bomstasjonane ved Svinesund. Det pågår også arbeid for å få slik samordna bompengebetaling for heile Europa ("ein brukar, ei brikke, ein konto").

For å gjere passeringa av den enkelte bomstasjonen tryggast og enklast mogleg for trafikantane, blir det arbeidd kontinuerleg for få ei mest mogleg føremålstenleg geometrisk utforming, bruk av skilt, og bruk og plassering av anna trafikkteknisk utstyr i bomstasjonen.

Spørsmål 74

VEG – ETTERSLEP BOMPENGEPROSJEKT

Kor stort etterslep er det i høve til statleg medfinansiering av bompengeprojekt, og kva prosjekt har dette hatt størst konsekvensar for?

Svar:

Inngåtte bompengavtalar fastset som hovudregel opningstidspunktet og dei totale statlege løyvingane knytt til vedkommande prosjekt, ikkje ei detaljert fordeling av statlege løyvingar på dei enkelte åra i byggjeperioden. For prosjekt som inngår i bompengepakkar er det heller ikkje fastsett opningstidspunkt eller storleik på statlege løyvingar til det enkelte prosjekt. På denne bakgrunn er det ikkje råd å gi ei eksakt oversikt over dette.

Gjennom dei årlege budsjetta legges det vekt på at statens forpliktingar i inngått bompengavtalar følges opp. Videre prioriterer Samferdselsdepartementet å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsette prosjekt, både bompengeprojekt og prosjekt om blir finansierte med statlege løyvingar aleine. Etterslep i statlege løyvingar gjeld derfor i fyrste rekke for bompengepakker. Status for dei ulike bompengepakkene i byområda

er omtalt i kap. 10 i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015. Denne gjennomgangen viser at det er eit visst etterslep for fleire av pakkene dersom ein ser på oppfølgingsgraden for statlege løyvingar og bompengar i forhold til opphavleg framdriftsplan. Dette gjeld særleg for Oslopakke 1 og 2 og for Trondheimpakken.

Som det går fram av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 s. 105, utgjer dei samla bindingane knytt til refusjonar og fullføring av igangsette prosjekt om lag 6 mrd. kroner. I tillegg er det knytt føringar til om lag 7 mrd. kroner av dei statlege midlane. Med føringar meines prosjekt som ikkje er starta opp, men kor det forelegg forplikting knytta til oppfølging av disse. Av dei nemde midlane utgjer bindingar og føringar knytt til bompengeprojekt og -pakker særskilt grovt vurdert i storleikssorden 60-70 pst.

Spørsmål 75

VEG - VEGSAMBANDET TIL RISAVIKA

Det står i stortingsmeldinga at delar av vegsambandet til Risavika bør betrast.

Kva parsellar gjeld det, og kva tid er det planlagt?

Svar:

Dei aktuelle vegprosjekta i samband med utviklinga av hamna i Risavika er Rv 510 Solasplitten, Rv 509 Terminaltangent Sola og Rv 509 Terminaltangent Randaberg.

Prosjektet Rv 510 Solasplitten inngår i Nord-Jærenpakken. Prosjektet vil ikkje vere starta opp ved inngangen til planperioden 2006-2015. Det er ikkje tatt stilling til vidareføringa av Nord-Jærenpakken etter 2006. Arbeidet med revisjon av handlingsplanen for Nord-Jæren pågår og er venta avslutta våren/sommaren 2004. Prosjekta Rv 509 Terminaltangent Sola og Rv 509 Terminaltangent Randaberg er blant dei prosjekta som blir vurdert i samband med denne revisjonen. Samferdselsdepartementet legg til grunn at vidareføringa av Nord-Jærenpakken vil bli nærare avklart i samband med den lokalpolitiske handsaminga av handlingsprogrammet for perioden 2006-2015.

Spørsmål 76

VEG- FERJEAVLØYSINGSPROSJEKT/KRAV TIL PRIORITERING I NTP

Treng ev. ferjeavløysingsprosjekt som ikkje krev statlege løyvingar vere prioritert i NTP?

Svar:

Prinsipp for alternativ bruk av ferjetilskot er mellom anna handsama i St.prp. nr. 60 (2001-2002). Her blir det skilt mellom sakshandsaminga for prosjekt som har behov for ytterlegare statlege bidrag utover innsparte ferjetilskot, og prosjekt som ikkje har behov for dette, jf. sidene 11-12.

Samferdselsdepartementet meiner at for prosjekt som har behov for ytterlegare statlege bidrag, må det

stilla krav til at prosjektet er prioritert i handlingsprogram knytt til Nasjonal transportplan. Departementet finn det ikkje aktuelt å stille krav til dette for prosjekt som ikkje har behov for ytterlegare statlege bidrag, og som heller ikkje utløyser behov for nye statlege bidrag utover planar i NTP på tilstøytande vegnett.

Spørsmål 77

VEG - GANG- OG SYKKELVEG PARALLELT MED (BIL)VEG/ULYKKESITUASJON

Syklande har lov til å nytta vegen sjølv om det er gang- og sykkelveg parallelt med vegen.

- i) Har departementet oversikt over kor mange ulykker og nestenulykker på vegen som har sin årsak i sykling på veg?
- ii) Vil departementet m.a. av pedagogiske årsaker vurdere å innføre forbod mot sykling på veg når det er parallell gang- og sykkelsti? I tilfelle nei, kvifor ikkje?

Svar:

- i) Offisiell statistikk over ulykker i trafikken baserer seg på politiet sine rapportar om personskadeulykker. Det er underrapportering av talet på sykkelulykker.

I perioden 1998-2001 blei det i gjennomsnitt rapportert om lag 8 400 ulykker kvart år til politiet. Sykkel var årleg innblanda i om lag 800 av desse ulykkene, fordelt med 670 ulykker på vanleg veg eller bustadgate, 48 på gang/sykkelveg og 83 på andre typer vegar. Av dei om lag 800 syklistane som årleg var innblanda i ulykker, blei om lag 700 lettare skadd.

Det finst ingen rapportering eller registrering av nestenulykker i vegtrafikken.

- ii) Gang- og sykkelveg har fleire føremål. Dei skal skilje gang- og sykkeltrafikken fysisk frå motorisert trafikk og på den måten medverke til å redusere ulykkesrisikoen til fotgjengarar og syklistar, samt gje fotgjengarar og syklistar auka framkome.

Dei fleste syklistar som vel å sykle i vegbanen sjølv om det finst parallell gang- og sykkelveg er vaksne syklistar, og truleg er dette syklistar som har ønske om å komme raskt fram. Ved å tvinge desse syklistane over på parallell gang- og sykkelveg, vil talet på syklistar i motsett retning i høg fart på desse gang- og sykkelvegane auke. Det vil seie at syklistane skal ferdast saman med fotgjengarar og barn med eit vesentleg lågare fartsnivå. Det finst forskning som underbygger at dette vil føre til fleire konflikter og uhell enn om desse syklistane held seg i kjørebane.

På bakgrunn av det som er sagt ovanfor finn departementet per i dag ikkje grunn til å vurdere forbod mot sykling på veg ved parallell gang- og sykkelveg.

Spørsmål 78

VEG - FERJA TAU-STAVANGER

Har Tau-ferje ein rimeleg frekvens i høve til reisande bilar og bilar som står att? Kva tiltak vil departementet setja i verk for å betra tilhøva?

Svar:

I St. meld. nr. 46 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 er det foreslått en ny standard for ferjedrift. Standarden er planlagt brukt som grunnlag for å prioritere ressurser mellom samband, gitt de budsjetttrammer som til enhver tid gjelder. Hvorvidt det kan settes inn ytterligere ressurser på sambandet Tau-Stavanger vil på den bakgrunn avhenge av de til enhver tid gjeldende budsjetttrammer, og standarden på dette sambandet sammenlignet med andre.

Sambandet Stavanger - Tau har 24 rundturer pr dag, som er en rundtur mindre enn målsetningen med hensyn til frekvens i ovennevnte standard.

I henhold til samme forslag til standard er det en målsetning at antall gjenstående biler i forhold til antall transporterte biler, ikke skal overstige 3 pst. for samband i samme kategori som Stavanger - Tau. Statistikk for 2003 viser at Stavanger - Tau hadde en gjensitting på om lag 2,7 pst.

Spørsmål 79

VEG - GASSFERJER/AVSKRIVINGSTID MV.

Vil departementet godta lengre avskrivningstid eller andre tiltak som gjer det lønnsamt å investera i gassferjer?

Svar:

Samferdselsdepartementet har ikke lagt opp til å vurdere hvor lang avskrivningstid som skal benyttes i forbindelse med investeringene i gassferjene. Dette er et av elementene som danner grunnlaget for den pågående konkurransen, og som de konkurrerende selskapene må vurdere i sine endelige tilbud.

Som kjent er gass fritatt for CO₂-avgift, noe som bl.a. gjør det mer lønnsomt å investere i gassferjer.

Spørsmål 80

VEG - E39 KRISTIANSAND - BERGEN

Investeringsramma for E39 Kristiansand – Stavanger, og Stavanger – Bergen er i hovudsak lagt sist i perioden.

– Kvifor er dette tilfelle, og kva prosjekt ville departementet ha framskunda med auka rammer?

Svar:

Dei strekningsvise investeringane på stamvegnettet i fireårsperioden 2006-2009 vil i all hovudsak omfatte prosjekt som er starta opp ved inngangen til planperioden. I tillegg kjem bindingar knytt til oppfølging av vedtekne bompengeprojekt med statlege midlar. Av omsyn til trafikktryggleiken og ønske om å fjerne dei verste standardbrota på stamvegnettet har Samferdselsdepartementet også prioritert nye utbyggingar på fleire

av dei viktigaste stamvegane, herunder E39 på Vestlandet.

Når det gjeld E39, har Samferdselsdepartementet prioritert utbetring av flaskehalsar og strekningar med svært dårleg standard i første fireårsperiode. Dette har ført til at investeringane på E39 Kristiansand - Bergen i hovudsak kjem i siste seksårsperiode. Det er imidlertid lagt opp til anleggsstart på OPS-prosjektet Handeland - Feda i Vest-Agder i 2004, med fullføring i 2006/2007. Prosjektet, som har ein kostnad på over 1 mrd. kr, blir finansiert over post 29 Vederlag til OPS-prosjekter. Dette kjem i tillegg til midlane på post 30 Riksveginvesteringar.

Med auka statlege rammer til denne ruta meiner Samferdselsdepartementet at utbygginga av E39 på strekninga Svegatjørn - Rådal i Hordaland bør framskundast, under føresetnad av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering av utbygginga. Ei skisse til finansieringsopplegg er handsama lokalpolitisk våren 2004, og det ligg føre vedtak i både Os og Bergen kommunar og Hordaland fylkeskommune med tilslutning til å arbeide vidare med framlegget til bompengefinansiering.

Spørsmål 81

LUFTFART - KOMMERSIELLE RUTESTREKNINGAR

Har kommersielle rutestrekningar innan luftfarten vorte nedlagde dei siste åra, i tilfelle kva for nokon?

Svar:

Med rutestrekning forstår Samferdselsdepartementet ein direkte relasjon mellom to flyplassar. Departementet legg til grunn at det i spørsmålet vert sikta til innanlands rutestrekningar.

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet har Nordlandsforskning analysert ei utskrift som viser alle direkte flyruter mellom norske flyplassar i mai månad for åra 2001-2004. Kjelde for utskrifta er ein privat database frå selskapet "Back Aviation Solutions AOG".

Utskriftene viser at fire kommersielle tur-retursamband mellom Avinors stamfluthammer er nedlagde i perioden. Dette gjeld SAS/Braathens sine direktesamband mellom Bardufoss og høvesvis Tromsø, Bodø og Evenes, og Guard Air si rute mellom Kristiansund og Ålesund. I den same perioden er to nye tur-retursamband oppretta. Dette gjeld Coast Air som har opna ruter mellom Kristiansund og høvesvis Trondheim og Haugegesund. Dessutan har Alta og Kirkenes fått heilårs direktesamband med Oslo. Tidlegare gjekk desse direkterutene berre om sommaren.

På dei regionale lufthamnene kjøper Samferdselsdepartementet tenester frå flyselskapa etter anbod. Anbodsselskapa gjev i mange tilfelle tilbod om direkteruter mellom regionallufthammer utan at dette inngår i anbodskrava. Strengt teke er dette å rekne som kommersielle ruter, sjølv om årsaka nok like ofte er eit behov for ei effektiv disponering av flymateriellet. Mellom mai 2002 og mai 2003 la Widerøe ned fem slike direkte tur-retursamband, medan fire nye kom til. I same tidsrom la Arctic Air ned si kommersielle rute

mellom Vardø og Alta, medan Coast Air oppretta eit kommersielt tilbod mellom Fagernes og Bergen. Desse endringane har gjerne funne stad i samband med skifte av anbudskontraktar 1. april 2003.

På dei ikkje-statlege lufthamnene er tre tur-retursamband nedlagde i perioden. Dette gjeld rutene Farsund-Oslo, Skien-Bergen og Torp-Ålesund. Samstundes er det oppretta eit nytt tur-retursamband mellom Ørland og Oslo.

Spørsmål 82

LUFTFART - KJØP AV TENESTER FRÅ AVINOR

Kva framgangsmåte vil departementet nytta for å kome fram til årleg kjøp av luftfartstenester frå Avinor?

Svar:

I meldinga om Nasjonal transportplan 2006-2015 har Samferdselsdepartementet vist til at ein ville komme tilbake til dette spørsmålet i stortingsmeldinga om Avinors verksemd. Denne meldinga vart lagt fram for Stortinget 30. april i år (St.meld. nr. 36 (2003-2004) Om virksamheten til Avinor AS). I meldinga opplyser departementet at kjøpsbeløpet for 2005 vil bli fastsett av Samferdselsdepartementet. Frå og med 2006 tek departementet sikte på å innføre ei eittårig kjøpsordning basert på forhandlingar, men der det endelege kjøpsbeløpet vil bli fastsett av Samferdselsdepartementet.

Spørsmål 83

LUFTFART - HONNINGSVÅG LUFTHAVN/JF.
SPØRSMÅL 47

Kva er framdriftsplanen for vedtak/bygging av ny flyplass i Honningsvåg?

Svar:

I meldinga er det opplyst at Avinor har funne ein mogleg stad for ein ny flyplass for Honningsvåg på Porsangnesryggen, men at det vil vere nødvendig med innsamling av vêrdata for å vurdere kva vêrtilhøva på staden har å bety for tilgjenge til flyplassen.

Avinor opplyser at vêrdata bør samlast inn over ein toårs periode og at utbygging av ein eventuell ny flyplass kan ta om lag tre år. I brev av 1. april d.å. til Avinor har Samferdselsdepartementet bede Avinor greie ut alle sidene av spørsmålet om ny flyplass for Honningsvåg.

Spørsmål 84

JERNBANE - GSM-R

Vil investeringane i GSM-R vere ferdigfinansiert i denne NTP-perioden, i tilfelle kor tid er resten tenkt finansiert?

Svar:

Heile GSM-R prosjektet vil ikkje bli gjennomført i inneverande planperiode, dvs. 2002-2005, men er planlagt ferdigstilt i første fireårsperiode av NTP 2006-2015.

Samferdselsdepartementet vil kome nærare tilbake til gjennomføringa av GSM-R prosjektet i samband med St.prp. nr. 1 for 2005 og Handlingsprogrammet til NTP for perioden 2006-2009 som etter planen skal leggast fram våren 2005.

Spørsmål 85

JERNBANE - INVESTERINGAR UTOVER FORSLAGET I MELDINGA

Kva prioritet har departementet for investering av jernbaneprosjekt ut over forslaget til NTP og opp til Jernbaneverket sitt satsingsalternativ på 28 mrd. kroner på 10 år?

Svar:

Departementet har i St.meld. nr. 24 (2003-2004) gitt si prioritering innafor Regjeringa si samla planramme til jernbaneformål i perioden 2006-2015. Det etablerte plansystemet inneber at NTP vil bli rullert kvart fjerde år. Regjeringa vil måtte kome tilbake til sine prioriteringar ut over det som ligg i St.meld. nr. 24 i seinare planmeldingar og i samband med dei årlege budsjettframlegga.

Dersom det skulle bli aktuelt å auke innsatsen til investeringar ut over den planramma som ligg i St.meld. nr. 24 (2003-2004), vil det vere naturleg å ta utgangspunkt i følgjande prioriteringsrekkefølge:

1. Framskunding av prosjekt som allereie ligg inne i planen
2. Fullføring av prosjekt som er foreslått igangsett, men som ikkje er fullfinansiert innafor planramma
3. Igangsetting av nye prosjekt.

Ei evt. prioritering av nye prosjekt bør vidare ta utgangspunkt den overordna strategi som er lagt i meldinga når det gjeld investeringar, jf. m.a. kap. 7.2.1.2, side 102-103.

Spørsmål 86

JERNBANE - KRYSSINGSSPOR/STREKNINGSVISE
UTBETRINGERAR

Kva nye kryssingsspor og strekningsvise utbetringar er inne i forslag til NTP, og kva er departementet sin prioritet dersom investeringsramma aukar til 28 mrd. kroner på 10 år?

Svar:

Det visast til forslaget i St.meld. nr. 24 (2003-2004) der strekningsvise tiltak m.a. er presenterte i tabell 8.2 på side 125-126. Midlar til kryssingsspor er lagt inn i rammene til programområda.

Innafor planrammene til programområda vil det bli gjennomført kapasitetsaukande tiltak som forlenging av kryssingsspor, nye kryssingsspor, styrka kraftforsyning, profilutviding og auka aksellast. Ei meir detaljert prioritering av tiltak vil først bli gjort i samband med handlingsprogrammet som etter planen skal leggast fram våren 2005.

Det vil mellom anna bli langt opp til kryssingssporforlengingar og auka kryssingskapasitet på Dovrebanen, Nordlandbanen og Sørlandsbanen. I tillegg er bedre kapasitet i strømforsyninga på Sørlandsbanen og Dovrebanen viktig for å leggje til rette for lengre og tyngre tog. Innafor stasjons- og knutepunktstiltaka vil trafikksterke stasjonar m.a. i Austlandsområdet og i Trøndelag ha høg prioritet.

Departementet har ikkje gjort konkrete prioriteringar knytta til ei tenkt investeringsramme på 28 mrd. kr i tiårsperioden, jf. også vårt svar på spørsmål 85. Der- som dei årlege statsbudsjetta skulle gi rom for større investeringsløyvingar enn lagt til grunn i NTP, vil det i tillegg til auka satsing på mindre investeringstiltak inn- afor programområda, i første omgang vere naturleg å forsere allereie igangsette prosjekt, samt fullføre pro- sjekt som er foreslått igangsett, men som ikkje er full- finansiert innafor den planramma som Regjeringa har lagt til grunn.

Spørsmål 87

KOLLEKTIVTRANSPORT - BELØNNINGSORDNINGA

Har departementet planar om å auke løyvingane til belønningsordninga for kollektivtransporten, i tilfelle kor mykje og kor tid?

Svar:

2004 er det første året med belønningsordning, og vil gi viktig røynsle for å vurdere storleiken på budsjetta i planperioden.

Ein viktig faktor vil då vere kor vidt byane er innstilt på å kombinere satsing på kollektivtrafikk med restriktive tiltak i forhold til bruk av privatbil, noko som er ein føresetnad for å nå måla med ordninga.

Dersom det synar seg at ein med ordninga bidrar til å nå måla, legg departementet opp til at ein kan auke løyvingane til ordninga. Når og kor mykje, vil bli vur- dert i samband med statsbudsjettframlegg.

Spørsmål 88

TILGJENGELEGHEIT FOR FUNKSJONSHEMMA - HOVUDMÅL

Har departementet vurdert å formulere si tilgjenge- legheit for funksjonshemma som eit hovudmål for transportpolitikken - kvifor er det ikkje med?

Svar:

I *Nasjonal Transportplan 2006 - 2015*, er betre til- gjenge i kollektivtransporten og Universell utforming eitt av områda det er sett sterk fokus på. Universell utforming er innarbeidd som prinsipp, og det blir lagt opp til å styrke krav og retningslinjer for tilgjenge i form av infrastruktur, ved tildeling av transportløyve og ved kjøp av transporttenester. BRA-programmet vil i denne samanhengen fungere som eit verkemiddel for gjennomføring av arbeidet med tilgjenge.

I meldinga går det fram at departementet meiner at det så langt som praktisk mogleg må leggjast til rette for at alle transportbrukarar kan gjere bruk av den ordinære kollektivtransporten utan at det blir laga særskilte løysin-

gar. I denne samanhengen vil departementet at prinsippet om universell utforming skal stå sentralt og brukast som middel i utviklinga av eit tilgjengeleg transportsystem, slik at alle skal kunne nytta seg av tilbodet på ein ordinær og likeverdig måte. Intensjonen er at Universell utfor- ming blir integrert og ivareteke i arbeidet og prioriterin- gar i departementet sine underliggjande etatar og verk- semder. Dette er ei ambisiøs målsetting som vil kreve stor innsats dei næraste åra.

Spørsmål 89

PROGRAM FOR TILGJENGELEGHEIT

1. Kva vil eit nytt tilgjengelegheitsprogram for å gjere tilgjengelegheit alle i transportsektoren innehalda
2. Og kor forpliktande vil dei ulike tiltaka vere?

Svar:

1. BRA-programmet, som er presentert i Nasjonal Transportplan 2006 - 2015 omfattar desse områda:
 - Betre transportinfrastruktur slik at den blir til- gjengeleg for alle. For departementet sine eta- tar og verksemder er det viktig å sjå til at prin- sippa om universell utforming blir følgde opp. Departementet vil innføre nye rutinar for rap- portering for å sikre at etatar og verksemder fører ein aktiv politikk på dette området.
 - Rullande materiell tilrettelagd for transport med jernbane, T-bane, trikk og buss slik at det er tilgjengeleg for alle. Dette er ei langsiktig og kostbar oppgåve som også må vurderast saman med tiltak for infrastruktur, andre transport- middel som båt og fly, og den internasjonale utviklinga. Ved framtidige nyskaffingar/inn- kjøp, vil departementet vurdere å stille krav om universell utforming, jf krav til konsesjon for ekspressbussar.
 - Aktiv logistikkforbedring som skal gi ei forbe- tring av heile reisekjeden innan offentleg kollek- tivtransport for personar med nedsett funksjons- evne. Det vil i første omgang bli retta spesiell merksemd mot terminalar og omstignings-/knu- tepunkt. Målet er at slike transportløyvingar skal redusere behovet for spesiell transport.
2. Programmet vil supplere pågående arbeider og for- sterke desse på dei tre områdene nemnt over. Departementet vil be sine etatar og verksemder om å utarbeide eit program for BRA som kan gjen- nomførast i perioden 2006-2009.

Spørsmål 90 Utgår

Spørsmål 91

SAMFERDSELSBEVILGNINGER

Det ønskes en sammenlikning mellom Norge og Sve- rige for perioden 2000-2004:

- i) Utvikling av bevilgninger til samferdsel som andel av statsbudsjettet
- ii) Utvikling av bevilgninger til jernbane som andel av statsbudsjettet

Svar:

Det å sammenligne bevilgninger til ulike formål mellom Norge og Sverige reiser en rekke krevende avgrensingsproblemer. Som eksempler på dette kan nevnes ev. forskjeller i hva som defineres inn i begrepet samferdsel (Sverige har bl.a. en annen departementsstruktur), ulik form for organisering av aktivitet (som selskap eller forvaltning), ulikhet vedr. hvilket forvaltningsnivå (stat, fylke og kommune) som har ansvaret for hva samt ulike bokføringsprinsipp (kontantprinsipp og periodiseringsprinsipp) i statsbudsjettet/-regnskapet.

Det å sammenligne utviklingen i bevilgninger til samferdsel som en andel av statsbudsjettets samlede utgifter gir liten mening uten å foreta en rekke korreksjoner, selv om oppgaven utelukkende begrenses til Norge. Som eksempler på nødvendige korreksjoner kan nevnes store bevilgninger til utgifter av engangskaraktér, som f. eks. 7 mrd. kr i år 2000 til avskrivning av lån til Gardermobanen og 7,6 mrd. kr i år 2003 som innskudd av egenkapital i Avinor. Ev. funksjonsendringer mellom departementene er et annet eksempel på forhold det må korrigeres for. Statsbudsjettets samlede utgifter er heller ikke alltid en entydig størrelse, jf. at det ofte snakkes om statsbudsjettet med eller uten petroleumsutgifter og med eller uten lånetransaksjoner. Alt dette er utgifter som svinger til dels svært mye.

Samferdselsdepartementet vil anta at det ev. må foretas en lang rekke tilsvarende korreksjoner i det svenske tallmaterialet, men besitter ikke selv slik informasjon. Sverige har i tillegg i større grad tatt i bruk et annet system/prinsipp i statsbudsjettet/-regnskapet, periodiseringsprinsippet mot kontantprinsippet i Norge. Svenskene har også et system der ordinære forvaltningsorganer i stor grad kan ta opp lån i tillegg til ordinære bevilgninger, som ikke finnes parallelt i Norge.

Når det gjelder jernbanesektoren spesielt, så har staten i Norge ansvaret for all jernbanevirksomhet (ikke T-bane og trikk), både infrastrukturen og kjøp av persontransporttjenester, mens svenskene i stor grad har overlatt til fylkeskommunene ansvar både for infrastrukturen og kjøp av persontransporttjenester. Det er således vanskelig å sammenligne statlige bevilgninger til jernbaneformål mellom de to land. Når det gjelder utviklingen i bevilgningene til jernbaneformål som en andel av statsbudsjettet, gjelder for øvrig de samme behov for korreksjoner som er nevnt foran.

Samferdselsdepartementet har tatt initiativ overfor Nordisk ministerråd med tanke på å få laget mer sammenlignbare tall for nordiske samferdselsbevilgninger.

Spørsmål 92

KYSTFORVALTNING – NASJONALE HAVNER/
UTVALGSKRITERIER

På side 47 i NTP henvises det til at struktur med eksisterende nasjonalhavner videreføres - etter "en samlet vurdering". Det ønskes en oversikt over de kriterier som ligger til grunn for valget, og hvilke kriterier som har vært viktigst for å avvike fra Kystverkets forslag.

Svar:

Som en oppfølging av arbeidet med Nasjonal transportplan 2002-2011 har Fiskeridepartementet bl.a., og etter ønske fra Stortinget, utarbeidet et sett med kriterier som bør oppfylles av de nasjonale havnene. Følgende kriterier er lagt til grunn: Godsvolum, organisering/samarbeid, infrastruktur og planstatus.

De nasjonale havnene forutsettes å fungere som effektive knutepunkt for regionene, og havnen må derfor kapasitetsmessig og funksjonelt tilfredsstillende regionens behov. Dette betyr at de nasjonale havnene må ha et tilbud som dekker omkringliggende næringslivs etterspørsel etter transport. Kravet til godsvolum må derfor sees i sammenheng med geografisk beliggenhet og et realistisk trafikkgrunnlag.

For å tilfredsstillende kravet til godsvolum må det organisatorisk og avtalemessig etableres samarbeid med næringsliv, private havneaktører og andre offentlige havneanlegg. De nasjonale havnene må i tillegg ha en organisasjonsform som gir mulighet for nødvendig utvikling og samarbeid med andre aktører.

Kriteriet om infrastruktur er rettet mot landverts og sjøverts adkomst, havnens arealtilgang på kort og lang sikt, miljøforhold knyttet til drift, naboskap, teknisk utrusting av havnen, samt kontroll- og beredskapstiltak. Kravet til landverts og sjøverts infrastruktur, samt infrastrukturen i selve havnen, vil være avledet av de forutsetninger som legges til grunn for godsvolum og organisering. Infrastrukturen må dimensjoneres i forhold til næringslivets behov og langsiktige utvikling. For utviklingen av de nasjonale havnene, er det helt avgjørende med god kobling til det landbaserte transportnettet og til sikre farleder på sjøen. Nye krav til sikkerhet i havner og sporbarhet av gods vil også ha betydning for den infrastrukturen som må være på plass i de nasjonale havnene.

De nasjonale havnene må i tillegg ha utviklingsplaner som er forankret i godkjente lokale og regionale areal- og transportplaner. Dette er et kriterium som på mange måter "kontrollerer" at lokale og regionale myndigheter legger til rette for at havnene kan utvikles i en retning som styrker sjøtransportens posisjon i transportnettverket. Også i denne sammenheng vil naboskap, miljøvirkninger knyttet til driften av havnen, tilknytning og framkommelighet i transportnettet, samt langsiktig arealtilgang være viktige momenter.

En av hensiktene med den nasjonale havnestrukturen er å få konsentrert offentlige infrastrukturinvesteringer for godstransport, landverts og sjøverts, til de viktigste havnene. Havnene i den nasjonale strukturen må på den annen side ha et spesielt ansvar for å utnytte eksisterende infrastruktur, offentlig og privat, bedre enn i dag.

Som en del av oppdraget med å utarbeide et planforslag til Nasjonal transportplan 2006-2015, har Kystverket sammen med de øvrige transportetatene sett nærmere på havnestrukturen og kommet med forslag til endringer. Kystverkets arbeid har bygget på resultatene fra departementets havneprosjekt, og særlig kriteriene som er beskrevet over.

Som det står i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, har Kystverkets faglige

utredning og anbefaling om den nasjonale havnestrukturen stått sentralt i det underlagsmaterialet som Regjeringens har lagt til grunn for sine avveininger i saken. Regjeringens løsning er basert på en helhetlig vurdering. Aktørene innen transport og logistikk er svært opptatt av stabile rammebetingelser for utøvelsen av sin virksomhet. Samtidig er infrastrukturinvesteringer både kostnads- og tidkrevende. Det er derfor lagt avgjørende vekt på behovet for langsiktighet og forutsigbarhet, både for offentlige og private aktører. Regjeringens konklusjon er følgelig at eksisterende nasjonale havner videreføres. Regjeringen forutsetter imidlertid at alle nasjonale havner utvikles i tråd med de kriteriene som er utarbeidet, slik at de på sikt bidrar til å styrke sjøtransporten.

Spørsmål 93

KYSTFORVALTNING – VIRKEMIDLER
NASJONALHAVNER

Hvilke virkemidler og insentiver er aktuelle å iverksette overfor nasjonalhavnene i forbindelse med revisjon av havneloven?

Svar:

Det viktigste virkemidlet og insentivet for de nasjonale havnene er, som det står i stortingsmeldingen, at havnestrukturen vil legge føringer for statlig engasjement og fremtidige statlige investeringer i sjøverts og landverts infrastruktur. Videre fremgår det av meldingen at eventuelle nye virkemidler rettet mot de nasjonale havnene vil bli vurdert i forbindelse med revisjonen av havne- og farvannsloven. Det er også varslet at

havnenes finansiering, organisasjons-, eier- og styringsform vil være sentrale elementer i revisjonsarbeidet.

Spørsmål 94

KYSTFORVALTNING – SAMMENLIKNING HAVNER

Det ønskes en oversikt over de tre største havnene (målt i stykkgoods) i hver av de fire transportregionene med følgende data:

- i. Samlet mengde stykkgoods i 2003
- ii. Samlet mengde containergoods i 2003
- iii. Total godsmengde i 2003
- iv. Data om retningsbalanse for gods (transporteffektivitet)
- v. Grove data om anløpsfrekvenser og viktige destinasjoner
- vi. Grad av OPS
- vii. Grad av intermodale egenskaper
- viii. Investeringsbehov for å fungere som nasjonalhavn i henhold til kriterier

Svar:

Under gis det en presentasjon av de tre-fire største havnene innfor det geografiske området som transportetatene i sitt planforslag har omtalt som "Transportregioner".

(i), (ii) og (iii) Aktuelle havner og godsmengder i 2003

SSBs havnestatistikk for 2003 fra er ikke klar. Tabellen under baserer seg derfor på tallmaterialet fra 2002. De tre største havnene (målt i stykkgoods) er uthevet.

(Transport-region)	Havn	Tall for år 2002 i tonn		
		Total godsmengde	Stykkgoods totalt	Containergoods (lo/lo)
(Øst)	Oslo	6 063 538	2 822 525	1 088 131
	Larvik	1 407 370	900 670	248 331
	Grenland	9 438 707	999 460	286 551
	Kristiansand	1 698 039	836 986	296 812
(Vest)	Stavanger	3 512 242	1 669 957	148 760
	Karmsund	12 869 346	2 263 586	52 439
	Bergen	85 343 405	2 321 381	104 261
(Midt)	Ålesund	1 177 084	569 561	226 324
	KNH¹	1 691 841	533 132	55 384
	TIH ²	1 640 074	241 100	28 281
(Nord)	ITH³	1 092 853	639 349	0
	Mo i Rana	3 007 128	1 419 688	44 823
	Bodø	593 189	160 104	99 127
	Tromsø	720 693	258 602	23 383
	Hammerfest	452 574	170 136	148

¹ Kristiansund og Nordmøre havn

² Trondheimsfjorden Interkommunale Havn

³ Indre Trondheimsfjorden Havn

Stykkgoods totalt omfatter all containerlast og ro/ro-last. Trafikkdata som også omfatter de nylig etablerte interkommunale havneselskapene, vil tidligst være tilgjengelig fra årsskiftet 2004/2005.

I tabellen ovenfor omfatter derfor tallene fra Indre Trondheimsfjorden Havn (ITH) bare kommunene Verdal, Levanger og Steinkjer, mens tall fra fem kommuner ikke er med. Tall fra Kristiansund og Nordmøre

Havn (KNH) omfatter kommunene Kristiansund og Sunndal, mens tall fra ni kommuner ikke er med. Tallene for Trondheimsfjorden Interkommunale Havn (TIH), omfatter begge kommunene som er med i samarbeidet.

iv) Retningsbalanse for gods

Tabellene nedenfor angir retningsbalansen for lastet/losset gods (prosentvis), fordelt på containere og stykk gods totalt, i de tre viktigste havnene innenfor hver transportregion. Det understrekes at andre havner

enn de tre største kan være av stor betydning for retningsbalansen i ulike regioner, uten at det kommer fram av tabellene.

Det er rimelig god retningsbalanse for trafikken til/fra transportregionene, med unntak av transportregion MIDT. Dette har sammenheng med fiskeeksporten, som dominerer i denne regionen. For transportregion ØST er det betydelige forskjeller i containerlast til/fra den enkelte havn. Samlet sett er imidlertid anløpstruktur og tom-containerposisjonering i balanse.

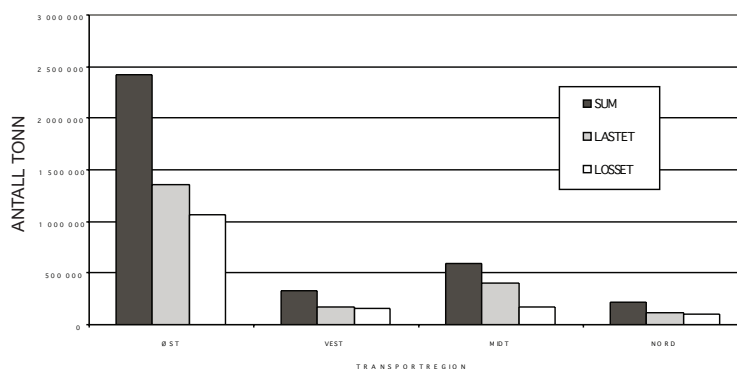
	Havn	Containere – lo/lo		Stykkgoods totalt	
		Lastet/Losset		Lastet/Losset	
<i>(Transportregion ØST)</i>	Oslo	41/59	56/44	46/54	54/46
	Larvik	69/31		64/36	
	Grenland	80/20		70/30	
	Kristiansand	70/30		57/43	

	Havn	Containere – lo/lo		Stykkgoods totalt	
		Lastet/Losset		Lastet/Losset	
<i>(Transport reg. VEST)</i>	Stavanger	46/54	51/49	53/47	53/47
	Karmsund	62/38		56/44	
	Bergen	43/57		50/50	

	Havn	Containere – lo/lo		Stykkgoods totalt	
		Lastet/Losset		Lastet/Losset	
<i>(Transportregion MIDT)</i>	Ålesund	85/15	70/30	61/39	63/37
	KNH	57/43		55/45	
	TIH	60/40		52/48	
	ITH	0		76/24	

	Havn	Containere – lo/lo		Stykkgoods totalt	
		Lastet/Losset		Lastet/Losset	
<i>(Transportregion NORD)</i>	Mo i Rana	97/03	54/46	48/52	49/51
	Bodø	63/37		55/45	
	Tromsø	39/61		62/38	
	Hammerfest	-		59/41	

CONTAINERLAST I TONN FOR TRANSPORTREGIONENE I 2002



v) Anløpsfrekvens og viktige destinasjoner

Tabellen under viser anløp av skip i kyst- og utenrikstrafikk fordelt på destinasjoner. Regionene Øst og Vest representerer i hovedsak "siste og første havn" for henholdsvis eksport- og importlast. Flere rene innen-

riks sjøtransporttilbud fungerer som "feederløsninger" for utenrikstrafikken (Hurtigruten). Når det gjelder konkret OD matrise (Opprinnelse/destinasjon) for utenriksfarten er datagrunnlaget mangelfullt.

(Transport-region)	Havn	Kysten	Norden	UK	Kontinentet	EØS	Russland	Baltikum
(Øst)	Oslo	Ukentlig	Daglig	Ukentlig	Daglig			
	Larvik	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			
	Grenland	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			
	Kristiansand	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			Hver 14. dag
(Vest)	Stavanger	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			
	Karmsund	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			Hver 14. dag
	Bergen	Daglig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig		Hver 14. dag
(Midt)	Ålesund	Daglig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			
	KNH	Daglig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			
	TIH	Daglig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			
	ITH	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig			
(Nord)	Mo i Rana	Daglig	Ukentlig		Ukentlig			
	Bodø	Daglig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig		Ukentlig	
	Tromsø	Daglig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig		Ukentlig	
	Hammerfest	Daglig	Ukentlig	Ukentlig	Ukentlig		Ukentlig	

vi) Grad av OPS

Offentlig/privat samarbeid er ikke utbredt i havnesammenheng. I havner med betydelig privat havnevirksomhet og i havner knyttet til petroleumsaktivitet, registreres en økende interesse for dette. Fiskeridepartementet har hatt et pilotprosjekt sammen med havnen i Stavanger og NorSeas oljebase i Risavika, for å klarlegge muligheter og problemer i forhold til offentlig/privat samarbeid på sektoren. Resultatene fra prosjektet vil inngå i arbeidet med revisjonen av havne- og farvannsloven. Hensikten er at regleverket ikke skal være til hinder, men snarere legge til rette for denne type samarbeid.

Økende interkommunal samarbeidsvilje, større havnesammenslutninger, krav til regionale beredskaps-samarbeid på flere felt, og krav til bedre ressursutnyttelse på infrastrukturensiden, tilsier at både havneforvaltningene og sjøtransportens forskjellige aktører må finne nye samarbeidsformer – både mellom havner og mellom offentlige og private interesser.

vii) Grad av intermodale egenskaper

I henhold til definisjonen forutsetter intermodale transportløsninger at en lastbærer overføres direkte mellom to transportmidler uten at lasten brytes, herunder containere og vekselsbeholdere, i transportkjedene. Dette stiller krav til teknisk tilpasning mellom transportmiddel, lastbærer, håndteringsutstyr og terminal, og påvirker de administrative oppgaver.

Transportregion ØST, der antall lastbærere dominerer, har best forutsetninger for dette.

Transportavviklingen i Norge preges av bruk av et utall forskjellige enheter som kan begrense overføring mellom transportmåter, og spesielt sjø/land-relasjoner.

Sjøcontaineren (ISO-standardbasert) og landcontaineren (vekselbeholderen, CEN-standardbasert) kan vanskelig forenes i ett og samme transportsystem uten kostnadskrevenne tekniske tilpasninger. Internasjonalt standardiseringsarbeid på dette området er derfor viktig.

Hvis begrepet intermodale egenskaper utvides til også å dekke enhetslaster generelt, eksempelvis overføring av større partier pallelaste mellom ulike transportmidler, har flere regioner forutsetninger for intermodale transportløsninger.

Ro/ro-løsninger er fleksible og uavhengige av dimensjonsmessige og håndteringsmessige forskjeller, og kan være et svar på problemet for norsk sjøtransport. Enhetene må imidlertid være på hjul for om bord- og ilandføring.

Den økende interesse for Piggyback/Huckepack-løsninger for kombinasjoner bane/veg er også en mulighet for jernbaneterminaler som ligger i eller i nærheten av havneanlegg. Det er situasjonen for henholdsvis Alnabru, Moss, Drammen, Larvik, Grenland, Kristiansand, Ganddal, Åndalsnes, Trondheim, Verdal, Mo i Rana, Narvik og Bodø. I kombinasjon med ro/ro-tilbud, kan dette være interessant i flere havner. I havner uten jernbanetilknytning, er også kombinasjonen ro/ro- og vegtransport en aktuell løsning.

Havner med best intermodale egenskaper:

- Oslo havn (Utbygging av Sydhavna)
- Kristiansand havn (Utbygging av Kongsgård/Vige)
- Bergen havn
- Trondheimsfjorden Interkommunale havn

viii) Investeringsbehov for å fungere som nasjonalhavn i henhold til kriteriene

Kriteriene lagt til grunn ved vurdering av tiltak og investeringer i tabellen nedenfor er:

- Godsvolum
- Organisering

- Infrastruktur
- Planstatus

Forholdet til sikkerhetstiltak ved implementering av ISPS-koden og investeringer i forbindelse med dette er ikke vurdert. Regjeringen legger til grunn en oppfølging og evaluering av havnenes utvikling i planperioden.

<i>(Transport-region)</i>	Havn	Tiltak	Investeringsbehov
<i>(Øst)</i>	Oslo	Er nasjonalhavn i dag. Utvikling av Sjursøya til ny containerhavn.	Minimum NOK 700 mill (dekkes dels ved eiendomssalg)
	Larvik	Kai/Krankapasitet må vurderes. Diverse utviklingstiltak, investering i vei, samt mulig flytting av terminal for utenriksferje. Samarbeid Larvik/Grenland uavklart.	Rundt NOK 20-30 mill
	Grenland	Er nasjonalhavn i dag. Utbygging av Voldsfjorden for å øke kapasiteten i Brevikterminalen. Samarbeid Larvik/Grenland uavklart	Voldsfjorden > 1 000 mill. kroner. Statlig investering i farled minimum 100 mill. kroner
	Kristiansand	Er nasjonalhavn i dag. Sentrumsnærhet krever utbygging. Ny stykkgoods-/containerterminal, vei/bane	> NOK 100 mill. kroner
<i>(Vest)</i>	Stavanger	Er nasjonalhavn i dag. Viktig intermodalt område for bane/bil/båt-relasjoner. Et mulig regionalt samarbeid mellom havnene utredes.	Investeringsbehov for ny containerterminal Risavika > 100 mill. kroner i havneinfrastruktur. Etablering av regionalt samarbeid rettet mot spesielle oppgaver og ansvarsområder vil redusere investeringsbehovet.
	Karmsund	Er nasjonalhavn i dag. Sentrumsnærhet krever utbygging.	
	Bergen	Er nasjonalhavn i dag. Store utbedringer i havnetilbudet gjennomføres/er gjennomført. Egen avtale med Ågotnesbasen (CCB).	
<i>(Midt)</i>	Ålesund	Er nasjonalhavn i dag. Utbygging på Flatholmen. Dette kan aktualisere bedre veitilknytning, jfr. svar på spm. 5 og spm. 70 fra samferdselskomiteen.	Ca. 120 mill. kroner for 1. utbyggingstrinn Flatholmen (eiendomssalg sentrum, lån)
	KNH	Større investeringsbehov i sentrums kai m.v. er under planlegging/gjennomføring	Sannsynligvis < 110 mill. kroner
	TIH	Er nasjonalhavn i dag. Er en del av Midt-Link, og forbereder utbygging av nytt terminaltilbud på Brattøra. Det bør satses på et formalisert samarbeid med TIH.	Sannsynligvis > 100 mill. kroner

<i>(Transport-region)</i>	Havn	Tiltak	Investeringsbehov
	ITH	Samarbeidet med Norske Skog om terminalutvikling på Fiborgtangen førte ikke frem. Selv med utvidet antall samarbeidende kommuner, oppfyller ikke havnen gitte kriterier. Norske Skogs opplegg for videre utvikling av terminaltilbudet kan undergrave en målrettet satsing. Det bør satses på et formalisert havnesamarbeid med TIH.	Ikke vurdert
<i>(Nord)</i>	Mo i Rana	Store veiprosjekt pågår (Umskaret/Korgfjellet)	Sannsynligvis begrenset til < 10 mill. kroner
	Bodø	Er nasjonalhavn i dag Gode intermodale muligheter, som kan utnyttes bedre. Behov utover dette for tiltak på vei, og bane.	Sannsynligvis begrenset til < 10 mill. kroner
	Tromsø	Er nasjonalhavn i dag Planer for Prostneset for passasjerer og Breivika for gods.	Sannsynligvis begrenset til < 10 mill. kroner > 100 mill. kroner
	Hammerfest		Sannsynligvis begrenset til < 10 mill. kroner (Sett bort fra kommunale investeringer i baseanleggene)

Spørsmål 95

STRATEGI FOR FRAKT AV GODS

Det bes om en vurdering om hvilke virkemidler og insentiver som Regjeringen planlegger for å få overført større mengder gods fra veg til jernbane og sjøtransport.

Svar:

Det er et politisk mål å få til en overføring av gods-transport fra veg til sjø og bane, der dette er hensiktsmessig ut fra hensynene til en effektiv trafikkavvikling, miljø og sikkerhet. Det betyr at politikken må avveies i forhold flere politiske mål og næringslivets transportbehov hvor både transportkvalitet, framføringstid og pris er av stor betydning.

For å stimulere til en overføring av gods fra veg til sjø og bane vil Regjeringen:

Gjennomføre infrastrukturtiltak, både på veg, sjø og bane. Tilknytning til havnene og det landbaserte transportnett er viktig for at havnene skal utvikles.

Standarden i de nasjonale havnene skal på sikt gi grunnlag for regulære og hyppige anløp av skip for stykkgoods og containere. Selv om det i liten grad er rom for å finansiere investeringer i de nasjonale havnene over statsbudsjettet, åpner Havne- og farvannsløven for nye finansierings- og samarbeidsformer, både havner i mellom og i forhold til private aktører. Det er avgjørende at de nasjonale havnene deltar i prosesser knyttet til lokale og regionale planverk, og forankres der.

Økning av kapasiteten på jernbanenettet for å legge til rette for transportvolumer med jernbane er også sentralt. Spesielt vil investeringene som gjøres i Oslo-

området være viktig for å øke jernbanens konkurransekraft. På langdistansestrekningene mellom Oslo og henholdsvis Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Bodø er forbedringene av infrastrukturen av betydning for å styrke godstransporten med jernbane. Gjennomførte investeringer i profilutvidelser på Bergensbanen og Nordlandsbanen, som gjør det mulig med transport av semitrailere, gir allerede resultater.

Etter at Regjeringen åpnet for konkurranse om gods-transport på jernbane i 2003, har godstransporten med selskapet CargoNet økt. For CargoNet har den positive utviklingen fortsatt i 2004, med en trafikkvekst på ca 20 pst. hittil i år. Dette har nær sammenheng med nedleggingen av vognlast i desember 2003 slik at selskapet nå fokuserer virksomheten på såkalte kombinerte transporter (med standardiserte containere) og dermed blir mer konkurransedyktige i forhold til vegtransport.

Effektivisering av terminalene er viktig for å styrke godstransport med sjø- og jernbane. Godsterminalen på Alnabru skal ombygges, med fullføring i planperioden 2006-2009. Den nye godsterminalen på Ganddal gir mulighet for vesentlig større kapasitet og bedret fleksibilitet for håndtering av godsmengder. Terminaltiden blir betydelig redusert. Fortsatt container-havn i Oslo fram til 2011 vil bidra til å hindre at godstransport som ikke går på veg svekkes.

Marco Polo-programmet er en EU-forordning om finansiell støtte til nye transportløsninger for å fremme et mer miljøvennlig godstransportsystem. Marco Polo er viktig for å bedre framkommeligheten for godstransport i Europa, noe også norsk næringsliv vil ha nytte av. EØS-komiteen vedtok på møtet 23. april 2004 å innlemme forordningen i EØS-avtalen. Stortinget vil om kort tid bli forelagt en proposisjon om tilslutning til

dette. Målet for forordningen er å stimulere til at gods-transport overføres fra veg til sjø og bane gjennom støtte til transportløsninger som ikke går på veg, tiltak som kan redusere markeds- og konkurransemessige hindringer for intermodale løsninger samt felles læringsprosjekter/samarbeid i logistikkmarkedet.

EU-kommisjonen har initiert etableringen av et nettverk av nasjonale Short Sea Shipping Promotion Centers (SPC) som et tiltak for å fremme sjøtransport. Norge ble tilknyttet nettverket i 2003 med støtte fra Fiskeridepartementet, Nærings- og handelsdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Avgifter og gebyrer skal bidra til en effektiv fordeling mellom transportformer ved en riktig prising av de samfunnsmessige kostnadene ved transport. En slik prising vil bidra til å balansere mellom ulike hensyn. Dette setter noen rammer for hvor langt det er ønskelig å bruke avgifts- og gebyrpolitikken (brukerbetalning) for å stimulere til en overføring fra veg til jernbane og sjøtransport. Det er betydelige forskjeller mellom transportsektorene når det gjelder graden av brukerfinansiering. Avgifts- og brukerbetalningssystemene bør ikke nødvendigvis være like, men basert på felles prinsipper. Godstransport på veg har et betydelig innslag av brukerbetalning gjennom bompengesystemet. Godstransport med dieseldrevne kjøretøyer dekker ikke sine eksterne kostnader gjennom avgiftssystemet. Godstransport med jernbane er i hovedsak skattefinansiert, med unntak av kjørevegsavgiften. Sjøtransport har større andel brukerbetalning enn veg og jernbane. Fiskeridepartementet arbeider nå med en gjennomgang av Kystverkets gebyrstruktur.

Det er grunn til å tro at dagens systemer ikke er optimale. Regjeringen ønsker å utvikle systemene for brukerbetalning i retning av større effektivitet. Regjeringen mener det er behov for å bedre den tverrsektorielle kunnskapen om virkninger av finansieringsform på tvers av transportsektorene. Regjeringen legger derfor opp til å få utarbeidet bedre analyser på dette området. Avgifter og gebyrer bør ses i sammenheng. Arbeidet vil inngå i en helhetlig strategi for å nå de ulike målsettingene på transportområdet.

Når det gjelder samarbeid med bransjen for å legge til rette for en overføring fra veg til sjø og bane er det allerede etablert kontakt.

IKT er viktig for å effektivisere godstransporten og er særlig viktig for sjø og jernbanetransporter fordi det normalt vil være nødvendig å bruke lastebil i hver ende av transportkjede. Økt bruk av IKT vil forenkle kommunikasjonen og derfor bidra til å styrke konkurransekraften for sjø og jernbane. Regjeringen bidrar til samarbeid internt i forvaltningen, forskningsmiljøene og næringslivet på dette området. Deltakelse i europeisk samarbeid om navigasjon styrker også sjøtransporten.

Spørsmål 96

JERNBANE/VEG -
SAMFUNNETS TRANSPORTKOSTNADER

I etatens NTP-forslag uttales på side 176: "For å redusere samfunnets transportkostnader mest mulig, er

det beregnet at det vil gi størst nytte å overføre deler av den økonomiske rammen fra veg til jernbane."

Deler departementet fagetatens syn på dette, og er dette synet lagt til grunn for Regjeringens forslag til NTP?

Svar:

Transportetatene har i sitt forslag til Nasjonal transportplan gjennomført beregninger som det refereres til i spørsmålet over. Bedret framkommelighet er et av flere mål som er lagt til grunn i arbeidet med NTP. En av tre måleparameterne for framkommelighet er samfunnets transportkostnader som omfatter nåverdi av tids-, kjøretøy- og ferjekostnader og nytte av nyskapt trafikk. Virkningsberegningene er hjelpemidler som må vurderes kritisk ut fra de forutsetningene som de bygger på og de spørsmålene beregningene skal belyse. Metodiske svakheter gjør at det trolig er beregnet lav nytte av vegprosjekter som bedrer regulariteten for næringslivstransporter. Samfunnets transportkostnader er også bare en av tre måleparametre som er knyttet til et av flere mål i transportpolitikken slik den framkommer i Nasjonal transportplan. Verken transportetatene eller Samferdselsdepartementet vil ukritisk trekke slutninger fra en enkelt virkningsberegning til en konklusjon om, i dette tilfellet, omfordeling av rammen. En viktig oppgave i arbeidet med NTP har vært å vurdere ulike målsettinger opp mot hverandre og foreta en avveining i de tilfellene ulike mål er i konflikt med hverandre.

Spørsmål 97

JERNBANE - MOMS

- i) Hva er begrunnelsen for at utbygging av jernbane må svare for moms, mens utbygging av veg er fritatt for moms?
- ii) Er investeringsbeløp i NTP oppgitt i bruttotall ekskl. moms eller nettotall inkl. moms, for henholdsvis veg og jernbane?

Svar:

i) Den avgiftsmessige begrunnelsen finnes i Merverdiavgiftsloven § 16 hvor det heter: "Det skal ikke betales avgift av omsetning av: (pkt 12) Tjenester i siste omsetningsledd som gjelder planlegging, prosjektering, anlegg, reparasjon og vedlikehold av offentlig veg, og baneanlegg utelukkende for skinnegående kollektiv persontransport, samt fremstilling på verksted av bruer eller deler av bruer til slik veg eller bane." Veg-, T-bane- og trikkeinfrastruktur er dermed i hovedsak fritatt for mva. Utgifter til anlegg som ikke går til framføring av trafikk (f.eks. belysning, grøntanlegg og rene sikkerhetstiltak) er imidlertid ilagt mva. Jernbaneinfrastrukturen er ikke omfattet av dette fritaket. Etter som infrastruktur tjenester er utenfor merverdiavgiftssystemet er det heller ikke fradrag for inngående mva.

I forarbeidene til denne tilføyelsen i loven fra 1972 ble unntaket begrunnet med et ønske om å skape avgiftsnøytralitet mellom offentlig og privat drift/

utbygging av veg. Det vises til Ot.prp. nr. 13 / Innst. O. VII (1971-72).

I St.prp. nr. 1 (2003-2004) Skatte-, avgifts- og tollvedtak (fra Finansdepartementet) heter det bl.a.: "Som ledd i forslaget om å gjøre persontransport merverdiavgiftspliktig, kan det prinsipielt sett være gode grunner til også å ta infrastrukturtenester knyttet til transport inn under avgiftsområdet. Dette gjelder bl.a. slike tjenester som utføres av Jernbaneverket, Avinor og de kommunale havnene. Departementet foreslår imidlertid ikke å ta slike tjenester inn under avgiftsområdet i denne omgang. Dette vil kreve ytterligere utredninger av bl.a. provenykonsekvenser." Regjeringen vil komme tilbake til dette på egnet måte overfor Stortinget.

ii) I NTP er både drift-, vedlikeholds- og investeringstiltak på jernbane oppgitt inklusiv moms. Vegsektoren er i hovedsak fritatt for moms. Men i de tilfellene vegsektoren er ilagt moms (bl.a. belysning, grøntanlegg og rene sikkerhetstiltak, jf. pkt. i) over) inngår dette i kostnadsoverslaget.

Spørsmål 98

PRIORITERING VED ØKTE RAMMER TIL JERNBANE-INVESTERINGER

Hvordan vil Jernbaneverket/Samferdselsdepartementet prioritere en økning i investeringene (post 30) som innebærer årlige investeringer i perioden 2005-2015 på:

- 2,5 mrd. kroner
- 3,0 mrd. kroner

Svar:

Det vises til departementets svar på spørsmål 85 og 86.

For mange av prosjektene er kostnadsoverslagene dessuten såpass usikre at det vil være lite hensiktsmessig på nåværende tidspunkt å gjøre detaljerte prioriteringer innenfor de to rammenivåer som er oppgitt i spørsmålet.

Spørsmål 99

JERNBANE - GODS OVER TIL JERNBANE

Industribedrifter langs Nordlandsbanen samarbeider om et prosjekt for å få overført frakt av gods til jernbane (industritog), i tråd med målsettingen i NTP.

- Har departementet vurdert virkemidler og insentiver for å fremme en slik utvikling?

Svar:

I forbindelse med forarbeidene til NTP har potensial for økt godstransport på Nordlandsbanen hatt høy fokus. Dette har bl.a. resultert i prioritering av CTC (fjernstyring) og GSM-R (nødkommunikasjon). Disse tiltakene bidrar vesentlig til å styrke kapasiteten og framføringskvaliteten for transport av gods på Nordlandsbanen.

Det er et politisk mål å få en overføring av godstransport fra veg til sjø og bane, der dette er hensiktsmessig ut fra hensynene til en effektiv trafikkavvikling, miljø

og sikkerhet. En viktig forutsetning for å oppnå dette er at godstogoperatørene, bl.a. CargoNet AS, drives mest mulig kostnadseffektivt og dermed konkurransedyktig med godstransport på veg. Når det gjelder rammebetingelser for øvrig vil departementet i tråd med de signalene som er gitt i St.meld. nr. 24 (2003-2004), i samråd med Jernbaneverket, løpende vurdere konkrete tiltak og endringer som kan bidra til å få mer gods over på bane der forholdene ligger til rette for det. Nordlandsbanen anses i denne sammenheng som en særlig viktig godstransportstrekning. En mer konkret prioritering av tiltak, bl.a. innenfor programområdene, vil først bli gjort i forbindelse med handlingsprogrammet til NTP for 2006-2009, som etter planen skal legges fram våren 2005.

Spørsmål 100

JERNBANE - KONKURRANSEVRIDNING SOM FØLGE AV NTP?

Foreligger en konsekvensanalyse i form av trafikkprognoser for jernbanen gjennom Vestfold etter at investeringer i veg og investeringer i jernbane, som er lagt inn i planen, er gjennomført?

Svar:

Jernbaneverket har beregnet trafikkprognoser for Intercity-området for tilnærmet det samme investeringsprogram som ligger inne i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

Prognosene viser at antall togreiser pr. år med Vestfoldbanen er beregnet å øke fra 3,2 mill. i 2000 til 4,2 mill. i 2015. Antall togreiser pr. år i snitt mellom Drammen og Vestfold er beregnet å øke fra 1,8 mill. til 2,5 mill. i samme periode. Markedsandelen togreiser innenfor togets influensområde er beregnet å øke fra 43 pst til 47 pst. I disse beregningene inngår en noe lavere framdrift i utbyggingen av E18 enn i St.meld. nr. 24 (2003-2004).

Spørsmål 101

VEG - FORDELINGSNØKKELE/FAKTORER

Kan det gis en oversikt over faktorer som er med i fordelingsnøkkel for fordeling av riksvegmidler (jf. s. 106 i NTP), og vekten mellom de ulike faktorer (standardgapmodellen)?

Svar:

I den fylkesvise fordelingen er det i første fireårsperiode, 2006-2009, store bindinger knyttet til igangsatte prosjekter i enkelte fylker, samt andre sentrale føringer for prioriteringene. Dette reduserer frihetsgraden, og har vært styrende for den foreslåtte fylkesfordelingen for perioden 2006-2009.

Modellen som er lagt til grunn for fylkesfordeling av investeringsrammen til øvrige riksveger i siste seksårsperiode 2010-2015, tar utgangspunkt i en fordeling av en basisramme mellom ulike innsatsområder. Fordelingen innebærer blant annet økt satsing på oppgradering av vegkapitalen og trafikkikkerhet. Økt fokus på trafikkikkerhet har ført til at fylker med høye trafikk-

mengder og mange drepte og hardt skadde får noe høyere vekt.

Modellen skal fungere slik at fylkenes andel av rammen gjenspeiler det reelle behovet i fylket. Se vedlagt kopi av vedlegg 6 i transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2006-2015 for ytterligere kommentarer til modellen.

I fordelingen av rammen til de ulike innsatsområdene er det lagt til grunn følgende prinsipper:

- Utbedring av eksisterende veg er fordelt på grunnlag av andel strekninger med manglende veggbredde.
- Oppgradering av vegkapitalen er fordelt på grunnlag av behov for rehabilitering av vegfundament og dekke, bruer og vegutstyr.
- Gang- og sykkelveger er fordelt med utgangspunkt i registreringer av manglende tilbud for gående og syklende.
- Trafikksikkerhetstiltak er fordelt ut fra behov for strakstiltak og antall drepte eller hardt skadde.
- Støytiltak og problemsonetiltak er fordelt med utgangspunkt i registreringer av de enkelte fylkers andel av støyproblemene
- Rassikringstiltak er fordelt til de seks fylkene med vesentlige rasproblemer etter en skjønnsmessig vurdering
- Kollektivtrafikktiltak er fordelt skjønnsmessig med utgangspunkt i tidligere års fordeling med vekt på behov i de største byene.
- Planlegging er lagt inn med samme prosent av totalrammen i alle fylker.

Spørsmål 102

VEG - TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Har departementet en oversikt av trafikksikkerhetsfeil som følge av satsing på midtrekkverk, for eksempel erfaringene fra Sverige?

Svar:

Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet om å følge erfaringene fra Sverige og Norge. Det svenske Vägverket har engasjert Väg- og transportforskningsinstituttet (VTI) til å følge opp erfaringene og disse rapportene sendes automatisk videre til Vegdirektoratet. I Sverige er det nå bygd ut mer enn 800 km med midtrekkverk. De svenske myndighetene har som mål at 85 % av trafikken på det høytrafikkerte vegnettet (dvs ÅDT over 4 000) skal avvikles på møteseparerte veger innen 2015.

I Sverige er effekten av midtrekkverk som trafikksikkerhetstiltak beregnet til 80 % reduksjon i antall møteulykker og 50 % reduksjon av antall drepte og hardt skadde på de aktuelle strekningene. I Vestfold er det ikke registrert drepte eller hardt skadde etter at midtrekkverket på E18 i Fokserød ble åpnet i november 2000.

Bruken av midtrekkverk som et kostnadseffektivt trafikksikkerhetstiltak på ulykkesutsatte to- og trefeltsveger i Sverige og Norge er imidlertid ikke direkte

sammenliknbare. Dette skyldes i hovedsak at svenske veger i utgangspunktet er bygget med en bredde på opptil 13 meter og innebærer derfor at montering av midtrekkverk kan utføres uten omfattende vegbreddeutvidelser. I Norge er det derimot et behov for til dels betydelige breddeutvidelser på de fleste strekninger hvor midtrekkverk er aktuelt.

Spørsmål 103

KOLLEKTIVTRANSPORT - INCENTIVORDNINGEN

I NTP finnes det ingen konkrete mål for størrelsen på insentivordningen for kollektivtransporten i de store byene.

- Hvilket nivå ser Regjeringen for seg at ordningen bør være for at målet med økte kollektivandeler i byene skal nås?

Svar:

Mer miljøvennlig bytransport - med redusert bilavhengighet og økt kollektivtrafikk er et av hovedmålene for transportpolitikken.

For å nå dette målet er det nødvendig med restriktive tiltak overfor biltrafikken i tillegg til et bedret kollektivtilbud. Bykommunene har en sentral rolle i dette arbeidet, og kan blant annet innføre tidsdifferensierte bompengesatser for å dempe trafikkomfanget, føre en restriktiv parkeringspolitikk og styre arealbruken slik at transportbehovet minker samtidig som det legges til rette for kollektivtransport.

Insentivordningen, eller "belønningsordningen" skal stimulere til bruk av slike virkemidler. Størrelsen på bevilgningen vil bli vurdert årlig i forhold til totale budsjettammer og vurdering av hvor godt ordningen fungerer. Nivået på bevilgningene i belønningsordningen må også ses i sammenheng med ordinære bevilgninger til kollektivtrafikk og annen virkemiddelbruk. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til dette i forbindelse med de årlige statsbudsjetter.

Spørsmål 104

FRAMKOMMELIGHET FOR NÆRINGSLIVET

I NTP (side 120) skriver departementet at "Tiltak som bidrar til å fjerne flaskehalser, redusere framføringstid og øke framkommeligheten i alle transportsektorene kan medvirke til at næringslivets samlede logistikkostnader reduseres."

- Hva er den relative utviklingen i næringslivets samlede logistikkostnader?
- I hvilken grad er næringslivets samlede logistikkostnader påvirket av flaskehalser?

Svar:

Det har skjedd endringer i bedriftenes logistikk med en overgang fra prognosestyrt til ordrestyrt produksjon, lagrene er mindre og mer sentraliserte. Dette øker betydningen av presisjon i leveransene, og påvirker logistikkostnadene. Logistikkostnadene er også påvirket av utviklingen av transportinfrastruktur og

andre endringer i rammebetingelsene for næringslivets transporter.

DELSPØRSMÅL 1

Det finnes undersøkelser av logistikkostnader som andel av brutto nasjonalprodukt og vareomsetning, inkludert tjenester. Undersøkelsene er noe ulike, men det kan synes som om logistikkostnadene som andel av vareomsetning/varehandelstjenester steg fra slutten av 1970-tallet fram til 1990-tallet for deretter å synke. Med forbehold om at andelene ikke er direkte sammenliknbare synes det som om logistikkostnadene som andel av omsetning har steget fra i overkant av 9 pst. på slutten av 1970 tallet til om lag 12 pst. på midten av 1990-tallet og deretter sunket til 9-10 pst. ved inngangen av 2000-tallet. Disse tallene skjuler trolig store forskjeller mellom ulike næringer.

DELSPØRSMÅL 2

Med omleggingen av bedriftenes logistikk øker betydningen av kvalitet og tidspresisjon i leveransene. Flaskehals i form av kø- og kapasitetsproblemer, ferdigdrift og stengte veier får derfor økt betydning. Dette er vanskelig å kvantifisere og vil variere mye mellom næringer og regioner. Undersøkelser gjort på slutten av 1990-tallet viste at pålitelighet var den faktoren som ble vektlagt mest innen godslogistikk og godstransport med oppunder 50 pst. av vektleggingen. Det er lite skille mellom næringer, men når pålitelighet blir delt i tidsmessig pålitelighet og pålitelighet med hensyn på varens fysiske kvalitet etter transport kommer det fram klare forskjeller mellom næringer. Bergverk og utvinning, varehandel, industri og fisk og fiskeindustri legger størst vekt på tidsmessig pålitelighet.

Spørsmål 105

KØPROBLEMER

Hva er samfunnskostnadene forårsaket av køproblemer, og hva er samfunnsøkonomisk de mest kostnadseffektive måtene å redusere køproblemer på?

Svar:

Kjøretidsregistreringer med bil i de seks storbyene Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Tromsø og Kristiansand i 2002 tilsier at de gjennomsnittlige forsinkelsene for personbiltrafikk totalt sett er relativt begrensede. Kø i rush-periodene og konsekvensene av dette er størst i Osloregionen. På enkelte innfartsårer er forsinkelsene store og forutsigbarheten lav ved at forsinkelsene varierer fra dag til dag. Registreringene gir ikke noe komplett bilde av køsituasjonen i storbyene og kan derfor ikke anvendes som et grunnlag for å beregne samfunnets kostnader av kø.

Å beregne de samfunnsøkonomiske kostnadene krever et større arbeid i form av å komplementere kjøretidsregistreringene fra 2002 til å omfatte en større del av vegnettet i storbyene, samt inkludere gods- og næringstransport. En mer teoretisk metode, er å anvende de transportmodeller som utvikles for person- og godstransport gjennom NTP-arbeidet. Modellverk-

tøyet vil bli videreutviklet i løpet av 2004, til bl.a. å kunne bidra til å svare på slike spørsmål.

Tiltak for å redusere samfunnets kostnader av kø på vegnettet kan deles i tre ulike grupper; økonomiske virkemidler, økt kapasitet på infrastruktur og trafikkstyring/-regulering. Virkemidlene må vanligvis kombineres med et bedre kollektivtilbud for å opprettholde et tilfredsstillende transporttilbud og unngå velferdstap. Lokale myndigheter har ansvaret for mange av virkemidlene som kan bidra til å redusere køproblemene.

Økonomiske virkemidler for å redusere kø er primært trafikantbetaling med tidsdifferensierte takster og parkeringsavgifter. Økt kapasitet på infrastruktur oppnås enten ved økt vegkapasitet i form av flere kjørefelt eller effektivisering av eksisterende vegkapasitet ved mindre tiltak som kryssutbedring, tiltak over kortere strekninger etc.

Tiltak for trafikkregulering og trafikkstyring bidrar til mer optimal bruk av eksisterende vegkapasitet. Tilfartskontroll, signalprioritering i lysregulerte kryss, parkeringsrestriksjoner som f.eks. redusert antall parkeringsplasser, overgang til korttidsparkering etc. er sentrale tiltak som kan bidra til bedre trafikkavvikling og mindre kø på vegnettet i rushperiodene.

Hvilke tiltak som er mest kostnadseffektive vil høyst sannsynlig variere fra byområde til byområde ut i fra de enkelte områders særtrekk og utfordringer. Generelt sett er trolig det mest kostnadseffektive tiltaket trafikantbetaling med tidsdifferensierte takster i kombinasjon med et bedre kollektivtilbud. Samfunnsøkonomiske analyser gjennomført som en del av den strategiske areal- og transportanalysen for Oslo-regionen konkluderer med at vegprising bør være en del av transportpolitikken for regionen. Denne konklusjonen baserer seg på analyser som viser at tidsdifferensiering av bomtakstene kombinert med parkeringsrestriksjoner i områder med god kollektivdekning gir tilnærmet nullvekst i biltrafikken i et 15-års perspektiv. Analysen for Oslo-regionen konkluderer videre med at en slik strategi er samfunnsøkonomisk lønnsom forutsatt tilsvarende økning i driftstilskuddet for kollektivtrafikk. En kombinasjon av virkemidler som både retter seg mot vegtrafikken og kollektivtransporten vil trolig være mest effektivt.

Spørsmål 106

RYGGE FLYPLASS

Når vil nyttekostnadsanalysen av sivil lufthavndrift på Rygge foreligge, og når vil Regjeringen gi svar på konsesjonssøknaden om å drive kommersiell lufthavndrift på Rygge flystasjon?

Svar:

I forbindelse med at selskapet Rygge Sivile Lufthavn AS i 2003 søkte om konsesjon til å anlegge, drive og inneha sivil lufthavn på Rygge flystasjon, så Samferdsdepartementet behov for å utrede samfunnets nytte og kostnader ved en evt. slik sivil drift. På oppdrag fra departementet har Møreforskning Molde AS utredet samfunnsøkonomiske sider ved rutedrift av forskjellig

omfang på Rygge, herunder trafikale konsekvenser for Oslo lufthavn, Gardermoen, og Sandefjord lufthavn, Torp. Møreforsknings arbeid har resultert i en rapport "Sivil lufthavndrift ved Rygge lufthavn - Trafikkmessige og økonomiske virkninger".

Forsvaret ved Generalinspektøren for Luftforsvaret har i samarbeid med Rygge Sivile Lufthavn AS den 23.3.2004 søkt om å overta selskapets konsesjonssøknad om å anlegge, drive og inneha landingsplass for sivil drift på Rygge flystasjon. Forsvaret ved basesjefen på Rygge flystasjon vil, dersom konsesjonssøknaden innvilges, dermed få funksjon som flyplassjef. Luftfartstilsynet vurderer det for alle flyplasser generelt som en fordel at en og samme juridiske person innehar både den teknisk/operative godkjennelsen av flyplassen og konsesjonen. På denne bakgrunn har Forsvaret ønsket å overta som konsesjonsinnehaver på Rygge, da Forsvaret er avhengig av å kunne kontrollere og styre den militære luftfarten.

Søknaden om konsesjon til å anlegge, drive og inneha sivil lufthavn på Rygge lufthavn skal avgjøres av Samferdselsdepartementet. Saken skal først forberedes av Luftfartstilsynet, som bl.a. vurderer miljø- og sikkerhetsmessige konsekvenser av sivil lufthavndrift. Luftfartstilsynet har ikke oversendt sin innstilling i saken til Samferdselsdepartementet. Departementet vil behandle konsesjonssøknaden når denne innstillingen foreligger.

En eventuell konsesjon skal bare gis når det er forenelig med allmenne hensyn. Det er i denne sammenheng viktig at berørte parter gis anledning til å uttale seg om saken. I forbindelse med at Forsvaret nå har bedt om å få tre inn i konsesjonssøknaden, har Luftfartstilsynet gitt høringsinstansene frist til 14.5.2004 for å komme med eventuelle kommentarer. Samferdselsdepartementet vil gi behandlingen av søknaden høy prioritet når Luftfartstilsynets innstilling foreligger.

Spørsmål 107

LUFTFART - TRYGGLEIKSOMRÅDE RUNDT LUFTHAMNENE

Luftfartstilsynet har fått utført ei uavhengig risikoanalyse om kva for krav som bør stillast til tryggleiksområde rundt lufthamnene. I denne risikoanalysen blir det tilrådd at for kortbaneflyplassane bør krava til tryggleiksområde vere strengare enn både standardar og tilrådingar i Annex 14. Tryggleiksområda på dei øvrige flyplassane kan tilsvare tilrådingane. Luftfartstilsynet har gått inn for å fylgje tilrådingane om tryggleiksområda som ligg i risikoanalysen.

- i) Støttar departementet risikoanalysen sine tilrådingar om tryggleiksområde rundt lufthamnene?
- ii) Kva er i så fall årsaka til at Noreg skal ha strengare krav enn standardar og tilrådingar i Annex 14?
- iii) Er strengare krav til tryggleikssoner rundt flyplassane i kortbanenettet det mest effektive tiltaket for å hindre alvorlege ulukker i luftfarten, kva vil til dømes betre instrumentering for innflyging, radarar m.m. ha å seie for tryggleiken?

Svar:

- i) Luftfartstilsynet har i sitt arbeid med revisjon av forskrift om utforming av store flyplassar engasjert eit uavhengig konsulentsekskap til å gjennomføre ein omfattande risikoanalyse, jf. nærmare omtale under pkt. ii). Tilrådingane i analysen gir viktig informasjon til Luftfartstilsynet i deira arbeid med forskrifta. Luftfartstilsynet har førebels ikkje vedteke forskrifta.

Samferdselsdepartementet vurderer dei resultata risikoanalysen har kome fram til med omsyn til tryggleiksområde, som verdfull informasjon i det vidare arbeide med forskrifta, slik det er gjort greie for i Nasjonal transportplan punkt 6.1.5.

- ii) Under arbeidet med forskrift om utforming av flyplassar stilte dåverande Luftfartsverket spørsmål ved gevinsten av krava til tryggleiksområde i Annex 14. Luftfartsverket og Luftfartstilsynet vart da samde om at tilsynet skulle få gjennomført ein uavhengig risikoanalyse for å finne ut kva krav som bør stillast til tryggleiksområde i forskrifta. Analysen vart utført i 2001 av det engelske selskapet AEA Technology plc etter anbuds konkurranse i EØS-området.

Analysen tok utgangspunkt i at risikoen for fatale ulykker i Noreg skal ligge på same nivå som i vesteuropeisk luftfart. I praksis tyder dette at risikoen skal vere mindre enn ei fatal ulykke per 10 millionar flyavgangar- og landingar for hendingar som kan sporast tilbake til utforminga av flyplassen.

Under ein slik føresetnad om risikonivået bør krava til tryggleiksområde i følgje risikoanalysen gå ut over både standardar og anbefalingar i Annex 14 for kortbaneflyplassane, mens tryggleiksområda på dei resterande flyplassane kan tilsvare tilrådingane i annekset. Andre føresetnader til risikonivået kan gi andre krav til tryggleiksområde.

- iii) I høringsutkastet til revidert forskrift om utforming av flyplassar gjekk Luftfartstilsynet inn for å følgje tilrådingane i risikoanalysen. Viss det viser seg kostbart eller lite føremålsteneleg å tilfredsstille krava til tryggleiksområde, opnar høringsutkastet for kompenserande tiltak. Slike tiltak kan setjast i verk etter ein konkret risikoanalyse på den einskilde flyplass.

Luftfartstilsynet opplyser at skjerpa krav til instrumentering og andre navigasjonshjelpemiddel kan vere aktuelle kompenserande tiltak.

Spørsmål 108

PLANRAMMER I HANDLINGSPROGRAM 2002-2005 I HØVE TIL ØKONOMISKE RAMMER I ST.MELD. NR. 46 (1999-2000), JF. INNST. S. NR. 119 (2000-2001)

Kan det gjevast ei nærmare orientering om kva dei økonomiske planrammene i handlingsprogrammet for 2002-2005, fastsett av departementa for dei ulike etane, byggjer på? (Jf. mellom anna regjeringa Stolten-

berg sitt framlegg og dei ulike partia sine merknader til økonomiske planrammer i Innst. S. nr. 119 (2000-2001)).

Svar:

Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet gav dei første retningslinene for utarbeiding av handlingsprogram i brev av 25.10.2000 til etatane. På bakgrunn av Innst. S. nr. 119 (1999-2000) og Stortinget si handsaming 15.2.2001, gav departementa supplerande føringar til etatane for arbeidet med dei respektive handlingsprogramma i brev av 20.2.2001.

Regjeringa Stoltenberg fekk i all hovudsak tilslutning til den politikken som det blei lagt opp til i Nasjonal transportplan, og innretninga av den framtidige innsatsen. Ulike mindretall i samferdselskomiteen ønskte, innafor den foreslåtte innretninga, å auke dei økonomiske rammene til transportsektoren. På bakgrunn av innstillinga og Stortinget si handsaming blei det derfor i dei supplerande retningslinene lagt til grunn ein auke i dei økonomiske rammene for statlege midlar på totalt 9 mrd. kroner for perioden 2002-2011 ved utarbeidinga av handlingsprogramma.

Påplussinga blei fordelt som følgjer (pr. år):

Jernbanelverket: 250 mill. kroner
Statens vegvesen: 580 mill. kroner
Luftfartsverket: 50 mill. kroner
Kystverket: 20 mill. kroner

Dei supplerande retningslinene frå departementa hadde som føresetnad at den auka ramma til jernbaneføremål skulle nyttast til å forsere oppstarten av dobbeltsporet Sandnes – Stavanger, så langt praktisk mogeleg, med sikte på å få prosjektet ferdig tidlegare enn det ein på det tidspunktet hadde lagt opp til. I tillegg skulle påplussinga nyttast til å fullfinansiere dobbeltsporet Skøyen-Asker og ferdigstille prosjektet i planperioden. Resterande midlar skulle nyttast til programområda for trafikktryggleik, profilutvidingar og knutepunktsutvikling. Dette var i samsvar med forslaget frå fleirtalet i komiteen, medlemene frå Arbeiderpartiet, Kristeleg Folkeparti og Sosialistisk Venstreparti.

På vegsida blei påplussinga fordelt med høvesvis 200 mill. kroner og 380 mill. kroner til fylkesfordelt ramme og ramma til stamvegar. For den fylkesfordelte ramma blei det lagt til grunn at påplussinga skulle disponerast til tiltak for trafikktryggleik, gang/sykkelvegar og rassikring. Alle fylke fekk ein auke i fylkesfordelt ramme i forhold til ramma i stortingsmeldinga.

Vidare blei det i dei supplerande retningslinene lagt til grunn at prosjektet "Lofotens fastlandsforbindelse" skulle starte opp så snart som mogeleg i første fireårsperiode, og at 500 mill. kroner skulle disponerast til prosjektet i den første delen av planperioden. Dette var i samsvar med merknaden frå fleirtalet i komiteen, medlemmane frå Arbeiderpartiet, Framstegspartiet og Høgre. I tillegg blei den resterande delen av midlane disponert til utbetring av flaskehalsar/punktutbetring på stamvegnettet. Elles blei det i retningslinene til eta-

tane vist til fleirtalsmerknader til den einskilde stamvegrute ved disponering av midlane.

Auka ramme til Luftfartsverket skulle etter føresetnadene gå som tilskott til dei regionale lufthamnene.

Auka ramme til Kystverket skulle nyttas til tiltak for å betre tryggleiken og beredskapen langs med kysten, mellom anna investering i hjelpemiddel for varsling, overvåking og identifisering av skip. Det blei og vist til naudsynt vedlikehald og opprusting av fyr og merker i farleiene.

Spørsmål 109

KYSTFORVALTNING - TERRORSIKKERHET I SKIPSFARTEN/KONSEKVENSER AV EU-KRAV

EU innarbeider IMO's krav til økt terrorsikkerhet i skipsfarten gjennom forordningar som i tillegg foreslår tilleggskrav til sikkerhetstiltak utover IMO's krav.

- i) Hvilke konsekvenser vil de nye EU-kravene til sikkerhet få for havnestrukturen i landet?
- ii) Vil staten dekke kostnadene til nye sikkerhetstiltak i de enkelte havnene?
- iii) Dersom kostnadene til nye sikkerhetstiltak i havnene skal betales gjennom havneavgiftene, vil det kunne føre til en konkurransevidning bort fra transport på kjøll. Er dette en ønsket utvikling?

Svar:

Bakgrunn

FNs sjøfartsorganisasjon, International Maritime Organization (IMO), vedtok 12.12.2002 regler for å etablere sikkerhetstiltak for å forhindre terrorangrep mot skip i internasjonal trafikk og havner som betjener disse. Reglene gjelder for de deler av havneområdet hvor det foregår interaksjon mellom skip og havn. Reglene er nedfelt i International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) kapittel XI-2, og i International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-koden). Reglene skal være implementert i Norge innen 1. juli 2004.

ISPS-koden er inndelt i to deler: Del A består av bindende regler, mens reglene i del B kun er veiledende regler, dersom ikke annet er bestemt i del A.

ISPS-koden krever at havner som har anløp av skip i internasjonal fart skal foreta sikkerhetsanalyser. På bakgrunn av analysen skal det utarbeides sikkerhetsplaner med tiltak som skal forhindre terrorangrep. Reglene opererer med tre forskjellige sikkerhetsnivåer som avhenger av terrortrusselen.

ISPS-koden gir adgang til å benytte private virksomheter til utrednings- og planarbeid. De såkalte RSO-ene (*Recognized Security Organisations*) er virksomheter som er godkjent av Kystdirektoratet til å utføre sårbarhetsvurderinger, og utarbeide sikkerhetsplaner iht. ISPS-koden for havneterminalene.

EU har laget en forordning som implementerer ISPS-koden i EU-området. Etter EØS-avtalen er Norge forpliktet til å implementere forordningen. EU-reglene er noe strengere enn IMO-reglene fordi flere av ISPS-kodens frivillige bestemmelser er gjort obligatoriske.

Ansvar for implementering av reglene i Norge er delt mellom Fiskeridepartementet og Nærings- og handelsdepartementet. Fiskeridepartementet har ansvaret for implementering av reglene i havner, og Nærings- og handelsdepartementet er ansvarlig for implementering av reglene på skip. Det foregår derfor et nært samarbeid mellom departementene for å implementere reglene.

Fiskeridepartementet har delegert flere av oppgavene ved implementeringen av reglene i Norge til Kystdirektoratet. Kystdirektoratet har i samarbeid med Veritas utformet en håndbok for gjennomføringen av ISPS-koden i norske havner. Kystdirektoratet har også utarbeidet og sendt på høring et utkast til forskrift om særlige sikkerhets- og antiterroriltak i norske havner.

ISPS-koden vil også gjelde for havner på Svalbard. Fiskeridepartementet har derfor utarbeidet og sendt på høring utkast til forskrift om særlige sikkerhets- og antiterroriltak i havner på Svalbard. Det materielle innholdet i forskriften er tilnærmet likt forskriften som vil gjelde for de øvrige norske havner, men det er gjort enkelte tilpasninger på grunn av de spesielle forholdene som eksisterer på øygruppen.

Administrative og økonomiske konsekvenser

Kystdirektoratet har pr. dags dato ingen endelig oversikt over det totale antall havnefasiliteter som vil omfattes av sikkerhetsreglene. I tillegg til om lag 60 større kommunale havner, er det et stort antall private havneterminaler, industrianlegg, oljebaser, oljeterminaler m.m. som omfattes av reglene. Kystdirektoratet har anslått at det på landsbasis vil være et sted mellom 300-500 havneterminaler som omfattes av regelverket.

Implementeringen av ISPS-koden og EUs forordning gjør at det påløper kostnader for havnene til konsulent-tjenester, etablering av fysiske beskyttelsestiltak og permanente driftsutgifter knyttet til kontinuerlig oppfølging av kodens krav. Kystdirektoratet har per i dag ikke oversikt over de nøyaktige kostnadene for havnene, men vil få et klarere tallgrunnlag så snart alle handlingsplanene for havnene foreligger. Det er imidlertid klart at kostnadene for havnene sett under ett vil beløpe seg til flere hundre millioner kroner. Dette er kostnader som på vanlig måte må dekkes inn via avgifter og gebyrer som legges på brukerne av havnene.

Innspill som er gitt fra enkelte havner og RSO-er tilsier at totalkostnadene for gjennomføring av sårbarhetsvurdering og utarbeidelse av sikkerhetsplan, samt iverksettelse av fysiske tiltak for en relativt stor norsk havn er estimert til ca. 3 millioner kr. Blant de større havnene ligger kostnadsanslagene i størrelsesorden 4-10 millioner kr. For mindre havner ligger anslagene fra ca 200.000 kr til ca. 1 million kr.

Iverksettelsen av ISPS-koden er derfor en stor utfordring. Endrede konkurranseforhold kan medføre en negativ utvikling for havnene og den maritime transporten, og dette vil særlig gjelde så lenge landtransporten ikke er underlagt samme strenge sikkerhetsregler. Det er imidlertid vanskelig å si om, og evt. i hvilken grad, sjøtransporten vil tape markedsandeler til landtransporten som følge av ISPS-kodens regler. Det er

også uklart i hvilken grad havnestrukturen vil bli påvirket av det samme regelverket. Som følge av kostnadene forbundet med regelverket, er det imidlertid rimelig å tro at det på sikt vil finne sted en konsentrasjon/sammenslåing av havner og økt grad av samarbeid mellom disse.

Implementeringen av sikkerhetsreglene vil også medføre at det vil bli lagt restriksjoner på publikums bruk av havneområdene. Hvilke sikkerhetstiltak som iverksettes vil avhenge av sikkerhetsanalysen, sikkerhetsplanen og det aktuelle sikkerhetsnivået i havnen. I noen havner vil enkelte deler av havnen være stengt, i andre havner vil hele havneområdet kunne stenges for publikum. Det legges imidlertid opp til å etablere så fleksible løsninger som mulig. For eksempel vil det kunne settes opp midlertidige gjerder når et cruiseskip ligger i havnen, som fjernes når det ikke er cruiseskip i havnen. Nødvendige sikkerhetstiltak vil også kunne være sesongavhengig.

EU har videre utarbeidet et direktivforslag vedrørende havnesikkerhet - *Proposal for a Directive on enhancing Port Security*. Hensikten med forslaget er å sikre at *hele* havneområdet, og grenseflaten mellom havnen og dens bakland, omfattes av ett sikkerhetsregime. Det foreslåtte direktivet vil beskytte personer som arbeider i eller passerer gjennom havnen, samt infrastruktur og utstyr, herunder transportmidler.

Ovennevnte EU-forordning og ISPS-koden er begrenset til "havneterminalene", definert som de deler av havneområdet hvor det foregår interaksjon mellom skip og havn. Når direktivet om havnesikkerhet eventuelt kan bli vedtatt foreligger det foreløpig ingen opplysninger om.

IMO har videre utarbeidet et forslag til Code of Practice on Port Security. Bestemmelsene er ikke ment å være juridisk bindende, de skal fungere som retningslinjer for sikkerhet i havner.

Fiskeridepartementet vil følge med på det videre internasjonale arbeidet med de ovenfor nevnte forslagene, og gjøre det som er nødvendig for at norsk rett skal samsvare med internasjonale krav.

Spørsmål 110

JERNBANE - ALNABANEN

En mulighetsstudie utført av BanePartner i oktober 2003 for Jernbaneverket peker på at det er mulig å kjøre togpendel på strekningen Lillestrøm - Grefsen/Kjelsås på eksisterende infrastruktur i Alnabru og på "godssporet" Alnabru - Grefsen, uten store investeringer. Planene forutsetter imidlertid at det etableres en holdeplass på Økern.

- Hvordan vurderer Samferdselsdepartementet/Jernbaneverket mulighetene for å kjøre lokaltog på Alnabanen?
- Hva vil kostnadene være ved etablering av nødvendig infrastruktur, inklusive en ny holdeplass på Økern være?
- Hvor høye passasjertall kan et slikt togtilbud få?

Svar:

Spørsmålet om å benytte Alnabanen også til persontrafikk er vurdert i flere sammenhenger. I dag benyttes banen i hovedsak av godstog på Bergensbanen til/fra Alnabruterminalen. Jernbaneverket har gjennomført ulike studier for å vurdere økt bruk av Alnabanen, senest den omtalte mulighetsstudien for lokaltogpendel Lillestrøm - Grefsen. Det er også gjennomført en forstudie i januar 1998 der fire alternativer ble utredet. For noen av alternativene ble det gjennomført en enkel nytte/kostnadsanalyse i 2001.

Hovedkonklusjonene fra analysene som er gjennomført så langt er at det er teknisk mulig å benytte eksisterende spor på Alnabanen til persontrafikk. Jernbaneverket har også igangsatt en utredning (Stasjonsanalyse Oslo S - Hakadal) for å belyse utviklingsmulighetene for stasjoner på denne strekningen. I tillegg vurderes om Alanbanen er en markedsmessig mer interessant trasé enn eksisterende Gjøvikbane som innføring til Oslo S.

Samferdselsdepartementet er positiv til å utrede nærmere om det er samfunnsøkonomisk lønnsomt å utvikle et persontrafikktilbud over Alnabanen.

I den gjennomførte nytte/kostnadsanalysen fra 2001, ble det konkludert med at et rent lokaltogtilbud på strekningen Lillestrøm - Kjelsås neppe vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Det totale reisebehovet langs denne aksene - som ikke allerede dekkes av annet kollektivtilbud - ble ikke vurdert tilstrekkelig til å gi grunnlag for et togtilbud med akseptabel avgangshypighet. Det ble da lagt til grunn et behov for etablering av stasjon på Økern og noen mindre tiltak for å oppgradere infrastrukturen - kostnadsregnet til i størrelsesorden 200 mill. kr. Dersom kravene til frekvens er slik at det forutsetter dobbeltspor på strekningen, øker kostnadene betydelig.

Utredningene så langt viser at markedsgrunnlaget og lønnsomheten øker dersom det lar seg gjøre å etablere kombibaneløsninger på strekningen Lillestrøm - Majorstua. Gjennom Oslopakke 2-samarbeidet, der Jernbaneverket, Statens vegvesen, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune deltar, er det lagt opp til at muligheter for kombibanedrift generelt skal utredes i løpet av 2004. Når det foreligger en nærmere avklaring om kombibanedrift i Oslo-området, er det naturlig å utrede mer i detalj markedsgrunnlag og kostnader for å etablere et persontransporttilbud på Alnabanen.

Spørsmål 111

VEG - BOMPENGEINNTEKTER/DRIVSTOFFAVGIFT

Kunne det gis en antydning om hvor stor økningen i drivstoffavgiften (bensin/diesel) ville bli dersom en la inn bompengeneinntektene (nettobeløp) i drivstoffavgiften? (Ekskl. drift av bomstasjoner, rasjonaliseringsgevinster, beløp til kollektivutbygging, dvs. nettobeløp som går til veinvesteringer.)

Svar:

Samlede bompengeneinntekter utgjorde 3 192 mill. kroner i 2002. Kostnadene knyttet til drift av bomsta-

sjoner og bompengeselskapene utgjorde 186 mill. kroner.

Det ble i 2002 omsatt 2 117 mill. liter avgiftspliktig bensin. I alt ble det innbetalt 8 548 mill. kroner i bensinavgift. Videre ble det omsatt 1 452 mill. liter avgiftspliktig autodiesel, og innbetalt 3 977 mill. kroner i autodieselavgift.

Dersom bompengeneinntektene i 2002 skulle vært innbetalt gjennom en generell avgiftsøkning på bensin og autodieselavgiften legges følgende regnestykke til grunn:

$$\begin{aligned} (3192 \div 186) \\ &= 0,84 \text{ kr / liter} \\ (2117 + 1452) \end{aligned}$$

Dette forutsetter at utbyggingen finansieres gjennom samme andel låneopptak som gjennomsnittet av dagens bompengordninger, og at tilbakebetalingen skjer gjennom en økning i drivstoffavgiften. Videre forutsettes at det ikke gis noen form for fritaksordninger, eller særordninger slik at innkrevingskostnadene blir tilnærmet null. Det er også forutsatt at staten ikke vil legge merverdiavgift på denne avgiften.

Spørsmål 112

VEG - KOSTNAD VED UTBYGGING AV STAMVEG-STREKNINGER MED HØY ANDEL AV DØDSULYKKER

Fra notat fra Trygg Trafikk i høringsmøte 3. mai 2004 siteres følgende:

"Trygg Trafikk vil avslutningsvis peke på at en betydelig del av dødsulykkene skjer på en meget begrenset del av vårt stamveinett på om lag 7 500 km. Vi har i denne forbindelse registrert at hver fjerde trafikkdrept i Norge i fjor ble drept i møte- eller utforkjøringsulykker på en meget liten del av det høytrafikkerte stamveinettet i Oppland, Hedmark, Akershus, Østfold, Buskerud og Vestfold. Disse veistrekingene representerer i 2003 en samlet samfunnskostnad på over 6 milliarder kroner."

– Hva vil kostnaden være ved å straks bygge ut disse strekningene til en fullverdig, sikker standard?

Svar:

Mange personer blir drept i møte- og utforkjøringsulykker på stamvegnettet på Østlandet. I 2003 omkom 62 av 280 trafikkdrepte i Norge (dvs. 22 pst) i møte- og utforkjøringsulykker på stamvegnettet i fylkene Oppland, Hedmark, Akershus, Østfold, Buskerud og Vestfold. Av disse er 52 møteulykker hovedsakelig på høytrafikkerte deler av stamvegnettet. Samferdselsdepartementet har bl.a. på bakgrunn av dette, prioritert utbygging av E6, E18 og E16 gjennom disse fylkene, hovedsaklig til firefelts veg med midtdeler.

Statens vegvesen har som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan 2006-2015, utarbeidet rutevise planer for hele stamvegnettet. Det er i den forbindelse utarbeidet grove kostnadsoverslag for utbygging av stamvegnettet til vegnormalstandard. På strekninger som forventes å ha en årsdøgntrafikk over 10 000 kjø-

retøy om 30 år, er det lagt til grunn kostnader ved utbygging til firefelts veg. Dette gjelder i hovedsak strekningene:

- E6 Svinesund - Oslo - Øyer
- E18 Mysen - Oslo - Kristiansand
- E134 Drammen - Kongsberg
- E16 Sandvika - Hønefoss
- Rv 2 Kongsvinger - Kløfta

Kostnadene ved utbygging av disse stamvegstreknin-
gene til firefelts veg er svært grovt anslått til i størrel-
sesorden 40 mrd. kr.

Spørsmål nr. 113

LUFTFART - ALLMENNFLYGING (GA-FLYGING)
I OSLOMRÅDET

- i) Det bes om en orientering om status for situasjonen for allmennflyging (GA-flyging) i Osloområdet.
- ii) Kan det antydes et anslag for kostnader ved bygging av en ny GA-flyplass (i Oslo-området) med en rullebane på 1200 meter, og beløpet om mulig brukket ned på
 - a) Anlegg/bygging av selve rullebanen, og
 - b) Nødvendige fasiliteter for denne type flyplass.

Svar:

- i) Det vises til brev fra Samferdselsdepartementet til samferdselskomiteen, datert 17.11.1998. Brevet gir en bred orientering om tiltak og tilbud overfor allmennflytrafikken i Oslo-området etter nedleggningen av Fornebu 07.10.1998, og er inntatt som trykt vedlegg i Innst. S. nr. 43 (1998-99), jf. Dokument nr. 8:2 (1998-99).

Tidligere Luftfartsverket, nå Avinor AS, har senere godkjent nye tiltak og fordelt tilskudd innenfor rammen på totalt 50 mill.1992-kroner, stilt til disposisjon for formålet av Oslo Lufthavn AS. Midlene er fordelt på investeringstiltak mv. i samråd med brukerorganisasjonene. Midlene er fordelt til Rakkestad flyplass, Notodden lufthavn, til flyplassene Kjeller og Jarlsberg, til støydemper av klubbfly, og en del av midlene er også benyttet til terminal/fasiliteter mv. for allmennflytrafikken på Gardermoen.

I dag har mer enn 60 fly og helikopter tilhold på Kjeller flyplass som eies av Forsvaret. Virksomheten skjer i henhold til konsesjon til ikke-allmenn flyplass med Kjeller Aero Senter AS som konsesjonsinnehaver. Virksomheten er underlagt konsesjonsvilkår som regulerer bl.a. antallet flybevegelser (10 000 per år) og flyplassens åpningstider. Konsesjonen ble fornyet 19.12.2003 og er under klagebehandling. Brukerorganisasjonene er svært interessert i å kunne opprettholde sin virksomhet på Kjeller som i dag.

Ytterligere begrensninger på Kjeller vil kunne medføre at andre lufthavner i Oslo-området må være forberedt på større allmennflytrafikk, i første rekke Rygge flyplass og Eggemoen. Tronrud Engineering AS er den 16.03.2004 innvilget konsesjon

til å inneha, anlegge og drive Hønefoss flyplass, Eggemoen, som en ikke-allmenn flyplass med rullebane på 800 m. Flyplassdriften vil skje innenfor et sammenhengende større område på 1300 mål som konsesjonsinnehaveren har under utvikling for industri og motorsportsaktivitet mv. I henhold til konsesjonen skal innehaveren utarbeide forslag til inn- og utflygingstraséer innen 01.08.2004, og disse skal godkjennes av Luftfartstilsynet. Landingsplassen kan i henhold til konsesjonsvilkårene ha 15 200 flybevegelser (fly og helikopter) i året, og ha åpningstid for flyging mellom kl. 07.00 og 22.00. Luftfartstilsynets konsesjonsvedtak har ikke medført klagebehandling, og Eggemoen er med dette et mulig prosjekt for videreutvikling av et miljø og tilhold for allmennflytrafikken i Oslo-området. Avinor har antydnet en positiv holdning til deltakelse i finansieringen av tiltak ved flyplassen, dersom dette kan knyttes til allmennflygingen med mindre fly.

Ved fornyelse av konsesjon til Oslo Lufthavn AS den 07.10.2003, ble selskapets forpliktelse til å holde lufthavnen åpen til allmenn bruk presisert, herunder nevnt at de bruksmuligheter som tilbys den allmenne flyging innenlands og internasjonalt med mindre fly må håndheves etter Luftfartstilsynets nærmere bestemmelser. Med utgangspunkt i dette har Luftfartstilsynet utarbeidet utkast til bestemmelser som for tida er på høring. Bestemmelsene vil bl.a. gjøre det enklere for denne brukergruppe å skaffe seg oversikt over regler som gjelder ved flyging på Oslo lufthavn, Gardermoen, hensyn tatt til bl.a. sikkerhet og den ervervsmessige og regelbundne trafikk.

Ved eventuell konsesjon til å anlegge, inneha og drive sivil lufthavn på Rygge flystasjon, jf. svar på spørsmål nr.106, vil det være aktuelt å stille krav til åpenhet og bestemmelser for den allmenne flyging med mindre fly på Rygge tilsvarende vilkårene som er gitt Oslo Lufthavn.

Situasjonen for allmennflygingen i Oslo-området må for tida betegnes som god, men eventuell nedlegging av Forsvarets virksomhet på Kjeller og salg av flyplassområdet vil medføre nye utfordringer og tilpassninger for brukerne og flyplasseierne.

- ii) Avinor har gitt følgende eksempler på anleggs-kostnader for flyplasser fra de senere år:
 - Ny flyplass i Båtsfjord (med 1000 m bane) kostet i 1999 180 mill. kroner, inklusiv atkomstveg (20 mill kroner). Kostnadene til selve baneanlegget utgjorde ca. 40 pst. av totalkostnadene.
 - Ny flyplass for Helgeland (1200 m bane) ble i 2003 kostnadsregnet til rundt 300 mill. kroner.

Kostnadene for en ny GA-flyplass for Oslo-området vil særlig avhenge av:

- Banelengde/type trafikk
- Fasiliteter og utstyrskrav, eksempelvis flyplass med eller uten tårn/lufttrafikkteneste
- Lokalisering med kostnader til grunnerverv og atkomstveg.

Hvorvidt det er nødvendig med 1200 m bane er bl.a. avhengig av flytypene som forutsettes å fly på flyplassen, og både prosjektet og driften må defineres nærmere før det kan gis et detaljert kostnadsanslag. Avinor antyder imidlertid en anleggskostnad på mellom 150 og 250 mill. kroner eksklusiv atkomstveg og grunnverv.

Spørsmål 114

VEG - KOSTNADSANSLAG FOR UTBYGGING E134
DRAMMEN - HAUGESUND TIL STAMVEGSTANDARD

Det ønskes et kostnadsanslag for utbygging av E134 mellom Drammen og Haugesund til stamvegstandard.

Svar:

Som tidligere omtalt har Statens vegvesen som en del av arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2006-2015, utarbeidet rutevise planer for hele stamvegnettet. I den forbindelse er kostnadene ved utbygging av E134 Drammen - Haugesund til vegnormalstandard svært grovt anslått til ca. 10 mrd. kroner.

Spørsmål 115

INVESTERINGER FYLKESVIS I PLANPERIODER

Det bes om å få en fylkesvis oversikt over investeringer i veg, jernbane, luftfart for planperiodene 1986-89, 1990-93, 1994-97, 1998-2001, 2002-05 (bevilget + anslag for 2005), og plan for 2006-2009.

Svar:

Verken Jernbaneverket eller Avinor fordeler investeringer i infrastruktur på fylker. Å fordele statlige inves-

teringer i jernbane- og luftfartsektoren på fylker anses å være lite hensiktsmessig. I jernbanesektoren vil de fleste tiltakene i infrastruktur forbedre deler av et system som er fylkesoverskridende i sin natur. I luftfartsektoren utgjør en stor del av investeringene landsomfattende programmer der noen tiltak kan knyttes opp til enkeltflyplasser, men der det ofte dreier seg om f.eks. overvåkings- og kontrollsystemer for hele landet. Det ville være en svært krevende oppgave å spore investeringene i luftfart- og jernbanesektoren historisk og få det fylkesvis fordelt, i tillegg til at fordelingen på fylker ville være svært usikker.

For vegsektoren er fylkesfordeling mulig. Vedlagt følger en fylkesvis oversikt over riksveginvesteringer i perioden 1986-2004, fordelt på vegplanperioder. Departementet kan ikke før framlegg av statsbudsjettet for 2005 anslå en fylkesfordeling for dette året. Som det også går fram av fotnoten til tabellen, inngår alle bevilgninger på kapittel 1320 post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og tidligere post 71 Tilskudd til rassikring, tidligere post 32 Legging av fast dekke på riksveger, post 60 Forsøk og tidligere kap 1331 Tilskudd til kollektivtrafikktiltak i storbyområdene.

Som departementet tidligere har redegjort for, jf. svar på spørsmålene 48 og 66, blir fordelingen av midler til investeringer i perioden 2006-2009 først fastlagt i forbindelse med arbeidet med handlingsprogrammene. Investeringsrammen til øvrige riksveger i perioden 2006-2009 fordelt på fylker fremgår av tabell 7.5 i meldingen.

Vedlegg

Fordeling av totale statlige bevilgninger til riksveginvesteringer på fylker

	Bevilget 1986-89		Bevilget 1990-93		Bevilget 1994-97		Bevilget 1998-01		Bevilget 2002-04	
	Mill kr	%	Mill kr	%	Mill kr	%	Mill kr	%	Mill kr	%
Østfold	438	2,6	523	2,5	773	3,9	584	3,2	734	5,3
Akershus	1 133	6,8	2 012	9,5	2 567	13,0	1 915	10,6	1 406	10,1
Oslo	1 109	6,6	1 798	8,5	1 361	6,9	1 008	5,6	1 153	8,3
Hedmark	497	3,0	668	3,2	329	1,7	251	1,4	262	1,9
Oppland	750	4,5	1 142	5,4	518	2,6	302	1,7	249	1,8
Buskerud	653	3,9	719	3,4	789	4,0	1 368	7,6	1 319	9,5
Vestfold	515	3,1	874	4,1	1 173	6,0	1 534	8,5	330	2,4
Telemark	664	4,0	820	3,9	654	3,3	501	2,8	431	3,1
Aust-Agder	395	2,4	445	2,1	454	2,3	399	2,2	475	3,4
Vest-Agder	410	2,5	541	2,6	465	2,4	445	2,5	577	4,2
Rogaland	644	3,8	705	3,3	828	4,2	654	3,6	474	3,4
Hordaland	1 855	11,1	2 003	9,5	2 177	11,1	2 287	12,6	1 275	9,2
Sogn og Fjordane	1 091	6,5	1 497	7,1	1 419	7,2	1 558	8,6	939	6,8
Møre og Romsdal	991	5,9	1 231	5,8	1 093	5,6	1 103	6,1	662	4,8
Sør-Trøndelag	778	4,7	942	4,5	1 089	5,5	1 040	5,7	885	6,4
Nord-Trøndelag	680	4,1	730	3,5	652	3,3	516	2,9	636	4,6
Nordland	2 204	13,2	2 345	11,1	1 879	9,5	1 104	6,1	1 231	8,9
Troms	978	5,8	1 186	5,6	713	3,6	757	4,2	563	4,1
Finnmark	944	5,6	899	4,3	757	3,8	764	4,2	271	2,0
Sum	16 729	100,0	21 080	100,0	19 690	100,0	18 090	100,0	13 872	100,0

Beløpene omfatter kap 1320 post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og tidligere post 71 Tilskudd til rassikring, tidligere post 32 Legging av fast dekke på riksveger, post 60 Forsøk og tidligere kap 1331 Tilskudd til kollektivtrafikktiltak i storbyområdene.

Spørsmål 116

JERNBANE - PRINSIPP FOR FØRING AV REKNESKAP/
LÅNEOPPTAK

- i) Vil ein overgang frå kontantprinsippet til rekneskapsprinsippet for rekneskapsføringa for Jernbaneverket vere tilstrekkeleg for at Jernbaneverket, ut frå ei vurdering av eigenkapital og forventa inntekter, vil kunne ta opp lån til investeringar?
- ii) Dersom ikkje, kva må til av organisatoriske endringar for at Jernbaneverket skal kunne ta opp slike lån?

Svar:

Jernbaneverket er som Statens vegvesen, eit forvaltningsorgan som er underlagt reglane om bruttobudsjettering i statsbudsjettet/statsrekneskapskapen, der midlane til verksemda blir stilt til disposisjon gjennom dei årlege løyvingane frå Stortinget. I Noreg er kontantprinsippet lagt til grunn for statsbudsjettet/-rekneskapskapen. Dette inneber at alle forvaltningsorgan som er ein integrert del av staten, slik som til dømes Jernbaneverket, må bruke kontantprinsippet i statsbudsjettet/-rekneskapskapen. Det er Finansdepartementet som er tillagt ansvaret for å ta opp lån på vegne av staten. Dette er grunngeve med at dette vil gi staten dei beste lånevilkåra. Jernbaneverket som forvaltningsorgan har ikkje høve til å ta opp lån utover dei låna som Finansdepartementet har fullmakt til å ta opp på vegne av staten.

Jernbaneverket i si kjerne rolle som infrastrukturforvaltar, opererer ikkje i ein marknad som kan skaffe inntekter til å betale slike lån, jf. at persontrafikk med tog, med unntak av Gardermobana, ikkje betalar køyreveg-savgift og at all kombitransport med jernbane er friteken frå å betale køyreveg-savgift. Dersom Jernbaneverket likevel hadde hatt høve til å ta opp lån, måtte staten ha betalt lånet gjennom å løyve midlar til renter og avdrag over statsbudsjettet. Den einaste meininga med eit slikt opplegg ville vere ei forskottering av utgiftene. Samferdselsdepartementet ser difor ikkje noko meining med å la Jernbaneverket ta opp lån i den private lånemarknaden til jernbaneinvesteringar.

Det har inga meining å snakke om eigenkapital for Jernbaneverket slik det er organisert i dag. Spørsmålet om eigenkapital og lån har relevans for ei verksemd som er organisert som eit eige rettssubjekt/selskap, som f.eks. NSB AS. Departementet har konkurranseutsett produksjonsverksemda til Statens vegvesen og arbeider no med sikte på konkurranseutsetjing av produksjonsverksemda i Jernbaneverket. Det føreligg ikkje planar om å gjere kjerneverksemda i Statens vegvesen eller i Jernbaneverket om til selskap.

Spørsmål 117

KALKULASJONSRENTA (DISKONTERINGSRENTA)

Kalkulasjonsrenta som vert nytta i samferdselssektoren er sett saman av to komponentar, ein risikofri del på 3,5 pst. og eit risikotillegg som varierer frå 1,5 pst. til 6,5 pst., avhengig av transportgrein. I NTP er ikkje

grunngevinga for variasjonane i risikotillegget presentert, og det kan i utgangspunktet verke ulogisk at det er så store variasjonar i risikotillegget mellom dei ulike transportgreinene. Samstundes har variasjon i risikotillegget mykje å seie for den samfunnsøkonomiske lønnsmda i dei ulike samferdselsprosjekt. Det har også kome fram at mellom anna kalkulasjonsrenta for veginvesteringar i Noreg ligg vesentlig over nivået i andre land i Vest-Europa.

- Vil departementet ta initiativ for å endre utforminga av dagens kalkulasjonsrente?

Svar:

Som nemnt i spørsmålet er kalkulasjonsrenta sett saman av to komponentar, risikofri rente og risikotillegg:

Risikofri rente er fastsett av Finansdepartementet og er for tida 3,5 pst. Den risikofrie renta er den same for heile statsforvaltninga. Som omtalt i St.meld. nr. 24 (2003-2004) følgjer Finansdepartementet utviklinga i rente- og børsmarknader og vil oppdatere denne for å fange opp langsiktige endringar.

Grunnlag for fastsetting av risikotillegget er gitt av Finansdepartementet, men det må gjerast vurderingar av ein skilde prosjekt eller grupper av prosjekt. Ifølgje *Veiledning i samfunnsøkonomiske analyser* (Finansdepartementet 2000) og rundskriv R-14/99 *Behandling av diskonteringsrente, risiko, kalkulasjonspriser og skattekostnad i samfunnsøkonomiske analyser* skal det for eit prosjekt som er utsatt for om lag same risiko som eit gjennomsnittleg prosjekt finansiert i aksjemarknaden leggjast til eit risikotillegg på 4,5 pst. Dette gjev ei diskonteringsrente på 8 pst. I Veileder og rundskriv er det gitt fire risikoklasser som kan nyttast for mindre enkeltstående prosjekt dersom det ikkje blir gjort særskilte analysar. Disse er ikkje brukande for samferdselssektoren, det vart difor gjort ei særskilt utgreiing for Samferdselsdepartementet. Denne utgreiinga tar utgangspunkt i Finansdepartementets retningslinjer, og gjev eit grunnlag for fastsetting av kalkulasjonsrenter for transportsektorane.

Som det går fram av dette er ansvaret for kalkulasjonsrenta som nyttast i transportsektorane delt mellom Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet/Fiskeridepartementet. Finansdepartementet har det overordna ansvaret for retningslinjene for fastsetting av kalkulasjonsrenta i konkret bruk. Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet har ansvar for å tillempe retningslinjer til bruk i transportsektorane. Innafor overordna retningslinjer vil Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet vurdere kritikken som har kome frå ymse hald. Samferdselsdepartementet har mellom anna fått gjort nokre mindre utgreiingar som er omtalt i St.meld. nr. 24 (2003-2004). Departementet legg opp til å gjere nye vurderingar, og deretter eventuelt gjere endringar i dei fastsette kalkulasjonsrentene.

Spørsmål 118

JERNBANE - ALNABRUTERMINALEN/KONSEKVENSER
VED EVENTUELL FLYTTING

- i) Hva blir konsekvensene for luftforurensing og bomiljø i Groruddalen hvis Alnabruterminalen blir flyttet?
- ii) Hvilke nye trafikstrømmer kan tenkes, avhengig av ev. alternativ til Alnabruterminalen?

Svar:

- i) I St.meld. nr. 24 (2003-2004) foreligger ingen planer om å flytte Alnabruterminalen. Alnabru er Østlandets viktigste omlastingsterminal for transport av varer og gods og godslogistikken i Oslo med Alnabru som nav for jernbanetransport og videre transport med bil, vurderes til å være svært gunstig transport- og miljømessig i forhold til de fleste byer i Europa det er naturlig å sammenlikne seg med.

Alnabruterminalen med tilhørende virksomhet, er forholdsvis liten bidragsyter til støy og utslipp til luft i Groruddalen. Den store bidragsyteren er biltrafikken, og av denne utgjør trafikk til og fra Alnabruterminalen en liten andel. I et snitt tvers over Groruddalen ved Alnabruområdet har de fire store vegene (Trondheimsveien, Østre Aker vei, Strømsveien og E6) en døgntrafikk på over 150 000 kjøretøyer. En trafikundersøkelse fra 2000 konkluderer med at Alnabruterminalen skaper en trafikk på størrelsesorden 13 000 kjøretøyer til og fra området i gjennomsnitt per virkedøgn (ÅDT er ca. 10 000). Noe over halvparten av dette er privatbiltrafikk, hovedsakelig knyttet til arbeidsplassene i området. Vegtrafikken til og fra Alnabruterminalen utgjør således mindre enn 10 pst. av korridortrafikken.

Til sammenlikning skaper de store publikumsrettede handelsbedriftene i Groruddalen (Alnasenteret, IKEA, og Smart Club) ca. 3 ganger så store trafikkvolumer som godsterminalen, men tungtrafikkandelen til/fra terminalen er større enn hos handelsbedriftene. Lokalt er godsterminalen på Alnabru en betydelig bidragsyter til trafikken, men denne trafikken går hovedsakelig direkte ut på hovedvegene og belaster i liten grad boligområdene i Groruddalen, med unntak av bomiljøet i Tittutgrenda.

Det har tidligere vært noe støy i forbindelse med skifting av godstog inne på skiftestasjonen. Skiftevirksomheten har imidlertid på det nærmeste opphørt, slik at denne ikke lenger er noen støykilde. CargoNet AS, som driver containerterminalen, har i samarbeid med Linjegods gjennomført omfattende støytiltak og miljøopprusting mot Tittutgrenda boligområde. I følge CargoNet har dette vært vellykket, slik at de ikke lenger får noen klager på støy fra virksomheten.

- ii) Dersom Alnabruterminalen blir flyttet, vil dette mest sannsynlig føre til redusert andel godstran-

sport på jernbane og dermed også medføre en vesentlig økning i godstransport på veg i Osloområdet. Dersom godsterminalen flyttes ut av Oslo vil vegkorridorene inn mot Oslo få økt belastning fordi svært mye av godset som i dag fraktes med jernbane, skal til/fra Oslo og omegn. Trafikksituasjonen vil selvsagt avhenge av hvilken modell for flytting man eventuelt ser for seg og den totale terminalstrukturen en får på det sentrale Østlandet etter flytting.

Ny aktivitet på Alnabruområdet, dersom godsterminalen skulle bli flyttet, vil også skape trafikk. Får området nye aktiviteter i form av næring og/eller boliger, vil dette gi betydelig nyskapt trafikk. Et scenario med høy arealutnyttelse med en blanding av næring og boliger (18 000 arbeidsplasser og 7 000 boliger) vil selv med høy kollektivandel gi nyskapt trafikk på 35 000 ÅDT, dvs. vesentlig høyere enn trafikken til/fra dagens Alnabruterminal.

Spørsmål 119

ARBEIDS- OG PROSJEKTKONTRAKTER PÅ
SAMFERDSELSOMRÅDET

- i) Er konkurranseloven til hinder for at små entreprenører kan samarbeide organisatorisk om arbeids- og prosjektkontrakter på samferdselssektoren?
- ii) Hvordan kan departementet sikre at små og mellomstore entreprenører ikke mister fotfestet i konkurransen om offentlige kontrakter?

Svar:

- i) Den nye konkurranseloven inneholder et generelt forbud mot avtaler og andre former for samordnet opptreden mellom foretak som har som formål eller virkning å hindre, innskrenke eller vri konkurransen.

Dette generelle forbudet går på den ene siden lenger enn de tematisk avgrensede forbudsbestemmelsene som fantes i den gamle konkurranseloven. På den andre siden følger det av forarbeidene til bestemmelsen at samarbeid likevel kan være tillatt dersom det kun i mindre utstrekning påvirker konkurransen (gjørne kalt merkbarhetsvilkåret). Dersom de samarbeidende bedriftene i samme produksjonsledd (horisontalt samarbeid) har under 5 % markedsandel er det grunn til å tro at samarbeidet vil gå klar av forbudet.

Loven lister selv opp eksempler på former for samarbeid som typisk vil bli rammet av forbudet. De viktigste i denne sammenhengen antas å være samarbeid om priser og andre forretningsvilkår, begrensning og kontroll av teknisk utvikling eller investeringer, deling av markeder og krav om at samarbeidspartnerne medkontrahenter må godta tilleggsytelser som etter sin art ikke har noen saklig sammenheng med hovedytelsen.

Arbeids- og administrasjonsdepartementet har nylig sendt på høring forslag til forskrifter om

såkalte gruppefritak. Gruppefritak innebærer at bestemte former for samarbeid (som er listet opp i forskriftene) ikke rammes av den generelle forbudsregelen som er nevnt innledningsvis. Eksempler på dette er avtaler om gjensidig spesialisering og produksjonssamarbeid, avtaler om teknologioverføring og avtaler om forsknings- og utviklings-samarbeid.

Dersom ingen av disse retningslinjene gir noe klart svar, må det foretas en konkret vurdering av det aktuelle samarbeidets konkurransebegrensende virkninger. Ved denne vurderingen vil det aktuelle markedets struktur være av sentral betydning. Det er ikke noe i veien for at både løsere, og fastere samarbeid vil kunne virke konkurransefremmende, og derfor gå klar av forbudsbestemmelsen. Viktige momenter er hvorvidt de samarbeidende er aktuelle eller potensielle konkurrenter og hvilken styrke de øvrige aktørene i det aktuelle markedet har alene, eller sammen.

- ii) Statens vegvesens egenproduksjon ble utskilt fra Statens vegvesen 1. januar 2003. I løpet av 2006 vil alle arbeider på vegnettet knyttet til investeringer, drift og vedlikehold utføres av entreprenører i markedet. MEF, interesseorganisasjonen til de små og mellomstore entreprenørene, har flere ganger henvendt seg til Samferdselsdepartementet om at det må tas hensyn til denne delen av markedet ved utlysning av kontrakter. Det er bl.a. pekt på kravene som stilles til økonomisk evne (egenkapital) og størrelsen på kontraktene. Samferdselsdepartementet har bedt Vegdirektoratet følge opp saken på bakgrunn av disse henvendelsene, fordi departementet er opptatt av et velfungerende konkurransemarked hvor mange aktører har anledning til å delta. Her kan små og mellomstore entreprenører spille en viktig rolle. Vegdirektoratet har allerede revurdert og senket kravene når det gjelder egenkapital.

Samferdselsdepartementet er kjent med at entreprenører i stor utstrekning knytter til seg underentreprenører i gjennomføringen av arbeidet kontrakten regulerer. Dette er også tilfelle innen investeringer, drift og vedlikehold av veier. På denne måten vil også mindre entreprenørselskap bli tatt inn og få fotfeste.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at Vegdirektoratet utformer funksjonskontraktene med det formål å oppnå effektiviseringsgevinster gjennom reell konkurranse om oppdragene. Departementet vil følge med på utviklingen i markedet, herunder at det oppnås reell konkurranse og at små og mellomstore entreprenører får mulighet til å delta. Innenfor anleggsdriften er det for tiden i størrelsesorden 500 kontrakter under 10 mill kr.

I forbindelse med arbeidet med omdanningen av Jernbaneverkets forretningsenhet BaneService til aksjeselskap, pågår det et omfattende arbeid med å se nærmere på hvordan Jernbaneverkets produk-

sjonsvirksomhet på en hensiktsmessig måte kan konkurranseutsettes. Et viktig hensyn i dette arbeidet er å gjøre opplegget ved økt konkurranseutsetting forutsigbart for leverandørmarkedet til Jernbaneverket slik at det blir enklere for aktuelle leverandører å planlegge sine egne aktiviteter. Samferdselsdepartementet legger vekt på å legge til rette for økt konkurranseutsetting og at konkurranseutsetting i seg selv legges opp på en slik måte at den stimulerer konkurransen i det private leverandørmarkedet til Jernbaneverket.

Spørsmål 120

JERNBANE - BESPARELSE VED NEDLEGGING AV JERNBANESTREKNINGER

Hva ligger det i årlige besparelser på drift, vedlikehold, nyinvesteringer og statlige tilskudd ved en nedleggelse av følgende jernbanestrekninger:

- Arendalsbanen: Nelaug - Arendal
- Bratsbergbanen: Skien - Nordagutu, Hjuksebø - Notodden
- Solørbanen: Kongsvinger - Elverum
- Rørosbanen: Støren - Hamar
- Raumabanen: Åndalsnes - Dombås
- Meråkerbanen: Hell - Storlien

Svar:

Parallelt med utarbeidelsen av det tverretatlige forslaget til Nasjonal transportplan 2006-2015 ba Samferdselsdepartementet om at Jernbaneverket utredet jernbanenettets standard og omfang, herunder en vurdering av konsekvensene av å legge ned trafikksvake baner. ECON fikk i oppdrag av Jernbaneverket å utføre samfunnsøkonomiske analyser av ni banestrekninger. De seks strekningene nevnt i spørsmålet var alle blant disse. Analysen skulle vise om det er mulig å oppnå en bedre utnyttelse av den samlede ressursinnsatsen i samferdselssektoren, for eksempel ved å erstatte togtilbudet med et annet kollektivt transporttilbud på strekninger med lav togtrafikk. ECON presenterte resultatene i "Rapport 02/03 Trafikksvake jernbanestrekninger - En samfunnsøkonomisk analyse". ECON har forsøkt å sammenlikne de samfunnsøkonomiske kostnadene ved et gitt togtilbud med et tilsvarende tilbud utført med buss og/eller lastebil.

Vi har tolket samferdselskomiteens spørsmål om besparelser til å gjelde kostnadene ved å opprettholde jernbaneinfrastrukturen (drift, vedlikehold og investeringer over Jernbaneverkets budsjett) og Samferdselsdepartementets kjøp av persontransporttjenester på jernbane. Tabellen under viser hvilke årlige besparelser i infrastrukturkostnader som ECON beregnet at innstilling av trafikk på disse strekningene vil kunne medføre. Tallene er altså et uttrykk for sparte kostnader for Jernbaneverket og ikke for samfunnsøkonomiske besparelser. I tillegg viser tabellen bevilgningen til statlig kjøp for 2004 med anslått fordeling på de aktuelle strekningene.

Banestrekning	Infrastrukturkostnader*	Offentlig kjøp**
Arendalsbanen (Nelaug - Arendal)	3	9
Bratsbergbanen (Skien - Nordagutu)	5	8
Bratsbergbanen (Hjuksebø - Notodden)	2	3
Solørbanen (Kongsvinger - Elverum)	10	-
Rørosbanen (Støren - Hamar)	64	69
Raumabanen (Åndalsnes - Dombås)	12	30
Meråkerbanen (Hell - Storlien)	13	8
Sum	109	127

* Årlig gjennomsnitt for drift, vedlikehold og investeringer i jernbaneinfrastrukturen. Mill 2001-kr.

** Anslått strekningsvis offentlig kjøp av persontransporttjenester. Mill 2004-kr.

Av tabellen framgår de direkte statlige kostnadene knyttet til opprettholdelse av togtilbudet. Hvorvidt en eventuell endring i transporttilbudet påvirker behovet for offentlig kjøp (for eksempel i form av kjøp av alternative transporttjenester) er ikke vurdert i analysen. Videre er det ikke realistisk å regne med at hele besparelsen kan tas ut umiddelbart ved en evt. nedlegging, da det er knyttet faste kostnader til togdriften (bl.a. materiell- og personalkostnader) som vil måtte avvikles over en noe lengre periode. De aktuelle strekningene trafikkeres i ulik grad av gods og persontrafikk. ECONs analyse tar utgangspunkt i det togtilbudet som var operativt, og det volumet som ble transportert på et gitt tidspunkt. Analysen inkluderer ikke vurderinger av hva endringer i togproduksjonen vil kunne bety for infrastrukturkostnadene eller for det samfunnsøkonomiske resultatet. Tallene i tabellen inkluderer ikke økte kostnader som må påregnes som følge av økt trafikk på annen infrastruktur (i hovedsak veg) dersom jernbanetilbudet bortfaller.

I ECONs analyse er strekningene vurdert isolert fra det øvrige jernbanenettet, noe som medfører at systemvirkninger i nettet ikke fanges opp. En del av togtilbudet på de aktuelle strekningene inngår som forbindelser med destinasjoner utenfor analyseområdet. Bortfall av muligheten for togtrafikk på delstrekninger vil endre utnyttelsen også av det øvrige jernbanenettet.

Det er videre forutsatt at det alternative kollektive transporttilbudet (buss) har samme kvalitet og attraktivitet som togtilbudet. Ringvirkninger for bosetting og næringsliv er ikke vurdert, men vil avhenge av om det etableres et alternativt kollektivtilbud f.eks. med buss. For nærmere utdyping av den samfunnsøkonomiske analysen vises det til ECON-rapporten.

Spørsmål 121

INVESTERINGER - UTSLIPP AV KLIMAGASSER

Virkningskapitlet i meldingen viser ikke hvordan de planlagte investeringene vil påvirke utslippene av klimagasser fra samferdselssektoren.

- Det bes om en oversikt over dette.

Svar:

Det vil i hovedsak være andre forhold enn de virkemidlene som inngår i Nasjonal transportplan som påvirker utslippene av klimagasser, og CO₂-avgiften vil fortsatt være det viktigste virkemiddelet for å begrense klimagassutslippene fra transportsektoren.

Årsaken til at det ikke er vist virkninger av tiltakene i meldingen på utslipp av klimagasser er at disse virkningene er svært små, jf. St.meld. nr 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011 hvor slike beregninger er presentert. Der er det vist at anbefalt strategi fører til en reduksjon av klimagasser på 0,5 pst. i forhold til referansestrategien for 2012. I tillegg til små beregnede virkninger vil det også være stor usikkerhet om de faktiske realiserte verdiene. Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet har vurdert det slik at det ikke er forsvarlig å presentere disse beregningene.

Spørsmål 122

VEG - GASSFERJER

Gassferjer er noko dyrare enn dieseldrivne ferjer, og bransjen har peika på at konsesjonsperioden burde utvidast for å gjere ei investering i gassferjer lettare.

- Har departementet vurdert å auke konsesjonstida for gassdrivne ferjer på Vestlandet?

Svar:

Gjeldande regelverk gjev ikkje rom for lengre konsesjonstid enn det som er vanleg for ruteløyve, nemleg 10 år. Departementet har forholdt seg til dette.

Spørsmål 123

VEG - MIDTDELARAR

Det er i meldinga gjort greie for at det skal vere midtdelarar på ca. 10 pst. av vegnettet. Dette vil omfatta dei vegstrekningane som etter visse kriterium kjem verst ut. Kriteria tykkjest først og fremst å vere basert på erfaringar.

- Kva system vert nytta ved vurdering av nye vegstrekningar?

Svar:

Av spørsmålet kan det sjå ut som ein har oppfatta St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, slik at det skal byggjast midtrekkverk på ti prosent av vegnettet. Omtalen på side 107 i meldinga er ikkje slik. Midtrekkverk er nemnt som eitt av fleire ulykkesreducerande tiltak som er aktuelle å gjennomføre innan utgongen av 2009 på den ti-prosentdelen av riksvegnettet der det skjer særleg mange og/eller alvorlege ulykker.

Inntil vidare blir midtrekkverk vurdert som mest aktuelt på *eksisterande vegar* med mange møteulykker. I praksis betyr dette at bygging av midtrekkverk er mest aktuelt å vurdere på vegar der trafikkmengda tilseier at det burde vere fire felt, men der utbygging ligg langt fram i tid.

Statens vegvesen har allereie godkjent femten prosjekt med midtrekkverk på to- og trefelts vegar som til saman utgjer litt over 60 km. Sju er allereie bygd og ytterlegare sju vil stå ferdig i løpet av 2004.

Regionvegkontora har utarbeidd ein oversikt som viser at vel 500 km av riksvegnettet er aktuelt for vurdering av midtrekkverk med bakgrunn i de retningslinjer som Statens vegvesen har utarbeidd. Utbygging av midtrekkverk i eit slikt omfang er kostnadsrekna til om lag 5-6 mrd. kr. Eit førebels forslag til prioritering av midtrekkverk innanfor denne delen av riksvegnettet har vore lagt fram for regionvegkontora til uttale, og vil bli drøfta mellom Statens vegvesen og departementet. Som grunnlag for prioriteringa vil det bli lagt vekt på kor mange møteulykker som har skjedd, og kostnad for tiltaket. Endeleg omfang og prioritering av dei enskilde strekningane vil skje i samband med utarbeiding og fastlegging av handlingsprogrammet for perioden 2006-2009. I dette arbeidet vil forslaget bli vurdert opp mot andre aktuelle tiltak for betre trafiktryggleik.

Bygging av *nye vegar* skal utformast i samsvar med vegnormalane. Gjeldande vegnormalar krev bygging av midtrekkverk på to- og trefeltsvegar berre der det er naudsynt med eit særskilt forbikjøringsfelt med lengd over ein kilometer.

Den nye normalen for stamvegar frå 2002 legg opp til bygging av smal firefelts veg m/midtrekkverk når trafikkmengda i prognoseåret (20 år etter at vegen blir teke i bruk) er større enn ÅDT 10 000 på vegar gjennom område med ingen eller få hus (H1-område). Tidlegare har denne grensa vore ÅDT 15 000. Dette betyr at fleire vegar vil bli bygd med eit fysisk skilje mellom kjøreretningane enn ut frå tidlegare normalar.

Ei vurdering av i kva grad og korleis midtrekkverk på to- og trefeltsvegar skal nyttast som normal løysing ved bygging av nye vegar, blir no gjort i samband med ein omfattande revisjon av normalen for veg- og gateutforming som ein ventar ferdig mot slutten av 2005. Også andre tiltak enn midtrekkverk kan vere aktuelle for å redusere faren for møteulykker.

Spørsmål 124

JERNBANE - PLANSTATUS EIDANGERTUNNELEN

Kva er planstatusen for Eidangertunnelen, og kva er det siste kostnadsoverslaget?

Svar:

Eidangertunnelen er delt i to parsellar etter fylkesgrensene; parsell 12.1 (Farrisidet - Telemark grense) og parsell 12.2 (Telemark grense - Porsgrunn stasjon).

Detalj- og reguleringsplanarbeidet for parsell 12.1 blei sett i gang i oktober 2001, med sikte på å utarbeide ein felles reguleringsplan med Statens vegvesen. Etter ein innleiande fase blei arbeidet midlertidig stansa. Arbeidet vil bli teke opp att etter at kommunedelplan for ny E18 i Larvik er godkjent. I følgje Statens vegvesen vil dette venteleg kunne skje omkring årsskiftet 2004/2005.

Det ligg føre godkjent reguleringsplan for parsell 12.2 frå februar 2002. Fram til detaljplan for heile parsell 12 er utarbeida, nyttast kostnadsoverslaget i hovudplanen. Heile prosjektet er i hovudplanen kostnadsrekna til 2053 mill. kr omregna til 2004-prisar.

Spørsmål 125

LUFTFART - RYGGE FLYPLASS

Det er i meldinga gjort greie for at Rygge flyplass berre kan byggjast dersom dette er foreinleg med ålmenne omsyn (jf. side 132).

- Korleis er saka tenkt handsama av politiske styresmakter?

Svar:

Lovheimlane styresmakta har å halde seg til i spørsmål om konsesjon er å finne i luftfartslova § 7-5 til § 7-9, og den refererte ordlyden er henta frå luftfartslova § 7-6: "*Konsesjonen må bare gis når det finnes forenlig med allmenne hensyn. Før avgjørelsen treffes, skal det være innhentet uttalelse fra vedkommende kommunale og andre myndigheter.*"

Samferdselsdepartementet er styresmakt etter luftfartslova i spørsmål om konsesjon, og departementet har delegert styresmakta si til Luftfartstilsynet på det vilkår at saker av politisk karakter skal leggjast fram for departementet, jf. vedlegg 1. Dette inneber at departementet kan gjere vedtak i saka og at Kongen i statsråd blir klageinstans. Når det gjeld spørsmålet om konsesjon til sivil lufthamn på Rygge flyplass vil Samferdselsministeren/ Samferdselsdepartementet gjere vedtaket om eventuell konsesjon.

Luftfartstilsynet har med heimel i § 7-5 gitt *Forskrift om konsesjon til å anlegge, drive eller inneha landingsplasser mv.* Forskrifta gjer bl.a. greie for den formelle sakshandsaminga og krav til søknad om konsesjon, jf. vedlegg 2.

Alle saker som gjeld spørsmål om konsesjon til sivil lufthamndrift blir førebudde av Luftfartstilsynet som gir si tilråding til departementet i dei tilfelle Luftfartstilsynet ikkje sjølv gjer konsesjonsvedtaket. Førebuinga omfattar og å innhente uttale frå ulike partar og styresmakter, sjå til at støyutrekningar ligg føre og at

reguleringsplan er godkjend. I spørsmål som har med sikker drift av flyplassen å gjere er Luftfartstilsynet styresmakt, såleis både når det gjeld uforminga av flyplassen og teknisk/operative anlegg og driftsopplegg. Krava Luftfartstilsynet set på disse områda er nøye definerte bl.a. i høve til kva slag fly landingsplassen er tenkt brukt til. Når styresmakta gir konsesjon blir det sett vilkår om at definerte krav som førebels ikkje er oppfylte, skal vere oppfylte før landingsplassen kan åpnast for trafikk. Lufthamneigaren kan så investere i samsvar med planane, og med visse om at dei er godkjende.

Kva for struktur ein skal ha i flyplassnettet er ei sak av allmenn interesse. Eg legg til grunn at samfunnsøkonomisk lønsemd er retningsgivande, jf. svar på spørsmål nr. 106 om den nytte/kostnadsanalysen som er gjennomført. Auka samfunnsøkonomisk effektivitet vil kome dei reisande til gode. Verknadene som drifta av flyplassen og flytrafikken vil ha for miljøet og støytilhøva rundt flyplassen, må det også leggjast vekt på i avgjerda.

Konsesjon til å drive allmenn landingsplass gir ikkje berre rett, men og plikt for konsesjonæren til å halde flyplassen åpen til allmenn bruk. Eg reknar med at eventuell konsesjon til sivil drift på Rygge flyplass vil virke inn på konkurransen i luftfartsmarknaden i Oslo-området, og saka må difor og vurderast i høve til konkurranselovera.

I samband med gjennomføringa av EØS-avtala er det gitt fleire forskrifter som gjeld for flyselskapa si verksemd, bl.a. Rådsforordning (EØF) 2408/92 som med mindre anna er fastlagt i forordninga gir alle flyselskapa innanfor Fellesskapet rett til rutflyging på dei lufthamnene dei sjølv ønskjer. Dette skaper uvisse om den trafikale utviklinga og verknadene flyplassen vil gi i nærmiljøet. Ei lufthamn kan berre fungere godt innanfor dei anleggstekniske rammene den er bygd for. Eg

vil difor i behandlinga av konsesjonen ta omsyn til kva for formål søkjaren har med lufthamna. Eg reknar med at Luftfartstilsynet vil gi si tilråding i Rygge-saka om kort tid.

Spørsmål 126

LUFTFART/JERNBANE – PASSASJERTALL

- i) Det ønskes en sammenliknende oversikt over antallet/andel passasjerer per år (så aktuelt år som mulig) for både fly og jernbane på følgende strekninger:
- Oslo – Bergen,
 - Oslo – Haugesund (jernbane ev. via Stavanger/Bergen),
 - Oslo – Stavanger,
 - Oslo – Kristiansand,
 - Oslo – Trondheim,
 - Oslo – Stockholm,
 - Oslo - København
- ii) Kan det også gis tall for passasjermengde per år mellom noen destinasjoner i utlandet, fordelt på jernbane og fly:
- London – Paris,
 - Madrid – Sevilla,
 - Paris – Lyon
 - Washington – New York

Svar:

Samferdselsdepartementet har ikke løpende oversikt over trafikk på utenlandske fly- og togstrekninger. Med bistand fra Jernbaneverket og Avinor har vi likevel klart å framskaffe trafikktallene gjengitt nedenfor. Tabellen viser antall reisende hhv. med tog og fly i 2003 (evt. annet årstall er oppgitt i parentes), samt togets andel av det totale tog-/flymarkedet, på følgende strekninger:

Strekning	Tog	Fly	Togandel
Oslo - Bergen	288 000	1 323 000	18 %
Oslo - Haugesund		265 000	
Oslo - Stavanger	87 000	999 000	8 %
Oslo - Kristiansand	174 000	377 000	32 %
Oslo - Trondheim	233 000	1 322 000	15 %
Oslo - Stockholm	185 000	758 000	20 %
Oslo - Göteborg	90 000 (2002)	88 000	51 %
Oslo - København		1 228 000	
London - Paris	11 138 000	7 400 000	60 % (1999)
Madrid - Sevilla			85 % (2000)
Paris - Lyon	>20 000 000		90 %
Washington - New York		1 627 000 (2002)	

Underveistraffikk på strekningene inngår ikke i tallene over. For tog inngår kun endepunktstrafikk på strekningene, mens for fly inngår også reisende som skal videre på nye lenker. Dette betyr at trafikktallene for fly og tog ikke er direkte sammenlignbare. Togandelen vil på enkelte strekninger være noe høyere enn det tabellen gir uttrykk for.

delen vil på enkelte strekninger være noe høyere enn det tabellen gir uttrykk for.

For strekningen Washington - New York har det dessverre ikke vært mulig å framskatte antallet - og dermed andelen togreiser. Det finnes tall for det totale passasjerantallet til det enkelte togselskap men ikke fordelt

på hver enkelt strekning (de fleste togselskapene transporterte på flere stekninger). Det har heller ikke vært mulig å framskaffe antallet togreiser på strekningen Oslo - København (ikke mulig å isolere endepunktstrafikken), og antallet og tog-/flyreiser på strekningene Madrid - Sevilla og Paris - Lyon.

Spørsmål 127

VEG - E6 RIKSGRENSEN/SVINESUND-OSLO - SANNE-SUNDBRUA; OPPFØLGING AV SPØRSMÅL/SVAR NR. 40

Det bes om å få bekreftet at også Sannesundbrua over Glomma er prosjektert med utvidelse til fire felt som vegen for øvrig, og at kostnad for utbygging av denne brua er inkludert i det angitte kostnadsoverslaget på 3,0 mrd. kroner for strekningen E6 Riksgrensen-Oslo (jf. svar på spørsmål 40).

Svar:

Samferdselsdepartementet kan bekrefte at Sannesundbrua over Glomma er prosjektert med utvidelse til fire felt som vegen for øvrig, og at kostnaden ved dette er inkludert i det angitte kostnadsoverslaget på 3 mrd. kr. Kostnadsoverslaget er grovt og har stor usikkerhet.

Spørsmål 128

MUSEER/SAMLINGER - BEVILGNINGER/ØKONOMISKE BIDRAG

Det ønskes en totaloversikt over:

- i) Bevilgninger og økonomiske bidrag ellers til museer/samlinger, samt beslektede samferdselsrelaterte virksomheter som er tilknyttet og naturlig hører hjemme under norsk samferdselshistorie. (Fagområdene til disse museer/samlinger og virksomheter kan f.eks være innenfor jernbane, fly, biler, skipsfart, post og telegraf.)
- ii) I tillegg til hva som er bevilget de siste år til disse forskjellige fagområder, ønskes også å vite hva som ligger inne av midler i inneværende periode.

(Det kan i denne forbindelse vises til Samferdselsdepartementets brev av 12. november 2003 til samferdselskomiteen; jf. Dokument nr. 8:121 (2002-2003/Innst. S. nr. 61 (2003-2004))

Svar:

- i) Under Samferdselsdepartementets ansvarsområde har Norsk Jernbanemuseum og Norsk vegmuseum status som nasjonale etatsmuseum.

Driften av Norsk vegmuseum er finansiert over Vegdirektoratets budsjett. I 2004 nytter Vegdirektoratet 18,6 mill. kr til den ordinære driften av Norsk vegmuseum. I dette beløpet ligger lønnskostnader, husleier, arbeidet med faste og temporære utstillinger, annet kulturminnearbeid og tilskudd til bevaring og restaurering av en rekke vegger, bruer og bygninger som ikke er i ordinær bruk (1,1 mill kr). I regionene er det nyttet 3 mill kr til regionalt og lokalt kulturminnearbeid i 2003.

Disse beløpene er i om lag samme størrelsesorden som i de tidligere årene.

Fra 2002 til 2004 er det i tillegg nyttet 20 mill kr

til å fullføre Norsk Fjellsprengningsmuseum som en del av Norsk vegmuseum (Se St.prp. nr. 1 (2001-2002) jf. Inst. S. nr. 13 (2001-2002)). Museet åpner 19. juni 2004.

Statens vegvesen har utarbeidet en nasjonal verneplan for vegger, bruer og vegrelaterte kulturminner som ble godkjent i 2002. Arbeidet med verneplanen gjøres i samarbeid med Riksantikvaren og andre vernemyndigheter. Utgiftene til drift og vedlikehold av de kulturminner som er i bruk (under trafikk) belastes den ordinære drift og vedlikehold.

Jernbaneverket har ansvar for driften av Norsk Jernbanemuseum. Museet har i 2004 et driftsbudsjett på 13 mill. kr. For perioden 1996-2003 var de gjennomsnittlige årlige driftsutgiftene 12,2 mill. kr.

Av driftsbudsjettet fordeles et årlig beløp på i gjennomsnitt 670 000 kr som støtte til definerte prosjekter i regi av museumsbanene. Rallarmuseet på Finse mottar et årlig driftstilskudd på 250 000 kr.

For driftsåret 2003 ble museets budsjett økt med 10 mill. kr utover ordinært driftsbudsjett for avslutning og ferdigstilling av nytt museumsbygg, jf. svar til Stortinget i brev av 12. november 2003.

I 1995-1996 ble det investert 10 mill. kr til sportilknytning for jernbanemuseet. I perioden 2000-2003 ble museets nybygg reist til en samlet kostnad på om lag 70 mill. kr.

Norsk Luftfartsmuseum i Bodø er et nasjonalt museum som mottar bevilgninger over Kultur- og Kirkedepartementets budsjett. Avinor Museum inngår som en selvstendig del av Norsk luftfartsmuseum. Avinors bidrag til museets drift har i de siste årene ligget på rundt 2 mill. kr, som det også er lagt opp til i 2004.

Det finnes et museum for post (tidligere Postmuseet, lokalisert i Oslo), "De posthistoriske samlinger", lokalisert på Maihaugen på Lillehammer. Museet åpnet i 2003. Posten AS er forpliktet til finansieringen, men det gis ingen bevilgninger til dette over statsbudsjettet.

Norsk telemuseum er lokalisert på teknisk museum i Oslo. Museet er fra 2002 drevet av en egen stiftelse eiet av Telenor. Det arbeides imidlertid med å etablere et nytt media- og kommunikasjonsmuseum, bl.a. i samarbeid med NRK, NTB og Norsk Filminstitutt.

Ved Stortingets behandling av St.meld. nr. 28 (2000-2001) Fyrstasjonene - posisjon og betydning i en moderne navigasjonsinfrastruktur, ble det understreket at Fiskeridepartementet og Kystverket har ansvar for å ta vare på kulturminneverdier innen egen sektor. I statsbudsjettet for 2003 ble det opprettet en ny tilskuddsordning for å følge opp arbeid og delansvar for kystkultur og kulturminner. Tilskuddet var på 2 mill. kr (Kap. 1000 post 71 Tilskudd til kystkultur). Innenfor denne bevilgningen var 1 mill. kr øremerket til Norveg-prosjektet – et prosjekt som er etablert som en integrert del av Kystmuseet i Nord-Trøndelag. Fiskerimuseenes Nettverksråd fikk tildelt 450 000 kr, Norsk fyrmu-

seum fikk tildelt 200 000 kr, Havressurscenteret i Måløy 125 000 kr, mens de resterende midler ble gitt til mindre tiltak.

Som det er opplyst i St.prp. nr. 1 (2003-2004) har Kystverket utredet kostnadene ved å etablere et etatsmuseum for Kystverket, med utgangspunkt i et nettverk som er satt sammen av Lindesnes fyr, Tungenes fyr, samlingen i Dalsfjorden og Lofotmuseet. Også for budsjettåret 2004 har Regjeringen funnet det nødvendig å prioritere arbeidet med sjøsikkerhet fremfor å etablere et etatsmuseum. Fiskeridepartementet har derfor etablert en arbeidsgruppe som skal arbeide videre med etablering av et etatsmuseum for Kystverket.

For budsjettåret 2004 har Fiskeridepartementet 1,5 mill. kr til rådighet for tilskudd til kystkultur.

- ii) For perioden 2006-2009 regner Statens vegvesen med å nytte om lag 20 mill kr. årlig til ordinær drift av Norsk vegmuseum. Økningen skyldes driften av det nye Fjellsprenningsmuseet jf. St.prp. nr. 1 (2001-2002). Av investeringer som er nødvendig i perioden er en fornying av vegmuseets faste utstilling som da er 15 år gammel. Stipulert kostnad er om lag 10 mill kr.

I neste periode er det ikke foreslått bevilgninger til museumsformål utover de årlige driftsmidlene til Norsk Jernbanemuseum. Disse forventes å ligge på samme nivå som for 2004. Den nasjonale verneplanen for kulturminner i Jernbanen som nå er ute på høring, kan imidlertid medføre kostnader for jernbaneverket i perioden.

Spørsmål 129

VEG – VEGPAKKE DRAMMEN M.M

- i) Står avtala om Vegpakke Drammen frå august 2000 som staten (ved Statens vegvesen) er part i, ved lag?
- ii) Av prosjekt som står att i vegpakka er parsellen rv 319 Tørkop-Eik som er føresett finansiert ved statlege løyvingar. (Jf. departementets svar på spørsmål 37 frå komiteen i samband med statsbudsjettet for 2004 og omtalen der også av prosjekta rv 283 Kreftingsgate og rv 283 Øvre Sund bru.)
- Blir det tatt sikte på at denne parsellen og andre prosjekt som ligg inne i pakka blir fullført i perioden fram til 2015?
- iii) Om det skulle stå att ein restsum frå Kjennstadbommen, kunne det vere ein moglegheit for "Oslofjordforbindelsen" å "låne" slike midlar til startkapital til å utvide bomprosjektet til og å gjelde rv 23 Dagslett-Linnes, og få refundert summen til Konnerudnedføringa etter investeringsplanen som ligg i NTP?

Svar:

- i) I samband med behandlinga av statsbudsjettet for 2000 ba samferdselskomiteen om at det blei utarbeidd ein oppdatert framdriftsplan for gjennomføring av Vegpakke Drammen. I august 2000 blei det inngått ein avtale mellom Drammen kommune,

Buskerud fylkeskommune og Statens vegvesen Buskerud om vidareføring av pakka. I avtala heiter det at partane vil arbeide for at heile pakka skal gjennomførast innan utgangen av 2008. Det er vidare lagt til grunn at fordelinga mellom statleg finansierte og bompengefinansierte prosjekt i St.prp. nr. 1 (1993-94) skal oppretthaldast. Dette føreset at det blir arbeidd med nye opplegg for tilleggsfinansiering, mellom anna for å kunne gjennomføre den planlagde utbygginga av Konnerudnedføringa.

Drammen kommune vedtok i februar 2004 å utsetje Konnerudnedføringa, då det ikkje var mogleg å komme fram til lokal semje om nye opplegg for brukarfinansiering. Samferdselsdepartementet kan derfor ikkje sjå at grunnlaget for den inngåtte avtalen står ved lag, men departementet vurderer det likevel som ønskjeleg å følgje opp den statlege delen av Vegpakke Drammen. Prioriteringa av dei prosjekta som står att, må imidlertid vurderast i forhold til andre prosjekt som er aktuelle å prioritere innafor den fylkesfordelte investeringsramma til Buskerud.

- ii) Anleggsarbeida på rv 283 Kreftingsgate vil komme i gang i juni 2004, og prosjektet er venta opna for trafikk i 2007. Som det går fram av Samferdselsdepartementet sitt svar på spørsmål 37 frå komiteen i samband med handsaminga av statsbudsjettet for 2004, var det føresett at prosjekta rv 283 Øvre Sund bru og rv 319 Tørkop - Eik skal finansierast med statlege midlar innafor fylkesfordelt ramme til Buskerud. I tillegg har Samferdselsdepartementet lagt til grunn at forskotteringa av undergangen under jernbanen på Grønland skal refunderast i perioden 2006-2009. Statlege midlar til vidareføring av Vegpakke Drammen vil først bli nærare avklart i samband med utarbeidinga av handlingsprogrammet for perioden 2006-2015. For prosjektet rv 319 Tørkop - Eik ligg det enno ikkje føre planar. Kostnadene er derfor usikre. Det er lagt opp til å utgreie ulike trasealternativ i 2004, og deretter følgjer arbeid med konsekvensutgreiing og kommunedelplan.
- iii) Det står att om lag 110 mill. kr i ubrukte midlar frå bompengeinnsamlinga i Kjellstadbommen. Desse midlane var føresette å inngå i finansieringa av Konnerudnedføringa, dersom det blei semje om eit nytt opplegg med brukarfinansiering. Derfor er det teke initiativ til ein prosess for å klarleggje kva desse midlane no skal nyttast til. Det er lagt opp til at dette vil bli avklart i samband med utarbeidinga av handlingsprogrammet for perioden 2006-2015. Samferdselsdepartementet har ikkje funne rom for å prioritere statlege midlar til rv 23 Linnes - Dagslett i perioden 2006-2015, jf. svar på spørsmål 71. Med prosjektkostnader på 750-800 mill. kr for firefelts veg er det ikkje midlar til å gjennomføre prosjektet sjølv om det skulle vere lokal tilslutning til eit mellombels lån av ubrukte midlar frå bompengeinnsamlinga i Kjellstadbommen.

Spørsmål 130

VEG - FORSERT UTBYGGING AV E18 I VESTFOLD

Når kan man forvente at saken om forsert utbygging av E18 i Vestfold blir fremmet for Stortinget?

Svar:

Som det framgår av St.meld. nr. 24 (2003-2004), er Samferdselsdepartementet positiv til initiativet fra Vestfold og Telemark fylkeskommuner til utforming av et samlet opplegg for å ferdigstille utbyggingen av E18 i Vestfold til firefelts veg innen 2015. Et samlet opplegg medfører imidlertid at både finansieringsløsninger og innkrevningssystem for bompenger må vurderes på nytt. Det må videre igangsettes planlegging for de delstrekninger som mangler planavklaring. Det gjenstår dermed mange avklaringer før et forslag til samlet utbygging av E18 i Vestfold kan fremmes for Stortinget. Dersom utbyggingen skal gjennomføres som ett OPS-prosjekt, må det foreligge godkjente reguleringsplaner for samtlige delstrekninger før saken fremmes.

Samferdselsdepartementet er innstilt på å bidra til rask framdrift i arbeidet, og gitt Stortingets tilslutning til initiativet om forsert utbygging, vil en komme tilbake til framdriftsplanen når opplegg for innkrevningssystem og finansiering er mer avklart.

Spørsmål 131

JERNBANE - INVESTERINGER I DE ENKELTE KORRIDORER

(Jf. svar på spørsmål 65.)

Hvor mye av investeringsmidlene for jernbane som er foreslått i NTP i de enkelte korridorene er bundet opp i kontrakter?

Svar:

Per dags dato utgjør bundne kontrakter for perioden 2006-2015 kun et mindre beløp knyttet til avslutning av nytt dobbeltspor på strekningen Sandvika-Asker (på Drammensbanen i korridor 3). Avslutningen innebærer opprydding og istandsetting av eiendommer som er berørt av anleggsarbeidet. I tillegg forutsettes noe midler til å ferdigstille rehabiliteringen/oppgraderingen av Lieråsentunnelen (også på Drammensbanen).

Spørsmål 132

LUFTFART - OSLO LUFTHAVN GARDERMOEN

- i) Når har departementet planlagt å komme med en klargjøring om 3. rullebane på Gardermoen og plasseringen av denne?
- ii) Er bagasjemottaket på Gardermoen dimensjonert etter dagens trafikk?

Svar:

- i) Jeg viser til St.meld. nr. 36 (2003-2004) *Om virksomheten til Avinor AS*, side 51, hvor Avinor i sin "§ 10 plan" redegjør for sine synspunkter og bl.a. understreker nødvendigheten av å iverksette preventive tiltak nå, slik at fremtidige interessekonflikter unngås ved at lufthavnen ikke blir innebygd.

Som det videre fremgår side 28 i meldingen finner departementet det naturlig at Oslo Lufthavn AS vurderer behovet for framtidig kapasitet og konsekvenser av alternative tiltak, herunder avlastende rullebanekapasitet, uten at det nå tas stilling til realisering av et slikt prosjekt.

Jeg legger til grunn at det vil være behov for en nærmere vurdering av det trafikale kapasitetsbehovet for en 3. rullebane, og av de konsekvenser alternativ lokalisering av banen vil medføre, før spørsmålet om eventuell båndlegging av arealet tas opp. Det vil i utredningssammenheng også være vesentlig for selskapet å definere nærmere hvilken del av trafikkmarkedet på Gardermoen en eventuelt 3. rullebane er ment å betjene. Jeg vil komme tilbake til Stortinget med saken når Avinors nærmere utredninger foreligger, og som nevnt uten at det nå tas stilling til realisering av et slikt prosjekt.

- ii) Spørsmålet har vært forelagt Avinor. Avinor opplyser at bagasjehåndteringssystemet for ankomende bagasje på Gardermoen er dimensjonert etter dagens trafikk, med tre karuseller for utlands- og tre for innlandstrafikk. Det er videre gjort plass i ankomsthallen for utvidelse med to nye karuseller (en for innland og en for utland).

Avinor gjør videre oppmerksom på at det er Oslo Lufthavns ansvar å bygge ut og drive systemet, mens handlingoperatørene har ansvaret for å hente bagasjen fra flyene og plassere den på båndene.

Spørsmål 133

VEG - FERJESAMBAND/STANDARDAR

- i) Det er ønskeleg med ei oversikt over standard på opningstid og frekvens for ferjene i stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet.
- ii) Kor mange, og kva slags samband, er det som fråvik frå denne standarden?

Svar:

- i) I ny standard for ferjesamband, jf. tabell 7.8 i St. meld. nr. 24 (2003-2004), er sambanda delt inn i 10 klassar. Det er to klassar for stamveg og åtte for anna riksveg. Oppdelinga er basert på trafikkvolum.

Målsetjinga for stamvegsamband er ein frekvens på 30 - 35 avgangar frå kvar ferjekai og ein opningstid på 18 til 24 timar.

For anna riksveg er målsetjinga ein opningstid på 18 timar til lokal tilpassing for strekningar som har årsdøgntrafikk under 100 personbil-einingar. Målsetjinga for frekvens frå kvar ferjekai er på 30 avgangar til lokal tilpassing for strekningar som har årsdøgntrafikk under 100 personbileiningar.

- ii) Vegdirektoratet har bare oversikt over samband på aggregert nivå. I forhold til ny standard fråvek pr. 2003 4 av 11 av stamvegsamband standarden m.o.t. frekvens, og 5 av 11 m.o.t. opningstid. I tillegg fråvek 22 av 75 andre riksvegsamband stan-

darden m.o.t. frekvens og 1 av 75 m.o.t. opnings-tid. Oversikt over enkeltsamband vil bli ettersendt tidlig i neste uke.

Spørsmål 134

JERNBANE - STATUS FOR JERNBANETRYGGLEIK/ATC

Det er ønskeleg med ein status når det gjeld ATC og kva som eventuelt står att, og kostnad, for å få full utbygging.

Svar:

Vedlagte tabell viser ein samla status for gjenståande strekningar som ikkje har CTC/ATC i togframføringa. Alle andre banestrekningar er bygde ut med CTC/ATC. Oversikten viser både pågåande CTC/ATC-utbyggingar, prosjekt i oppstartfasen, samt strekningar der Jernbaneverket ikkje legg opp til utbygging av ATC.

Dei gjenståande kostnadene, som totalt summerer seg til ca. 1 mrd. kr, er i tabellen oppgitt medrekna avgifter og gitt i 2004-kroner. Kostnadene inkluderer CTC/ATC, med tilhøyrande kabelanlegg og blokktelefonar. Kostnader for togradio er ikkje medrekna då desse anlegga er føresett ivareteke i samband med GSM-R-utbygginga.

Departementet gjer merksam på at det for tida pågår ei omfattande teknisk utvikling innafor signal- og transmisjonsteknikk, både nasjonalt og internasjonalt, som kan påverke tekniske valg, framdrift og kostnader. Mellom anna kan nemnast utviklinga av sikringsanlegg av typen Merkur, akseltellerkonseptet, teknisk utvikling som følgje av krav til interoperabilitet, utvikling og implementering av nye signal- og styringssystem som til dømes ERTMS/ECTS, FATC eller DATC og utvikling av køyrevegrelaterte applikasjonar i GSM-R (herunder bruk av GSM-R som transmisjonsmedium for tryggleikskritisk informasjon i signal-/sikringsanlegg i staden for kablar). Vidare må det i tida framover avklarast om strekningane må ha blokktelefonar i tillegg til GSM-R.

Vidare utbygging av GSM-R vil kunne ha konsekvensar for framdrift og kostnad for tiltaka nemnt over. I tillegg kan endringar i føresegnene for togframføring og signalstyring få konsekvensar for dei tekniske valga og dermed òg for framdrift og kostnadsoverslag.

Nedanfor følgjer ei kort forklaring av dei ulike omgrepa som blir nytta innafor dette området (og som er nemnd i svaret over):

CTC:	Fjernstyring (Centralised Traffic Control)
ATC:	Automatic Train Control
DATC:	Delvis ATC (Overvåker at lokomotivet ikkje passerer stoppsignal)
FATC:	Full ATC (Overvåker òg at lokomotivene ikkje køyrer snøggare enn den farten som er tilleten på dei ulike delane av strekninga)
ERTMS:	European Rail Traffic Management System
ECTS:	European Train Control System

	Banestrekning	Utbyggingskostnader (mill. kr)	Merknader
Pågående utbygging av CTC/ATC	<i>Spikkestadlinjen:</i> Asker - Spikkestad	ca. 20	Gjenstående kostn. for ferdigstilling i 2004
	<i>Nordlandsbanen:</i> Grong - Mosjøen	ca. 70	Gjenstående kostn. for ferdigstilling i 2005
	Mosjøen - Bodø	ca. 350	Oppstartfasen, planlagt ferdigstilling i 2008

	Banestrekning	Utbyggingskostnader (mill. kr)	Merknader
Aktuelle strekninger for utbygging av CTC/ATC	<i>Arendalsbanen:</i> Nelaug - Arendal <i>Bratsbergbanen:</i> Hjuksebø - Notodden <i>Flåmsbana:</i> Myrdal - Flåm <i>Gjøvikbanen:</i> Roa - Gjøvik <i>Meråkerbanen:</i> Hell - Storlien <i>Raumabanen:</i> Dombås - Åndalsnes <i>Rørosbanen:</i> Røros - Støren <i>Solørbanen:</i> Kongsvinger - Elverum <i>Østfoldbanen:</i> Østre linje	Størrelsesorden: ca. 600	
Ikke aktuelle strekninger for utbygging av CTC/ATC	<i>Numedalsbanen:</i> Kongsberg - Flesberg <i>Namsoslinjen:</i> Grong - Namsos <i>Valdresbanen:</i> Eina - Dokka <i>Brevikbanen:</i> Eidanger - Brevik		
		Total sum: ca. 1.040	

Spørsmål 135

JERNBANE - INFRASTRUKTUR/EIGARSKAP TIL STASJONAR OG GODSTERMINALAR

Det er ønskeleg med ein status for eigarskap for stasjonsområde/bygningar m.v. og godsterminalar, m.a. sett i samanheng med opplegg frå Regjeringa si side om fleire operatørar på sporet.

Svar:

Eigarskap og organisering av stasjonar og godsterminalar ved delinga av forvaltningsverksemda NSB blei fastsett ved handsaminga av St.prp. nr. 2 / Innst. S. nr. 31 (1996-97).

Status når det gjeld eigarskap til stasjonsområde og stasjonsbygningar er uendra sidan delinga av NSB i 1996. Med unntak for stasjonar som er bygde etter delinga, eig NSB AS stasjonsbygningane, medan Jernbaneverket eig spor og plattformer. Jernbaneverket leiger og disponerer utvendige og innvendige areal ("offentlege rom") som skal tene som tilgang for trafikanter til stasjonane og omfattar fasilitetar for atkomst, opphald, informasjon og andre servicetilbod. På denne måten er det Jernbaneverket som gjennom ei avtale med NSB fastlegg premissane for bruken av og tilgjenge til fellesareala. Etter Samferdselsdepartementet si vurdering vil dagens organisering av persontrafikkstasjonane ikkje vere til hinder for å konkurranseutsetje persontrafikken med jernbanen.

Jernbaneverket og NSB AS har inngått ei avtale om eigarskap til stasjonar. Samferdselsdepartementet er i dialog med Jernbaneverket og NSB for å utgreie nærare korleis ei evt. endring av eigarskapet til stasjonane kan handterast organisatorisk og økonomisk.

Når det gjeld godsterminalar er eigarskapet delt mellom NSB AS og Jernbaneverket i samsvar med St.prp. nr. 2 / Innst. S. nr. 31 (1996-97), slik at Jernbaneverket disponerar atkomstveggar og eig minst eitt spor og ei lastegate, samt spor og skifteområde til alminnelig bruk på terminalane, medan NSB AS eig det øvrige terminalområdet. Sidan delinga av det tidlegare NSB i 1996 har det skjedd store endringar innafor godstrafikken med jernbane, med m.a. utskilling av NSB Gods i eit eige selskap; CargoNet AS. Vidare har NSB omorganisert sine eigedomsfunksjonar. Samferdselsdepartementet er i dialog med Jernbaneverket, NSB AS og CargoNet AS om handteringa av eigarskap og avtaletilhøve på godsterminalar når det gjeld spørsmålet om sportilgang, terminalkapasitet og kapasitet for framføring av tog i dagens og framtidens godstransportmarked. Eit viktig føremål er å sikre interessane til nye gods-transportoperatørar som ønskjer å trafikere det norske jernbanenettet.

Dersom det blir aktuelt å gjere organisatoriske endringar i eigarskapet til stasjonar og terminalar, vil Samferdselsdepartementet komme attende til dette på eigna måte overfor Stortinget.

Spørsmål 136

VEG - FORDELING AV STAMVEGMIDLAR VED EI AUKA RAMME

Kunne departementet gi eit forslag til fordeling på stamvegprosjekt/ruter ved ei auke i ramma på 4,5 mrd. kroner til stamvegar i tiårsperioden?

Svar:

Vedlagt følgjer ei oversikt over kva stamvegeruter og prosjekt Samferdselsdepartementet meiner er aktuelle å prioritere dersom stamvegramma aukar med 4,5 mrd. kr i perioden 2006-2015. Ved ein eventuell auke av ramma går departementet i hovudsak inn for å styrke satsinga på E6, E18, E39 og korridoren Oslo - Bergen, særleg av omsyn til trafikktryggleiken og næringslivet sine behov. Dette er dei viktigaste hovudtransportårene gjennom landet, med dei største trafikkmengdene og dei største trafikktryggleiksproblema.

I St.meld. nr. 24 er det føresett delvis bompengefinansiering av fleire prosjekt der dette enno ikkje er endeleg avklart; til dømes av E6 Jessheim - Kolomoen, E6 Melhus- Tonstad, E18 gjennom midtre og sørlege del av Vestfold, E39 Svevatjørn - Rådal og E136 Breivika - Lestad. I forslaget til fordeling av ein rammeauke på 4,5 mrd. kr har Samferdselsdepartementet lagt til grunn at det blir tilslutning til tilleggsfinansiering som skissert i St.meld. nr 24. Det er også lagt til grunn delvis bompengefinansiering av fleire av dei prosjekta som er foreslått prioriterte ved ein evt. rammeauke, jf. merknadsrubrikken i vedlegget.

Samferdselsdepartementet meiner at dei foreslegne prosjekta først er aktuelle å prioritere i siste seksårsperiode. Ved ein evt. rammeauke i første fireårsperiode går departementet inn for å framskande prosjekt som i St.meld. nr. 24 er vurderte som aktuelle i siste seksårsperiode, til dømes E39 Svevatjørn - Rådal (jf. også svar på spørsmål 80).

Aktuelle prosjekter ved økt stamvegramme

Korridor/rute	Økning (mill. kr)	Merknad
<i>Oslo - Svinesund/Kornsjø</i>		
E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	0	
<i>Oslo - Ørje/Magnor</i>		
E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo	800	Forsering av Østfoldpakka m/delvis utbygging til firefelts veg. Delvis bompengefinansiering av utbyggingen er vedtatt.
Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta	200	Forsering av utbyggingen av rv 2 mellom Kløfta og Kongsvinger m/delvis utbygging til firefelts veg. Lokalpolitisk tilslutning til prinsippet om delvis bompengefinansiering av utbyggingen foreligger.
Rv 35 Jessheim - Hønefoss - Hokksund	0	
<i>Oslo - Grenland - Kristiansand - Stavanger</i>		
E18 Oslo - Kristiansand	300	Utbygging av E18 til firefelts veg på strekningen Dyreparken - Rona vil sammen med OPS-prosjektet gi sammenhengende firefelts veg fra Grimstad til Kristiansand.
E39 Kristiansand - Bergen	800	Utbygging av E39 vest for Kristiansand, forutsatt tilslutning til forslag om en bompengepakke for Kristiansandsregionen, jf St meld nr 24, side 196.
Rv 23 Lier - Drøbak - Vassum	0	
Rv 150 Ulvensplitten - Tjernsmyr	0	
<i>Stavanger - Bergen - Ålesund - Trondheim</i>		
E39 Bergen - Ålesund med tilknytninger	100	Videre utbygging av E39 sør for Romarheimsdalen.
E39 Ålesund - Trondheim	200	Videre utbedring av E39 på strekninger med dårlig standard, bla på strekningen Harangen - Høggjølen i Sør-Trøndelag.
Rv 13 Jøsendal - Voss	0	
Rv 9 Kristiansand - Haukeligrend	0	
<i>Oslo - Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Førde</i>		
E134 Drammen - Haugesund	0	
E16 Sandvika - Bergen	500	Utbedring av E16 på deler av fjellstrekningen Øye - Borlaug, samt utbygging av parsellen E16 Wøyen - Bjørum til fire felt. *)
Rv 7/52 Hønefoss - Gol - Borlaug	200	Forsert utbygging av rv 7 Sokna - Ørgenvika, forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering.
Rv 36 Seljord - Eidanger	0	
<i>Oslo - Trondheim med armer til Ålesund og Måløy</i>		
E6 Oslo - Trondheim	700	Forsert utbygging av E6 Gardermoen - Lillehammer - Øye til firefelts veg, forutsatt tilslutning til delvis bompengefinansiering.

Korridor/rute	Økning (mill. kr)	Merknad
Rv 15 Otta - Måløy	0	
E136 Dombås - Ålesund	200	Videre utbedring av strekninger på E136 gjennom Romsdalen med dårlig standard, bla på strekningen Flatmark - Monge - Marstein.
Rv 3 Kolomoen - Ulsberg	0	
Rv 4 Oslo - Mjøsbrua	0	
Rv 70 Oppdal - Kristiansund	0	
Trondheim - Bodø med armer til svenskegrensen		
E6 Trondheim - Bodø med tilknytninger	200	Videre utbedring av strekninger på E6 i Nordland med lav standard.
Bodø - Narvik - Tromsø - Kirkenes med armer til Lofoten og riksgrensene		
E6 Bodø - Nordkjosbotn med tilknytninger	100	Omlagging av E8 langs Ramfjorden sør for Tromsø. Prosjektet var prioritert i St meld nr 46 (1999-2000)**)
E6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger	200	Videre utbedring av E6 vest for Alta.
Sum	4 500	

Merknad:

*) I tillegg kommer 70 mill. kr i frigjorte midler dersom det ikke blir flertall for å legge ned anbudsrueten på Fagernes lufthavn.

***) I tillegg kommer 50 mill. kr i frigjorte midler dersom det ikke blir flertall for å legge ned Narvik lufthavn.

Spørsmål 137

VEG - FORDELING AV MIDLAR TIL RASSIKRING PÅ FYLKE VED EI AUKA RAMME

Kunne departementet gi ei grov skisse/antydning til fordeling på fylke av ei auke i ramme til rassikring på 1 mrd. kroner i tiårsperioden?

Svar:

I St.meld. nr. 24 er det lagt til grunn ei statleg ramme til post 31 Rassikring på til saman 2 mrd. kr i perioden 2006-2015. Etter Samferdselsdepartementet si vurdering ligg det enno ikkje føre tilstrekkelig fagleg grunnlag til å foreslå ei fylkesfordeling av denne ramma. Følgjeleg har departementet heller ikkje grunnlag for å foreslå fylkesfordeling av ein rammeauke på 1 mrd. kr.

For mellom anna å få rom for å gjennomføre større rassikringsprosjekt er det ønskeleg at prioriteringane innafør post 30 Riksveginvesteringar og post 31 Rassikring blir sett i samanheng. På grunnlag av Statens vegvesen sitt arbeid med handlingsprogrammet, tek derfor Samferdselsdepartementet sikte på å leggje fram eit forslag til fylkesfordeling av ramma på post 31 for første fireårsperiode i statsbudsjettet for 2006.

Spørsmål 138

KYSTFORVALTNING - RAMME FOR KYSTVERKET

Tabell 7.6 på side 110 i meldingen gir en oppstilling over økonomiske rammer for Kystverket fordelt på virksomhetsområde. Under "Maritim infrastruktur" er det listet fire strekpunkter, herunder "Havner".

- Innebærer dette at det bevilges midler til trafikkhavner over statsbudsjettet/Kystverkets budsjett?

Svar:

Kystverket har en styringsmodell som er basert på virksomhetsområder. Ett av virksomhetsområdene heter "Maritim infrastruktur", og dette omfatter fiskerihavner, farleder og navigasjonsinfrastruktur, jfr. kapittel 7.2.3 Sjøtransport i Stortingsmelding nr. 24 (2003-2004) og St.prp. nr. 1 (2003-2004) for Fiskeridepartementet. Kystverkets bevilgninger til havner omfatter således kun fiskerihavner og ikke midler til trafikkhavner.

I tillegg til at "Maritim infrastruktur" er navnet på ett av virksomhetsområdene, brukes denne betegnelsen også for budsjettposten Kap 1062, post 30, jfr. tabell 7.7 i stortingsmeldingen om NTP 2006-2015.

Virksomhetsområdet "Maritim infrastruktur" omfatter hele post 30 (dvs. utbygging av fiskerihavner, farleder og navigasjonsinstallasjoner), deler av post 01 (den delen som utgjør drift av navigasjonsinstallasjoner), deler av post 45 (den delen som utgjør investeringer i navigasjonsinstallasjoner) og post 60 (tilskudd til fiskerihavneanlegg). Virksomhetsområdet "Maritim infrastruktur" omfatter således et større budsjettområde enn post 30 Maritim infrastruktur.

Fiskeridepartementet ser nytten av at det ryddes opp i begrepene som benyttes for å beskrive Kystverkets virksomhet. Fiskeridepartementet ser også at det kan oppstå uklarhet knyttet til at det både finnes en budsjettpost og et virksomhetsområde i Kystverkets styringsmodell med tittelen "Maritim infrastruktur". I forbindelse med fremleggelsen av St. prp. nr. 1 (2004-2005) vil Fiskeridepartementet derfor gjøre nødvendige endringer på uklare betegnelser.

Spørsmål 139

VEG - NYE FERJER

Kva ferjestrekningar vil bli prioritert for nye ferjer?

Svar:

Det er ikkje laga nokon plan for ferjestrekningar som vil bli prioritert for nye ferjer. Det kan likevel opplyst at det er kontrahert ei ny ferje som skal setjast inn i sambandet Aukra-Hollingsholm i Møre og Romsdal. I samanheng med fornying av konsesjonane på riksvegferjesambanda på E39 mellom Stavanger og Bergen er det set krav om kontrahering av nye gassferjer. I samanheng med konkurranseutsettinga av sambandet Brattvåg-Dryna-Nordøyane i Møre og Romsdal er det forventa kontrahering av nytt materiell.

Det er meininga at størstedelen av riksvegferjedrifta skal konkurranseutsetjast. I samband med konkurranseutsettinga vil det bli opp til selskapa sjølve å skaffe passande materiell. I denne samanhengen vil vere naturleg at styresmaktene set krav til tryggleik, kapasitet osv., men utan at det vil vere naudsynt å setje krav om nye ferjer.

Talet på nye ferjer vil elles avhenge av dei langsiktige rammene for kjøp av ferjetenester.

Spørsmål nr 140

VEG - RESTGJELD BOMPENGEPROSJEKTER

Kan det gis en oversikt som viser restgjeld på bompengeprojekter, og brukket ned på de enkelte prosjekter/fylker?

Svar:

Vedlagt følger oversikt over restgjeld for bompengeprojekter pr 31.12.2002. Oversikten er basert på bompengeselskapenes offisielle regnskaper, som er bearbeidet i hver enkelt region. Alle tall er i 2002-kr.

Regnskapstall pr. 31.12.2003 vil foreligge høsten 2004.

Alle tall er i 2002-kr

	1000 kr
Prosjekt	Lånegjeld pr 31.12.02
Hvalertunnelen	73 166
Østfoldpakken	219 538
Hovedvegutbyggingen Oslo/Akershus	1 168 315
Rv 35 Lunner - Gardermoen	151 123
Rv 23 Oslofjordforbindelsen	862 000
E 18 Vestfold	920 000
Gjøvik - Lunner	4 973
E 18 Eidangerhalvøya	2 614
Rv 36 Menstad - Kulltangen	15 986
E 18 Aust - Agder	60 000
E 18 Kristiansand	149 858

	1000 kr
Prosjekt	Lånegjeld pr 31.12.02
Nord-Jæren	134 495
E 39 Rennfast	343 853
Teigen - Bogen	9 316
Rv 562 Askøybrua	349 670
E 39 Trekantsambandet	992 939
E 39 Nordhordlandsbrua	350 000
Rv 551 Folgefonntunnelen	56 700
Rv 566 Osterøybrua	248 539
Fv 207 Bjorøy	10 000
Rv 546 Austevollsbrua	2 462
Rv 5 Fjærland-Sogndal	319 785
Rv 5 Fodnes Mannheller	155 219
Rv 5 Naustdalstunnelen	202 203
Rv 61 Hareid-Sulesund	19 000
Rv 658 Ålesundtunnelene ¹⁾	1 479 113
E 39 Krifast	365 792
Rv 64 Skålavegen	77 075
Rv 653 Eiksundsambandet	11
Sykkylvsbrua	126 813
E 6 Trondheim- Stjørdal	391 355
Hovedvegutbyggingen i Trondheim	197 188
Rv 714 Hitra-Frøya	150 215
Thamshavn - Øysand	60 000
Rv 755 Skarnsundbrua	37 783
E 6 rundt Leirfjorden	63
Rv 17 Helgelandsbrua	52 427
E 10 Nappstraumen	21 318
Hovedvegutbyggingen i Tromsø	13 091
E 69 Kåfjord-Honningsvåg (Fatima)	166 123
Samlet gjeld pr 31.12.2002	9 960 121

¹⁾ Samferdselsdepartementet har bestemt at bompengeperioden skal vare i 22 år for dette prosjektet. Gjelden vil være stadig økende frem til bompengeperiodens slutt 20. oktober 2009.

Spørsmål 141

JERNBANE - SIKKERHETEN VED PRIVATISERING OG KONKURRANSEUTSETTING AV PERSONTRAFIKK PÅ JERNBANEN I FORBINDELSE MED NTP

- Hva har Jernbanetilsynet uttalt/skrevet når det gjelder sikkerheten på toget ved konkurranseutsetting? Hvis Jernbanetilsynet har skrevet brev til departementet om dette, kan komiteen få det oversendt?
- Hvilke erfaringer og kunnskap bygger statsråden på når det slås fast at sikkerheten vil bli godt ivaretatt og at det ikke blir økt risiko for liv og helse når driften av store togstrekninger som Bergensbanen og Sørlandsbanen, med sidespor konkurranseutsettes?

Svar:

- Statens jernbanetilsyn er utøvende kontroll- og tilsynsmyndighet for jernbanevirksomheten i Norge. Tilsynet skal arbeide for at jernbanevirksomheten utøves på en sikker og hensiktsmessig måte til beste for de reisende, banens personale og publikum i alminnelighet. Tilsynet skal føre tilsyn med at utøvere av jernbanevirksomhet oppfyller de vilkår og krav som er satt til virksomheten i jernbanelovgivningen.

Statens jernbanetilsyn har på spørsmål vedrørende sikkerheten på jernbanen ved konkurranseutsetting uttalt at det vil gjelde de samme krav til nye utøvere av jernbanevirksomhet som til de som driver slik virksomhet i dag. I denne forbindelse er det presisert at virksomheten i tillegg til å vinne en tilbudskonkurranse, må ha tillatelse til å drive jernbanevirksomhet. Det er Statens jernbanetilsyn som gir slik tillatelse. Tillatelse vil ikke bli gitt dersom virksomheten ikke kan vise at vilkårene for å få tillatelse er oppfylt. I disse vilkårene ligger det krav om evne til å drive jernbanevirksomhet på en sikker måte. Statens jernbanetilsyn har i tillegg ansvaret for å godkjenne alt rullende materiell som skal benyttes på det norske jernbanenettet.

Tilsynet følger også arbeidet med konkurranseutsetting tett gjennom deltagelse i referansegruppen "Program konkurranse om sporet".

- Samferdselsdepartementet mottok i april i år et brev fra Hovedverneombudene i NSB AS, der det ble uttrykt bekymring for om jernbanens sikkerhetsnivå vil kunne opprettholdes med den fragmentering som skjer innen jernbanen, både når det gjelder framtidig konkurranseutsetting av persontrafikken med tog og konkurranseutsetting av deler av Jernbaneverkets virksomhet. I denne forbindelse har departementet innhentet skriftlige uttalelser fra Statens jernbanetilsyn og Jernbaneverket som grunnlag for svar på brevet fra Hovedverneombudene i NSB. Statens jernbanetilsyn sin uttalelse i denne anledning av 14. mai 2004 følger på komiteens anmodning vedlagt i kopi.

- Samferdselsdepartementet legger opp til en gradvis innføring av konkurranse om retten til å drive togtrafikk på ulike persontogstrekninger ("trafikkpakker") i Norge. Dette gjør vi nettopp for å høste erfaringer underveis – og ikke minst for å lære av erfaringene fra andre land. I krav og vilkår i det norske transportregimet, vil sikkerhet ha førsteprioritet. Bare selskap som fyller fastsatte krav til sikkerhet vil få mulighet til å utøve jernbanevirksomhet.

Staten kjøper persontransporttjenester fra NSB for om lag 1,4 mrd. kr per år. Ved å ta i bruk konkurranse ønsker departementet å legge til rette for en mer offensiv jernbanepolitikk med klarere fokus på de reisende. All erfaring fra utlandet, bl.a. mange års erfaring fra Sverige, viser at slik konkurranse gir flere passasjerer – samt mer og bedre jernbane for pengene. Ingen kjente erfaringer tilsier at ordningen med å tildele transportoppdrag gjennom konkurranse fører til at sikkerheten blir dårligere.

Det gjøres for øvrig oppmerksom på at det allerede er flere aktører som trafikker det nasjonale jernbanenettet. Både NSB AS, Flytoget AS og Ofotbanen AS driver

i dag rutegående persontrafikk med tog. Det er videre åpnet for konkurranse når det gjelder godstransport, både nasjonalt og internasjonalt, og det har i denne forbindelse kommet flere nye godstransportaktører på det nasjonale jernbanenettet. Jernbanelovgivningens krav til sikker drift gjelder alle aktører som får tillatelse eller sikkerhetsattest til å drive jernbanevirksomhet i Norge.

Sikkerheten står i høysetet for all jernbanetraffikk. Dette gjelder også i forhold til det arbeidet som nå pågår med gradvis å tildele oppdrag om offentlige tjenester for persontrafikk på jernbane gjennom konkurranse. Behovet for justeringer og/eller presiseringer av de ulike myndighetenes og aktørenes roller på sikkerhetsområdet i forbindelse med det pågående arbeidet med å modernisere den norske jernbanesektoren, blir løpende vurdert av Samferdselsdepartementet. Videre arbeider Samferdselsdepartementet og Statens jernbanetilsyn kontinuerlig med å videreutvikle regelverket som setter sikkerhetskrav til jernbanevirksomhetene. Samtidig arbeider Jernbaneverket og de enkelte trafikktøverne med å styrke sikkerheten i egne virksomheter.

Spørsmål 142

JERNBANE – KOSTNAD VED PROSJEKT

Hva er kostnaden ved de to jernbaneprosjektene Haug-Onsøy og Mossetunnelen?

Svar:

Kostnadsoverslaget for parsellen Haug-Onsøy er beregnet til 942 mill. kr (i 2004-priser). Nettonytte av prosjektet er beregnet til 380 mill. kr. I St.meld. nr. 24 (2003-2004) NTP (2006-2015) er prosjektet foreslått fullfinansiert i planperioden. Utbyggingen vil muliggjøre økt toghastighet samtidig med at fleksibiliteten og punktligheten forbedres, bl.a. gjennom fjerning av 12 planoverganger.

Parsellen Sandbukta-Moss-Såstad er kostnadsregnet til 1840 mill. kr (i 2004-priser). Nettonytten av prosjektet er negativ og beregnet til – 10 mill. kr. Delparsellen Sandbukta-Moss st. (Mossetunnelen) er kostnadsregnet til 1360 mill. kr (i 2004-priser). Det er ikke beregnet nettonytte av dette delprosjektet, men den antas å være lavere enn hele parsellen. Byggingen av delprosjektet Sandbukta-Moss st. (Mossetunnelen) gir liten effekt for jernbanedriften i forhold til økt hastighet og muligheter for økt kapasitet. Prosjektet vil legge forholdene bedre til rette for byutvikling i Moss kommune og er arealmessig gunstig for to bedrifter som er etablert i området. En full utbygging av parsellen Sandbukta-Moss-Såstad kan også gi positive effekter for jernbanen, men effekten er vesentlig lavere enn for Haug-Onsøy som har en betydelig høyere nettonytte.

Tilleggsopplysninger til spørsmål 133

VEG - FERJESAMBAND/STANDARDAR

i) Det er ønskeleg med ei oversikt over standard på opningstid og frekvens for ferjene i stamvegnettet og det øvrige riksvegnettet.

- ii) Kor mange, og kva slags samband, er det som fråvik frå denne standarden?

Det vises til svar oversendt 28. mai 2004. Vedlagt følger oversikt over ferjesamband som ikke tilfredstiller ny standard til riksvegferjedriften.

Tallene er oppdaterte og avviker derfor noe fra tidligere oversendt svar på spørsmål 133. I følge Vegdirektoratet skyldes dette at sambandet Brimnes - Bruravik er omklassifisert til stamvegssamband. Dette medfører at ytterligere et stamvegsamband ikke tilfredstiller kravene mht. frekvens og åpningstid. Omklassifiseringen

får ikke konsekvenser for måloppnåelsen på øvrige riksevegsamband, siden kravene til frekvens og åpningstid er lavere for disse sambandene.

Vegdirektoratet har opplyst at det vil være store kostnader forbundet med å tilfredstille denne langsiktige målsettingen. Bl. a. er utvidet åpningstid erfaringsmessig betinget av nye skift og dermed flere mannskaper. Videre er økt frekvens normalt avhengig av flere ferjer. Mao. kan det påregnes en sprangvis økning av kostnadene ved å bedre måloppnåelsen mht. frekvens og åpningstid.

