



Innst. S. nr. 300

(2008–2009)

**Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen**

St.meld. nr. 16 (2008–2009)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om
Nasjonal transportplan 2010–2019**

Innhold

		Side		Side	
1.	Innledning	5	6.3.2.1	Jernbane	67
1.1	Sammendrag	5	6.4	Mer effektiv utnyttelse av ressursene og sammenhengende utbygging av lengre strekninger	72
1.2	Komiteens merknader	5		Sammendrag	72
1.2.1	Generelle merknader fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet	6	6.4.1	Komiteens merknader	72
1.2.2	Generelle merknader fra Fremskrittspartiet	6	6.5	Statlig kjøp av transporttjenester	73
1.2.3	Generelle merknader fra Høyre	23	6.5.1	Sammendrag	73
1.2.4	Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti	37	6.5.2	Komiteens merknader	73
1.2.5	Generelle merknader fra Venstre	40	6.6	Alternativ finansiering av infrastruktur	74
2.	Grunnlaget for meldingen	45	6.6.1	Brukerbetaling for å finansiere infrastruktur	74
2.1	Sammendrag	45	6.6.1.1	Sammendrag	74
2.2	Komiteens merknader	46	6.6.1.2	Komiteens merknader	75
2.2.1	Oppfølging av NTP 2006–2015	46	6.6.2	Offentlig-privat samarbeid (OPS) ...	79
2.2.2	Planprosess	48	6.6.2.1	Sammendrag	79
2.2.3	Ekstern kvalitetssikring	49	6.6.3	Nye kontraktsformer	81
2.2.4	Forvaltningsreformen	50	6.6.3.1	Sammendrag	81
			6.6.3.2	Komiteens merknader	81
3.	Kunnskapsgrunnlag og transportforskning	52	7.	Framkommelighet og konkurransekraft	81
3.1	Sammendrag	52	7.1	Sammendrag	81
3.2	Komiteens merknader	52	7.2	Komiteens merknader	83
4.	Utviklingstrekk, drivkrefter og framskrivninger	54	7.2.1	Transport – sentralt i samfunnsutviklingen	83
4.1	Sammendrag	54	7.2.2	Godstransport og næringslivets konkurranserammer	83
4.2	Komiteens merknader	55	7.2.3	Effektiv konkurranse mellom transportmidlene	85
5.	Mål og hovedprioriteringer	56	7.2.4	Samfunnssikkerhet og beredskap	85
5.1	Sammendrag	56	8.	Regional utvikling	85
5.2	Komiteens merknader	57	8.1	Sammendrag	85
6.	Økonomiske rammer	59	8.2	Komiteens merknader	87
6.1	Hovedprioriteringer innenfor de økonomiske planrammene	59	9.	Transportpolitikk i byområdene .	90
6.1.1	Sammendrag	59	9.1	Tilrettelegging for sterk befolkningsvekst	90
6.1.2	Komiteens merknader	61	9.1.1	Komiteens merknader	90
6.2	Forvaltningsreformen – overføring av midler til fylkene	63	9.2	Kollektivtransportstrategi	90
6.2.1	Sammendrag	63	9.2.1	Sammendrag	90
6.2.2	Komiteens merknader	63	9.2.2	Komiteens merknader	92
6.3	Fordeling av økonomisk ramme i den enkelte sektor	65	9.3	Nasjonal sykkelstrategi og tilrettelegging for gående	103
6.3.1	Sammendrag	65	9.3.1	Sammendrag	103
6.3.2	Komiteens merknader	67	9.3.2	Komiteens merknader	104
			9.3.3	Utfordringer og prioriteringer i de fire største byområdene	106
			9.3.4	Komiteens merknader	106

	Side		Side	
10. Transportnett og -korridorer – investeringsprogram 2010–2019 ..	110	10.3.8	Korridor 8: Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland	175
10.1 Nasjonalt transportnett som strategisk grep	110	11. Transportsikkerhet		183
10.1.1 Sammendrag	110	11.1 Sammendrag		183
10.1.2 Komiteens merknader	112	11.2 Komiteens merknader		184
10.2 Transportkorridorer nasjonalt og internasjonalt	118	12. Miljø		189
10.2.1 Sammendrag	118	12.1 Sammendrag		189
10.2.2 Komiteens merknader	118	12.2 Komiteens merknader		190
10.3 Komiteens merknader til transportkorridorene	120	13. Universell utforming – Alle skal med		191
10.3.1 Korridor 1: Oslo–Svinesund/Kornsjø	120	13.1 Sammendrag		191
10.3.2 Korridor 2: Oslo–Ørje/Magnor	126	13.2 Komiteens merknader		192
10.3.3 Korridor 3: Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger	130	14. Personvern		194
10.3.4 Korridor 4: Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim	141	14.1 Sammendrag		194
10.3.5 Korridor 5: Oslo–Bergen/Haugesund med arm til Florø via Sogn	150	14.2 Komiteens merknader		195
10.3.6 Korridor 6: Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund	158	15. Forslag fra mindretall		196
10.3.7 Korridor 7: Trondheim–Bodø med armer mot svenskegrensen	168	16. Komiteens tilråding		206
		Vedlegg		207



Innst. S. nr. 300

(2008–2009)

Innstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.meld. nr. 16 (2008–2009)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2010–2019

Til Stortinget

1. INNLEDNING

1.1 Sammendrag

Nasjonal transportplan 2010–2019 er den tredje i rekka i det plansystemet som blei etablert gjennom St.meld. nr. 46 (1999–2000) Nasjonal transportplan 2002–2011.

Regjeringa legg i meldinga fram sine mål og strategiar for transportpolitikken dei neste 10 åra. Regjeringa har vore oppteken av å bruke dei store pengane til å vidareutvikle velferdsamfunnet og til å styrkje grunnlaget for den langsiktige verdiskapinga mellom anna gjennom ei sterk auke i samferdsleinvesteringane. I Nasjonal transportplan 2010–2019 vert denne satsinga ytterlegare styrka.

Tryggleik, regional utvikling og næringslivet sine transportbehov er sentrale element i regjeringa sin transportstrategi. Samstundes er det teke balanserte omsyn til naudsynte tiltak for å motverke negative miljøeffektar av transport – særleg har ein lagt vekt på ei langsiktig tilpassing av transportsystemet i lys av klimautfordringa.

Det er over lang tid brukt for lite midlar både til investeringar, drift og vedlikehald. Den sterke satsinga både på drift og vedlikehald og på nye utbyggingsprosjekt i meldinga gir auka pålitelegheit i transportsystemet, redusert reisetid på viktige riksvegruter og jernbanestrekningar, og reduserte avstandskostnader. Vidare vil framkomst for gåande og syklende gjennom ei sterk satsing på gang- og sykkelveggar bli betre.

Reduserte avstandskostnader mellom regionar er viktig for konkurransekrafta i næringslivet og for å utvikle robuste bu- og arbeidsmarknadsregionar. Tiltaka som Regjeringa vil gjennomføre i planperioden vil gjere at avstandskostnadane blir redusert.

Regjeringa vil føre ein meir differensiert politikk tilpassa målet om eit moderne transportnett i heile landet. Det betyr at satsinga på kollektivtransport og jernbane er særleg sterk i og omkring dei største byane, medan veksten i løyvingane til veg er særleg sterk elles i landet.

1.2 Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Falset, Irene Johansen, Torstein Rudihagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Høksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Helleland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Jenny Klinge, og fra Venstre, Borghild Tenden, bygger sin innstilling i hovedsak på samme kapittelinnstilling som i St.meld. nr. 16 (2008–2009).

Komiteen viser i vedlagte brev av 4. mai 2009 til Stortingets presidentskap fra samferdselsdepartementet v/statsråden om noen mindre rettelser i meldingen (vedlegg 1).

Komiteen viser til svar fra Samferdselsdepartementet v/statsråden og fra Fiskeri- og kystministeren v/statsråden på spørsmål fra medlemmer i transport- og kommunikasjonskomiteen i forbindelse med behandlingen av meldingen (vedlegg 2).

1.2.1 *Generelle merknader fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen har invitert Stortinget til å vedta en svært ambisiøs Nasjonal transportplan (NTP) for de neste 10 åra. Regjeringen ønsker å bruke 100 mrd. kroner mer på samferdsel de neste 10 årene sammenlignet med gjeldende plan. Det er en økning på hele 45 pst. NTP-forslaget inneholder omfattende utbyggingsplaner for vei, jernbane og havner og farleder, og forslag om en langt sterkere satsing på trafiksikkerhet, kollektivtransport og tiltak for å legge til rette for gående og syklende. Flertallet viser til stortingsvedtaket ved behandlingen av forrige NTP, hvor Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet fikk flertall for sitt forslag om en mer ambisiøs NTP enn regjeringen Bondevik II foreslo. 4 år etter har Regjeringen vår, og det rødgrønne stortingsflertallet, gjennomført dette vedtaket, og faktisk overoppfylt rammene for NTP. Flertallet mener dette viser at regjeringen Stoltenberg har vilje og evne også til å sette ut i livet de høye ambisjonene i den nye transportplanen.

Flertallet viser til Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2010–2019 (NTP) som innebærer et vesentlig og nødvendig løft for samferdselssektoren. Flertallet vil peke på at gode samferdselsløsninger er et helt sentralt virkemiddel for å styrke den langsiktige verdiskapningen og ta hele landet i bruk. Nasjonal transportplan er bygget opp omkring de sentrale målsettingene om framkommelighet og regional utvikling, transportsikkerhet, miljø og universell utforming. Dette er målsettinger flertallet slutter seg til.

Flertallet vil spesielt framheve at NTP inneholder en tydelig differensiert samferdselspolitikk med en særlig sterk satsing på kollektivtransport og jernbane i og omkring de største byene, mens veksten i de økonomiske rammene til veg er særlig sterk ellers i landet. Dette er en viktig og riktig innretning på den nasjonale transportplanen for de neste 10 årene.

Flertallet viser til de mange store investeringsprosjektene i NTP. Regjeringen legger opp til en rekke store og viktige investeringsprosjekter for jernbane, veg og i havner og farleder. De fleste store investeringene i jernbane kommer i det såkalte Inter-City-triangelet i Østlandsområdet. Det nye dobbeltsporet Oslo–Ski er det desidert største enkeltprosjektet i NTP. Det er et stort antall vegprosjekter i investeringsplanen, 35 av dem på E6 som strekker seg fra Svinesund til Kirkenes. Nærmere 40 vegprosjekter skal startes allerede i første fireårsperiode 2010–13. Det er også store prosjekter på gang i havner og farleder langs hele kysten, med sikring av farleder, utdy-

ping av havner og utbygging av nye havneanlegg for landing av fisk. Spesielt er Nord-Norge tilgodesett med mange havneprosjekter.

Flertallet vil vise til at programområdene trafiksikkerhetstiltak, gang- og sykkelveger og miljø- og kollektivtiltak får en relativ vekst som er enda større enn andre formål innen vegsektoren. Flertallet støtter denne tydelige prioriteringen fra Regjeringens side. For jernbanen er tiltak som skal øke godskapasiteten og universell utforming av stasjoner særlig høyt prioritert.

Innenfor Avinor AS sitt virkeområde framstår investeringene for å innfri fastsatte sikkerhetskrav som de aller viktigste for flertallet.

Flertallet mener det er viktig å ha gode modeller for beregning av samfunnsøkonomisk gevinst av samferdselsprosjekter, og at de internasjonale modellene som EU har erfaringer med, bør vurderes.

1.2.2 *Generelle merknader fra Fremskrittspartiet*

MÅLSETTING

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet allerede før fremleggelsen av St.meld. nr. 16 (2008–2009) la frem et forslag til overordnede rammer for Nasjonal transportplan 2010–2035, og at tittelen på dette dokumentet var "Verdens beste samferdselsnett i verdens rikeste land". Disse medlemmer vil i forlengelsen av Stortingets behandling av St.meld. nr. 16 (2008–2009) legge frem et fullstendig forslag til Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer vil gi Norge et topp moderne, effektivt, sikkert og miljøvennlig samferdselsnett på 25 år. Dette skal disse medlemmer gjøre uten bompengefinansiering, men med avklarte, forutsigbare og langsiktige finansielle rammer basert på full statlig finansiering.

Disse medlemmer ønsker å bygge et motorvegstamnett mellom de største byene i landet, med tilknytninger til det svenske stamnettet. Lengden på dette motorvegnettet vil være på ca. 2 500 km, hvorav bare 239 km er ferdigstilt pr. i dag. Dette motorvegnettet kommer i tillegg til ringvegløsninger og flerfeltsveger i de største byene.

Disse medlemmers forslag til motorvegstamnett er ryggraden i Fremskrittspartiets infrastruktursatsing, men disse medlemmer vil også ruste opp øvrige stamveger og riksveger. Det er behov for en omfattende opprustning av veger i samtlige fylker/regioner.

Disse medlemmer satser på jernbane både til persontransport i befolkningsstette områder, og til godstransport over lange avstander. Disse medlemmer prioriterer derfor dobbeltspor Oslo–Hal-

den, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer samt krysningsspor for lange godstog. Disse medlemmer er positive til eventuelle planer om flytogsforbindelse til Torp og Rygge, og ønsker å elektrifisere Trønderbanen og Nordlandsbanen innen 2019. Disse medlemmer påpeker at ekspressbusser også er svært effektivt og miljøvennlig.

Når disse medlemmers forslag til vegnett er på plass, vil behovet for flyplasser bli noe redusert. Der lufthavner som ikke er lønnsomme ønskes opprettholdt, skal dette skje ved konkurranse om laveste anbud for å drive på angitt nivå.

Disse medlemmer påpeker at forholdene ligger svært godt til rette for sjøtransport i Norge. Disse medlemmer vil derfor satse på et mindre antall nasjonale stamhavner med stamnetttilknytning. Hurtigbåter kan mange steder være en effektiv kollektivtransportløsning. Knutepunkter bør gi en mest mulig direkte overgang mellom transportformene.

Bygging av et effektivt samferdselsnett på 25 år forutsetter en effektiv organisering. Disse medlemmer vil derfor ha et transportdepartement med ansvar for all transport av passasjerer og gods. Disse medlemmer vil dessuten slå sammen Vegdirektoratet, Kystdirektoratet, og deler av Jernbaneverket og Avinor til et statlig transportdirektorat. Disse medlemmer vil opprette et transporttilsyn med ansvar for at all transport skjer under tryggest mulige forhold.

Når man skal bygge et samferdselsnett på 25 år må man ha gode finansielle løsninger. Disse medlemmer vil etablere et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner der den årlige avkastningen øremerkes til samferdsel. Disse medlemmer vil etablere statlige låneordninger for finansiering av investeringer i infrastruktur. Samtidig må de årlige bevilgningene over statsbudsjettet økes kraftig. Disse medlemmer er også positive til at lokale og regionale vegselskap bygger og eier veger, og får sine midler etterbetalt fra staten på bakgrunn av trafikkteiling. Med disse medlemmers finansieringsverktøy er behovet for moderne infrastruktur styrende for investeringsomfanget innenfor hele samferdselssektoren i perioden 2010–2035.

Disse medlemmer vil ha statlige infrastrukturetselskaper etter Statnett-modellen fordi dette sikrer forutsigbar, avklart og langsiktig finansiering uavhengig av årlige budsjetter. Disse medlemmer viser til at en omdanning av Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen innebærer at disse vil kunne ta opp lån til langsiktige investeringer.

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 lite attraktivt for bedrif-

ter og enkeltpersoner å etablere seg og bo rundt omkring i landet.

Disse medlemmer viser til at forsker Knut Boge ved Handelshøyskolen BI i 2006 slo fast at en veginvestering på 100 mrd. kroner kan spare samfunnet for 62 mrd. kroner årlig. Disse medlemmer mener derfor at det er viktig å se på veginvesteringer som investeringer, og ikke som forbruk.

Disse medlemmer ønsker full kapasitetsutnyttelse av innenlandsk anleggskapasitet, og viser til at lavkonjunkturen Norge er inne i sannsynligvis kommer til å vare i flere år. Disse medlemmer viser til at prosjektering og bygging av lange transportkorridorer, som gjennom prosjektenes størrelse og forutsigbarhet, kan trekke til seg de største entreprenørene på verdensbasis og skjerpe konkurransen, vil gi lavere pris og mindre press på innenlands etterspørsel – slik SSB nettopp har dokumentert rom for innenfor norsk økonomi de neste årene. Disse medlemmer viser til at små og mellomstore norske kontraktører vil kunne delta i konkurransen om større anbud gjennom samarbeid i lokale vegselskap.

Disse medlemmer vil vise til at det omsider har kommet erkjennelse både i politiske og økonomiske miljøer av at omplassering av vår finansformue i utenlandske verdipapirer til noe mer realinvesteringer i lønnsom infrastruktur, ikke er å "bruke opp oljepengene". Disse medlemmer vil peke på at Fremskrittspartiets utgangspunkt er at det ikke er mening i at Norge, som et land i Europas utkant med lange transportstrekninger internt og med naturgitte avstandsulempen i forhold til våre viktigste markeder, ikke skal bygge ut et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportnett som sikrer verdiskapingen også for tiden som kommer etter oljealderen. Disse medlemmer viser til at Spania også ligger i utkanten av Europa, og at det under komiteens besøk kom klart frem at dette er en viktig grunn til at Spania har satt av 2 500 mrd. kroner til vei og jernbane i løpet av de nærmeste 5–10 årene.

Disse medlemmer viser til at et markedsstyrt transportnett hvor de forskjellige transportformene utnytter sine sterke sider i et samspill, med intermodale knutepunkter som sikrer effektiv og rasjonell overgang for personer og gods, vil ha potensial til å effektivisere næringslivets logistikk verd milliarder. Arbeidslivets krav til mobilitet og den enkeltes muligheter til å planlegge med forutsigbar, effektiv, sikker og miljøvennlig transport, kan styrke næringslivets tilgang på arbeidskraft og gi den enkelte nye muligheter innen yrkeslivet i et større geografisk område.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen knutepunktplan for å sikre gode knutepunktløsninger der flere transportmidler møtes."

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets egen nasjonale transportplan:

<http://www.frp.no/filestore/FrPfornyerSamferdselsNorge.pdf>

ØKONOMISKE RAMMER

Disse medlemmer mener at staten skal ha hovedansvaret for at Norge skal ha en konkurransedyktig infrastruktur.

Disse medlemmer mener at statens betydelige inntekter fra bilavgifter tilsier at staten skal påta seg ansvaret for en forsvarlig vegbygging i landet, og at bruk av bompenger, vegprising eller annen direkte trafikantbetaling er en unødvendig ytterligere beskatning av trafikantene. Disse medlemmer viser til finansministerens svar på Arne Sorteviks skriftelige spørsmål Dokument nr. 15:891 (2008–2009), der det kommer frem at Regjeringen ikke engang har gjort seg tanker om hvor mange mrd. kroner bilistene må betale i bl.a. engangsavgifter, omregistreringsavgifter og drivstoffavgifter i planperioden 2010–2019. Disse medlemmer viser til at en videreføring av Regjeringens opplegg vil medføre at bilistene vil gi staten minst 720 mrd. kroner i forventede inntekter, samtidig som samlede bevilgninger til vegformål er på 220 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til at dette inkluderer 60 mrd. kroner pluss renter og innkrevningskostnader i bompenger. Disse medlemmer påpeker at dette betyr at bilistene betaler 3,5 ganger mer enn det staten bruker på veg. Disse medlemmer mener at bilrelaterte avgifter bør reduseres, og i langt større grad brukes til investeringer, drift og vedlikehold av vegbasert infrastruktur.

Disse medlemmer påpeker at Nasjonal transportplan ikke er juridisk bindende, og ønsker at midlene bevilges samlet for NTP-perioden. Dette forutsetter både langtidsbudsjettering og et skille mellom investeringer og drift.

Disse medlemmer påpeker at regjeringens NTP er full av forbehold, og vil i den forbindelse vise til oppslag i Teknisk Ukeblad 20. mars 2009 der det kommer frem at St.meld. nr. 16 (2008–2009) har 63 veiprojekter er med forbehold. Disse medlemmer viser til at 35 av de største prosjektene Regjeringen trekker frem i Nasjonal transportplan (NTP) er det bare "aktuelt å prioritere", mens 28 prosjekter – deriblant flere flaggprosjekter – prioriteres "betinget av" tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering. Disse medlemmer viser til at Regjeringen i St.meld. nr. 16 (2008–2009) også tar forbehold i forhold til utviklingen av de økonomiske konjunktorene. Disse medlemmer ønsker å benytte bompengefri prosjektfinansiering, gjerne i form av offentlig-privat samarbeid (OPS). Disse medlemmer vil etablere et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner der den årlige avkastningen øremerkes til samferdsel. Disse medlemmer vil etablere statlige låneordninger for finansiering av investeringer i infrastruktur. Samtidig må de årlige bevilgningene over statsbudsjettet økes kraftig. Med disse medlemmers finansieringsverktøy er behovet for moderne infrastruktur styrende for investeringsomfanget innenfor hele samferdselssektoren i perioden 2010–2034. Disse medlemmer ønsker samtidig å etablere statlige låneordninger for finansiering av investeringer i infrastruktur.

Disse medlemmer viser til at disse medlemmer la frem et forslag for overordnede rammer for Nasjonal transportplan 11. mars 2009. Disse medlemmer har etter at Regjeringen la frem St.meld. nr. 16 (2008–2009) justert sine økonomiske rammer, blant annet for å ta høyde for at etterslepet i etterkant har vist seg å være langt høyere enn hva som kom frem i stamnettutredningene, og for å ta høyde for vedtaket på Fremskrittspartiets landsmøte om 100 mrd. kroner i samferdselsmidler til kollektivtransport og modernisering av transportnettet i og rundt Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Disse medlemmer ønsker en planperiode på 25 år, og ønsker følgende økonomiske rammer for perioden 2010–2034:

Tabell 1: Ramme for Fremskrittspartiets NTP

Ramme for FrPs NTP	totalbeløp	byggetid	2010–2034	2010–2019
Riksveiinvesteringer	275	25	275 mrd.	200 mrd.
Opprustning av øvrige riksveier	225	25	225 mrd.	90 mrd.
Rassikring	1	årlig	25 mrd.	10 mrd.
Jernbaneinvesteringer	90	15	90 mrd.	60 mrd.
Storbypakke			100 mrd.	100 mrd.
Trafikksikkerhet	1	årlig	25 mrd.	10 mrd.
Kollektiv	1	årlig	25 mrd.	10 mrd.
Riksveiferjer	3	årlig	75 mrd.	30 mrd.

Ramme for FrPs NTP	totalbeløp	byggetid	2010–2034	2010–2019
Drift og vedlikehold veier	5	årlig	125 mrd.	50 mrd.
Låneordning ekstrasprosjekt	2		50 mrd.	20 mrd.
Total FrPs tillegg til NTP			1 015 mrd.	580 mrd.
Regjeringens forslag til NTP 2010-2019			805 mrd.	322 mrd.
Totalsum FrPs NTP			1 820 mrd.	902 mrd.

Disse medlemmer støtter prosjekter i St.meld. nr. 16 (2008–2009) som går på kystformål, farleder og luftfart, og fremmer i denne innstillingen også forslag om enkelte tilleggsprosjekter. Disse medlemmer viser til sitt forslag i Dokument nr. 8:48 (2008–2009) om en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, og til sitt forslag i Dokument nr. 8:16 (2008–2009) om stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik. Disse medlemmer mener at rammene til kystformål og luftfartsformål skal inngå som en del av slike stortingsmeldinger.

VEI

Disse medlemmer påpeker at vegnettet er vår viktigste infrastruktur, og effektive, sikre og miljøvennlige veger er helt avgjørende for næringslivets konkurransevne og innbyggernes behov og krav til mobilitet.

Disse medlemmer mener at det er unødvendig at norske veger er blant de dårligste i hele Europa, og at bare 5 pst. av riksvegnettet har fullgod standard i henhold til Statens vegvesens vegnormaler. Disse medlemmer registrerer samtidig at forfallet blir verre fra år til år under den rødgrønne regjeringen.

Disse medlemmer er skuffet over at St.meld. nr. 16 (2008–2009) mangler mange av firefeltsstrekningene som er foreslått i Statens vegvesens stamvegutredninger fra oktober 2006. Disse medlemmer viser til at Norge pr. 1. januar 2008 hadde 239 km med motorveg, mens vårt naboland Sverige har nesten ti ganger så mye. Disse medlemmer registrerer at det nå bygges motorveger på kryss og tvers av hele Europa, og i Romania skal det for eksempel i 2007–2013 bygges 1 798 km med motorveg og 507 km med ekspressveg. Disse medlemmer vil samtidig vise til oppslag i VG 22. august 2007, der det kom frem at Polen 5. juli

2007 offentliggjorde at det skal bygges 1 145 km motorveg og 2 817 km ekspressveg i landet.

Disse medlemmer ønsker å bygge et motorvegstamnett mellom de største byene i Norge, med tilknytninger til det svenske stamnettet. Lengden på dette motorvegnettet vil være på ca. 2 500 km, hvorav bare 239 km er ferdigstilt pr. i dag.

Disse medlemmer vil på bakgrunn av statsrådets svar på skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:766 (2008–2009), samt Statens vegvesens stamvegutredninger fra oktober 2006, prioritere følgende vegstrekninger som motorveg:

- E18 Riksgrensen/Ørje–Oslo–Kristiansand
- E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo–Trondheim–Steinkjer
- E39 Kristiansand–Stavanger
- E16 Sandvika–Hønefoss
- Rv 4 Oslo–Mjøsbrua
- Rv 2 Riksgrensen/Magnor–Kongsvinger–Kløfta
- E39 Haljem–Os–Bergen–Knarvik
- E6–E18 Moss E6–Horten E18
- Rv 25/ rv 3 Hamar–Elverum
- Rv 35 Hokksund–Hønefoss–Gardermoen
- E134 Drammen–Kongsberg
- E134 Kongsberg–Notodden
- Rv 36 Porsgrunn (fra E18)–Skien–Seljord (til E134) eller rv 36/rv 360 Porsgrunn (fra E18)–Skien–Notodden (til E134)
- E134 Notodden–Haugesund
- E39 Stavanger–Haugesund

Dette motorvegnettet kommer i tillegg til ringvegsløsninger og flerfeltsveger i de største byene. Disse medlemmer ønsker følgende fordeling av investeringer i riksveinettet, inkludert rassikring, men ikke de 225 mrd. kronene til opprustning av det øvrige riksveinettet:

Tabell 2: Fordeling av investeringer i riksvegnettet, inkludert rassikring (mill. kroner)

	Regjerin- gens riksvei- investerin- ger 2010– 2013 eks. bompenger	Regjerin- gens riksvei- investerin- ger 2010– 2019 eks. bompenger	FrPs påplussinger 2010–2013	FrPs påplussinger 2010–2019	FrPs påplussinger 2010–2034	FrPs riks- veiiinveste- ringer 2010–2013	FrPs riksvei- investeringer 2010–2019	FrPs riksvei- investeringer 2010–2034
Korridor 1: Oslo– Svinesund/Kornsjø	400	520	714	1 879	12 342	1 114	2 399	12 862
Korridor 2: Oslo– Ørje/Magnor	2 650	5 960	7 035	22 689	27 248	9 685	28 649	33 208
Korridor 3: Oslo– Grenland– Kristiansand– Stavanger	2 600	10 870	13 965	43 704	44 490	16 565	54 574	55 360
Korridor 4: Stavanger–Bergen– Ålesund–Trondheim	5 200	13 320	3 788	14 319	19 407	8 988	27 639	32 727
Korridor 5: Oslo– Bergen/Haugesund med arm til Florø via Sogn	3 710	11 680	3 822	18 491	79 48.	7 532	30 171	91 166
Korridor 6: Oslo– Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund	7 150	17 530	32 083	67 328	69 753	39 233	84 858	87 283
Korridor 7: Trondheim–Bodø med armer mot svenskegrensen	1 730	5 710	12 857	23 633	24 929	14 587	29 343	30 639
Korridor 8 Bodø– Narvik–Tromsø– Kirkenes med arm til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland	2 730	9 330	9 621	17 956	22 344	12 351	27 286	31 674
	26 170	74 920	83 884	210 000	300 000	110 054	284 920	374 920

*Øvrige riksveier ikke inkludert

Disse medlemmer påpeker at Fremskrittspartiets forslag til motorvegstamnett er ryggraden i partiets infrastruktursatsing, men at Fremskrittspartiet også vil ruste opp øvrige stamveger og riksveger. Det er behov for en omfattende opprustning av veger i samtlige fylker/regioner over hele landet. Disse medlemmer vil inndele riksvegnettet i tre kategorier: 1. Riksveg klasse A, dvs. flerfelts motorveger med midtdeler. 2. Riksveg klasse B, 2+1 felter med midtdeler. 3. Riksveg klasse C, 1+1 med midtdeler. Disse medlemmer har i denne innstillingen imidlertid forholdt seg til de standardene brukt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) NTP 2010–2019.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen går inn for å overføre 17 150 km med riksveg til fyl-

kene, og at fylkene allerede har store problemer med å vedlikeholde eksisterende fylkesveger. Disse medlemmer viser til tall fra Opplysningsrådet for Veitrafikken gjengitt i Aftenposten 26. mars 2009, som viser at forfallet på vegnettet som blir fylkenes ansvar fra nyttår, er på mellom 25 og 27,5 mrd. kroner.

Disse medlemmer mener at kommunene og staten bør overta ansvaret for dagens fylkesveger, istedenfor å overføre dårlige vedlikeholdte riksveger fra staten til fylkene. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til innstillingens kapittel 2.2.4. Disse medlemmer ønsker å bruke 225 mrd. kroner fra 2010–2034 på å ruste opp det som i dag kalles øvrige riksveger, og som Regjeringen i all hovedsak

ønsker å overføre til fylkene. Disse medlemmer ønsker å fordele midlene slik at man både tar hensyn til veglengde og trafikkgrunnlag innenfor det enkelte

fylke. Disse medlemmer ønsker følgende fordeling mellom fylkene:

Tabell 3: Fylkesfordelt ramme til "øvrige riksveier"

	Regjeringens midler til øvrige riksveier St.prp. 1 (2008–2009) fremskrevet 2010–2019	FrPs fordeling av midler til øvrige riksveier 2010–2019	FrPs fordeling av midler til øvrige riksveier 2010–2034
Østfold	780 mill.	4 404 mill.	11 011 mill.
Akershus	2 135 mill.	7 352 mill.	18 380 mill.
Oslo	2 600 mill.	6 473 mill.	16 182 mill.
Hedmark	530 mill.	4 935 mill.	12 338 mill.
Oppland	500 mill.	4 056 mill.	10 140 mill.
Buskerud	1 690 mill.	4 137 mill.	10 344 mill.
Vestfold	695 mill.	3 667 mill.	9 168 mill.
Telemark	1 000 mill.	3 529 mill.	8 823 mill.
Aust-Agder	470 mill.	2 337 mill.	5 844 mill.
Vest-Agder	1 060 mill.	3 458 mill.	8 644 mill.
Rogaland	2 220 mill.	6 103 mill.	15 258 mill.
Hordaland	3 180 mill.	7 717 mill.	19 293 mill.
Sogn og Fjordane	1 160 mill.	3 738 mill.	9 345 mill.
Møre og Romsdal	1 520 mill.	5 569 mill.	13 923 mill.
Sør-Trøndelag	880 mill.	5 669 mill.	14 173 mill.
Nord-Trøndelag	1 170 mill.	4 070 mill.	10 174 mill.
Nordland	960 mill.	5 915 mill.	14 789 mill.
Troms	720 mill.	4 227 mill.	10 567 mill.
Finnmark	480 mill.	2 642 mill.	6 605 mill.
Sum	23 750 mill.	90 000 mill.	225 000 mill.

Disse medlemmer viser til at rassikring av veg- og jernbanenett på ingen måte er blitt prioritert i forhold til kartlagte behov for sikring. Veldokumenterte rassikringsbehov er begrenset i forhold til tiltak, primært av viljen til å investere noe mer av statens sterkt voksende finansformue i sikkerhet og fremkommelighet på veg- og jernbanenettet. Disse medlemmer vil videre peke på at det i gjennomsnitt er ca. 2 000 rashendelser pr. år, og at det i dag er

anslått hele 1 756 rasfarlige strekninger som omfatter hele 765 km veg. Disse medlemmer vil derfor peke på at behovet for utbedringer er enormt, og at det nå trengs et skikkelig løft for å sikre fylkes- og riksvegnettet mot ras. Disse medlemmer ønsker å bruke 1 mrd. kroner ekstra på rassikring hvert år sammenlignet med Regjeringens opplegg. Disse medlemmer ønsker følgende fordeling av rassikringsmidlene mellom fylkene:

Tabell 4: Fylkesfordelt ramme, rassikringsmidler

	2010–2034	2010–2019
Aust-Agder	538 mill.	215 mill.
Vest-Agder	358 mill.	143 mill.
Rogaland	2 016 mill.	806 mill.
Telemark	493 mill.	197 mill.
Hordaland	2 554 mill.	1 022 mill.
Sogn og Fjordane	7 841 mill.	3 136 mill.
Oppland	134 mill.	54 mill.
Buskerud	90 mill.	36 mill.

	2010–2034	2010–2019
Møre og Romsdal	2 599 mill.	1 039 mill.
Sør-Trøndelag	448 mill.	179 mill.
Nord-Trøndelag	45 mill.	18 mill.
Nordland	1 344 mill.	538 mill.
Troms	3 450 mill.	1 380 mill.
Finnmark	3 091 mill.	1 237 mill.
= FrPs tilleggsbevilgning til rassikring	25 000 mill.	10 000 mill.
+ Regjeringens rassikringsmilliard	25 000 mill.	10 000 mill.
= SUM rassikring med FrP	50 000 mill.	20 000 mill.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets tillegg til rassikring kan fordeles på transportkorridorene på følgende måte:

Tabell 5: Tillegg til rassikring, transportkorridorene

	2010–2034	2010–2019
Korridor 1: Oslo–Svinesund/Kornsjø		
Korridor 2: Oslo–Ørje/Magnor		
Korridor 3: Oslo–Grenland-Kristiansand-Stavanger	538 mill.	215 mill.
Korridor 4: Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim	2 375 mill.	950 mill.
Korridor 5: Oslo–Bergen/Haugesund med arm til Florø via Sogn	10 887 mill.	4 355 mill.
Korridor 6: Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund	3 271 mill.	1 308 mill.
Korridor 7: Trondheim–Bodø med armer mot svenskegrensen	1 389 mill.	556 mill.
Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland	6 541 mill.	2 616 mill.
	25 000 mill.	10 000 mill.

Disse medlemmer viser til Soria Moria-erklæringen, der det står at:

"All transport i Norge skal være trygg. Regjeringen vil styrke arbeidet med nullvisjonen, som sier at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken".

Disse medlemmer påpeker at det er 27 pst. større sannsynlighet for å dø på norske enn svenske veger, jf. oppslag i Nettavisen 6. februar 2009. I Norge steg antall drepte på vegene med 10 pst. fra 2007 til 2008, men i Sverige går antall dødsulykker kraftig nedover og tallet for 2008 er det laveste siden 1945. Disse medlemmer mener dette henger sammen på at man i Norge og Sverige har ulike syn på årsakene bak trafikkulykker. Disse medlemmer vil i den forbindelse blant annet vise til rapporten fra det svenske selskapet Folksam som slår fast at dårlige veger er den endelige årsaken til 72 pst. av dødsulykkene, og at denne virkelighetsforståelsen har ført til at Sverige i motsetning til Norge har bygd motorveger og veger med midtdelere.

Disse medlemmer ønsker i motsetning til Regjeringen å sette et skikkelig fokus på å løse

køproblemer, både av hensyn til økonomi og miljø. Disse medlemmer påpeker at nye moderne veger er et effektivt miljøtiltak, fordi bedre trafikkflyt, kortere transportavstander og bedret kurvatur gir lavere bensin- og dieselbruk. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til SINTEF-rapporten "Miljømessige konsekvenser av bedre veger" fra 2007 som dokumenterer store reduksjoner i utslipp når vegene utbedres eller erstattes av bedre veger slik at trafikken flyter jevnere. Disse medlemmer vil samtidig vise til kalkylen til Opplysningsrådet for vegtrafikken på bakgrunn av rapporten som viser at miljøet spares for 4 603 tonn CO₂ årlig i forbindelse med åpningen av den 6 mil lange firefeltsstrekningen fra Gardermoen til Kolomoen.

Disse medlemmer er bekymret over at en stadig større del av investeringsmidlene innen vegsektoren bompengefinansieres, og at bilistene må betale 8 kroner i bompenger for hver tiende krone staten legger på bordet i veginvesteringer. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine merknader i innstillingens kapittel 6.

Disse medlemmer ønsker at det norske stamvegnettet skal dimensjoneres for modulvogntog,

slik at man kan frakte større mengder gods på færre biler. Disse medlemmer påpeker at dette også kan føre til lavere transportkostnader for næringslivet, samt fjerne behovet for omlastning fra utenlandske til norske lastebiler. Disse medlemmer ønsker i første omgang å utvide prøveordningen for modulvogntog til også å omfatte E18-strekningen Larvik–Oslo.

Disse medlemmer påpeker at vegnettet koster næringslivet fortjeneste, markedsandeler og leveranser. Og verst av alt koster vegnettet mennesker livet. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets utgangspunkt er å forholde seg til denne virkeligheten. Det kan kjøres kontroller, overvåking, holdningskampanjer og pålegge restriksjoner. Dette vil aldri hindre at mennesker gjør feil. Vårt viktigste samferdselsnett kan ikke baseres på at mennesker ikke gjør feil. Derfor må de viktigste delene av vegnettet opprustes til å tåle slike feil uten at konsekvensene nødvendigvis blir fatale. Disse medlemmer viser også til at en svensk undersøkelse fra forsikringsselskapet Folksam dokumenterer at dette er et omfattende og krevende arbeid, men også at dette er det enkelttiltaket som virker effektivt mot dødsulykker.

Disse medlemmer viser til sitt forslag i Dokument nr. 8:43 (2008–2009) om nødvendige lovendringer slik at Statens vegvesen og andre statlige aktører må betale saksbehandlingsgebyr på linje med private aktører. Ved behandling av planforslag kan kommunene kreve saksbehandlingsgebyr i henhold til plan- og bygningsloven. Når Statens vegvesen eller andre statlige aktører legger frem forslag som ifølge den samme plan- og bygningsloven må behandles av kommunen, kan de under gitte forhold unnlate å betale saksbehandlingsgebyr. Disse medlemmer vil presisere at de er enige i viktigheten av at planarbeid fra Statens vegvesen behandles raskt og effektivt, både den delen som Statens vegvesen selv står for og den kommunale saksbehandlingen. Det er viktig at planarbeidet ikke tar lengre tid enn nødvendig når det skal bygges ut riks- og fylkesveger. Imidlertid viser det seg i praksis at kommunens planavdeling likevel har svært mye arbeid med planer som kommer fra Statens vegvesen. Disse medlemmer mener det er rimelig at Statens vegvesen dekker de kostnadene en kommune har ved behandling av planforslag fra Statens vegvesen, for at en på den måten sikrer at tilbudet til private aktører ikke blir redusert.

VRAKPANT

Disse medlemmer viser til sitt forslag i Dokument nr. 8:46 (2008–2009) om vrakpant på 22 000 kroner for biler som er 20 år eller eldre. Disse medlemmer viser til at personbiler som

ble vraket mot vrakpant i Norge i 2007 var i snitt 19,4 år gamle, og gjennomsnittsalderen på en bensindreven personbil var samme år 11,5 år. Utviklingen går i feil retning, for i 1985 var gjennomsnittsalder på vrakbilene 14 år. Disse medlemmer mener at dette er uheldig særlig med tanke på at gamle biler gir dårligere sikkerhet og mer forurensning. Disse medlemmer peker på at forslaget vil ha den effekt at flere eldre, forurensende og trafikkfarlige biler forsvinner fra vegene.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen, senest i statsbudsjettet for 2010, fremme forslag om å øke vrakpanten for eldre biler til 22 000 kroner."

MOTORSYKKEL

Disse medlemmer påpeker at motorsykler i transportsammenheng har et stort uutnyttet potensial for effektiv, fleksibel, miljøvennlig og lite arealkrevende transport. Motorsykler lager ikke køer, de løser dem. Samtidig har bruk av MC en rekke sikkerhetsmessige utfordringer i et trafikkbilde som preges av personbiler og tyngre kjøretøyer. Det må derfor gjennomføres en tilrettelegging som realiserer tohjulingenes bidrag til effektiv transport bedre, samtidig som risikomomentene ved utvidet bruk av MC minimeres.

Disse medlemmer viser til at bruk av motorsykkel og moped har økt sterkt de seneste 20 år. Utviklingen i Europa viser at tohjulingene får en stadig viktigere rolle for individuell transport. Motorsykkel og moped har klare miljømessige fordeler i form av lavt forbruk og i enda større grad i økonomiseringen med arealressurser fordi disse kjøretøyene tar lite plass på vegene og i urbane rom med trengsel. Disse medlemmer mener at det i enda større grad bør legges til rette for bruk av tohjulinger. Særlig i byrommene, der trengsel er et stort problem, bør det legges bedre til rette. Disse medlemmer har merket seg at hovedstaden i flere år har arbeidet for bedre slik tilrettelegging, og at Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet i de fleste sammenhenger har lagt til rette for en positiv bruk av moped. Det er viktig at dette arbeidet fortsetter, både fra sentrale og lokale myndigheters side, og at en politikk for motorsykler og mopeder blir integrerte deler av samferdsels- og miljøpolitikken. Disse medlemmer mener at det er særlig viktig å tilrettelegge når det gjelder:

- Fortsatt lovlig bruk av kollektivfelt for MC
- Fortsatt fri bompassering (selv om teknologien nå muliggjør registrering)

- Fortsatt egne parkeringsplasser, og gjensidig tilatelse på elbilplasser
- Fortsatt tillatt "lane-splitting" (kjøre mellom kjørefelt hvor trafikken går i lav fart eller står).

Disse medlemmer påpeker at det er viktig å tenke på motorsyklistene når det gjelder vegforhold, og at vegforhold/-dekker som er ubehagelige for bilisten kan representere en livsfare for MC-fører og passasjer. Disse medlemmer mener at det er viktig med forutsigbarhet på vegen, med korrekt og tilstrekkelig skilting. Disse medlemmer vil særlig fremheve viktighet av tilpasset kantsikring og underskinne i "yttersvinger" som begrenser konsekvenser av uhell. Dieselsøl fra lastebiler i svinger og rundkjøringer pga overfylte tanker er farlig. Samarbeid med oljeselskaper om skilt ved dieselpumpene som oppfordrer til ikke å overfylle fordi det er farlig for MC, er prøvd i andre land og bør gjennomføres.

Disse medlemmer mener at det også økonomisk må stimuleres til bruk av miljøvennlige og lite plasskrevende kjøretøyer. Fri passering gjennom bomstasjoner og tilrettelagt gratis offentlig parkering er blitt viktige virkemidler som må videreføres. Engangsavgiftene følger imidlertid fortsatt de tradisjonelle avgiftsgruppene som ikke er fastsatt ut fra miljøhensyn, hvilket pr. definisjon må innebære at avgiftsbelastningen blir ulik, selv om miljøbelastningen er lik. Disse medlemmer mener lik miljøbelastning for motorvogner til persontransport må gi lik avgift og mener dette må følges opp ifm. statsbudsjettet og avgiftspolitikken. Ut fra de miljøfordeler som bruk av særlig lette motorsykler representerer, bør det vurderes å innføre en nasjonal ordning med rett til å kjøre lett MC med førerkort klasse B. Disse medlemmer er kjent med at dette vurderes ifm. oppfølging av EUs tredje førerkortdirektiv og mener dette kan innføres så snart de sikkerhetsmessige aspekter er vurdert, og forutsatt at den nasjonale adgangen til å ha slik førerrett nasjonalt er tilstede alt nå.

Disse medlemmer advarer mot forslag om "enkle løsninger" i form av forslag om restriksjoner og forbud som rammer bruk av MC med jevne mellomrom. Bruk av MC kan ikke baseres på et regime hvor alle problemer løses ved høyere aldersgrenser, mindre hestekrefter, dyrere opplæring osv. Disse medlemmer vil poengtere at de spesielle fysiske forhold som gjelder kjøring og kontroll over MC gjør at tiltak på bil som automatisk fartsbegrenser, eller elektronikk som griper inn i førerens kontroll over en MC, må avvises. Det fine samspillet mellom sykkel og menneske som skiller bilkjøring fra MC-kjøring tillater ikke inn gripen utenfor førerens kontroll.

Disse medlemmer legger til grunn konklusjonene i OECDs sluttrapport fra det internasjonale

seminaret om trafikksikkerhet for motorsykler i juni 2008. Det vil være en rekke tiltak i samspill, tilpasset norske forhold og norske motorsyklisters utgangspunkt som må være styrende for prioritering og gjennomføring av tiltakene. Det må anses positivt at man i rapportens konklusjoner er kommet fram til omforente tiltak og konsensus på OECD-nivå om hvilke tiltak som bør prioriteres, men det ligger derved også implisitt at disse tar utgangspunkt i forholdene i OECD-området under ett. Det er ikke gitt at forholdene, opplæringsnivået, holdningene, sikkerhetsutstyret og treningsfokus er overensstemmende i så forskjellige land som for eksempel Norge, Hellas og Frankrike.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om motorsyklens rolle i norsk samferdsel."

BYOMRÅDENE

Disse medlemmer peker på at transportløsningene for landets største byer – Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim – er avgjørende viktig for hele landets transportnett og derved for verdiskaping over hele landet. Det er et stort behov for modernisering av transportnettet rundt og til storbyene; både innenfor persontransport og godstransport og innenfor vegnettet og jernbanenettet.

Disse medlemmer peker i tillegg på behovet for å utvikle gode transportknutepunkt nettopp i storbyene; knutepunkt der flere transportformer kobles direkte sammen. Disse medlemmer mener også at staten årlig bør kjøpe kollektivtransporttjenester i alle disse storbyene for å modernisere og effektivisere persontransporten.

Disse medlemmer mener staten har et særlig ansvar for å finansiere moderniseringen av transportnettet i de 4 største byene. Disse medlemmer mener det haster med å gjennomføre nødvendig utbygging av veger og jernbane og sørge for at havn, flyplass, jernbane, havn og veg kobles mest mulig direkte til hverandre. Disse medlemmer mener det er feil at denne nødvendige moderniseringen baseres på bompengefinansiering; Moderniseringen vil utløse store positive samfunnsøkonomiske virkninger for nasjonen Norge.

Disse medlemmer forslår derfor en statlig samferdselspakke for å modernisere transportnettene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Disse medlemmer foreslår statlig finansiering på foreliggende utbyggingsplaner innenfor vegsektoren og peker på at en rekke prosjekter venter på finansiering. Disse medlemmer legger til grunn at utbygging

av skinnebasert kollektivtransport baseres på utbygging av jernbane.

Disse medlemmer legger til grunn at Regjeringen gjennom Samferdselsdepartementet planlegger, styrer og finansierer investering i en slik samferdselspakke; i første omgang en ramme på totalt 100 mrd. kroner i perioden, blant annet øremerket årlig kjøp av bussbasert og jernbanebasert persontransport.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget avsetter totalt 100 mrd. kroner til modernisering av transportnettene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, samt kjøp av persontransporttjenester. Stortinget forutsetter at eksisterende planer/pakker for utvikling av veg og jernbanebaserte prosjekter som i dag er finansiert eller er planlagt finansiert med bompenger, i sin helhet finansieres av staten. Stortinget ber Regjeringen opprette en egen styringsgruppe for storbyatsingen med bruk av statlige reguleringsplaner. Stortinget legger til grunn statlig styring av en moderniseringspakke for hver av byene med rapportering til Stortinget på egnet måte."

JERNBANE OG VEGBASERT KOLLEKTIVTRANSPORT

Disse medlemmer satser på jernbanen både til persontransport i befolkningstette områder, og til godstransport over lange avstander. Disse medlemmer prioriterer derfor dobbeltspor Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer samt kryssingsspor for lange godstog. Disse medlemmer er dessuten positive til eventuelle planer om flytøgforsbindelse til Torp og Rygge, og vil i den forbindelse vise til Dokument nr. 8:19 (2008–2009). Disse medlemmer ønsker på sikt å elektrifisere Trønderbanen og Nordlandsbanen innen 2019, og vil heller vurdere jernbaneforbindelse Nikkel–Kirkenes enn Narvik–Tromsø. Disse medlemmer viser til at elektrifisering vil ha betydning for NSBs innkjøp av nytt togmateriell. Disse medlemmer vil samtidig ruste opp Ofotbanen, Sørlandsbanen og andre jernbanestrekninger.

Disse medlemmer påpeker at buss er en effektiv og miljøvennlig form for kollektivtransport. Ekspressbusser har et rekordlavt energiforbruk pr. personkilometer, og er faktisk mer miljøvennlige enn elektriske tog når man tar høyde for indirekte energiforbruk og energitap i kraftproduksjonen. Disse medlemmer viser til at ekspressbusser har en bedre flatedekning med flere stoppesteder sammenlignet med tog. Disse medlemmer viser til at miljøvernorganisasjonen Bellona fremhever buss som et viktig miljøtiltak i miljøorganisasjonens egen klimamelding "Norges helhetlige klimaplan", og at Marius Holm i Bellona i Dagsavisen 7. mai 2009 er

sitert på at buss er bedre egnet til å ta med folk utenfor de tettest befolkede områdene inn til storbyene. Disse medlemmer viser til konseptet "superbuss" der en kombinasjon av (dedikert) infrastruktur, systemer og bussmateriell omgjør vanlige bussystemer til et integrert, effektivt og forutsigbart høystandard kollektivsystem. Disse medlemmer viser til at superbuss er et godt alternativ til satsing på bybaneløsninger i norske byområder, med vesentlig lavere investerings- og driftskostnader enn for skinnegående løsninger. Disse medlemmer ønsker derfor å legge til rette for egne prioriterte busskorridorer i transportkorridorene.

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

Disse medlemmer viser til at Regjeringen i inneværende planperiode har gjennomført et omfattende utredningsarbeid for å belyse potensialet for å bygge og drive et høyhastighetsjernbanenett i Norge, og at Regjeringen har konkludert med at dette ikke er aktuelt i perioden 2010–2019. Disse medlemmer vil presisere at høyhastighetstog er tog med en fart på over 250 km/t, og at tog med lavere fart enn dette, kan trafikere på et godt utbygd normalt jernbanenett. Disse medlemmer mener at dette er en klok beslutning, og påpeker at Oslo–Göteborg er den eneste strekningen som kan vise seg å være hensiktsmessig å bygge ut til høyhastighetsbane en eller annen gang i fremtiden.

Disse medlemmer stiller seg imidlertid positive til eventuelle forslag om privatfinansiert utbygging av høyhastighetsbane i Norge.

Disse medlemmer mener at det er behov for terminaler for jernbanebasert godstransport i Trondheim, Stavanger og Bergen i tillegg til Alnabru.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om modernisering av organisering og drift av jernbane-transport i Norge."

"Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette persontransport på jernbane på flere strekninger som i dag drives av NSB AS."

LUFTTRANSPORT

Disse medlemmer viser til at flyrutene i Norge er av avgjørende betydning for mobilitet i befolkningen og at flyrutene er det eneste landsdekkende kollektivtilbudet. Disse medlemmer

mener derfor at det er viktig å opprettholde et landsdekkende nett av lufthavner og flyruter, tilpasset de alternative transportformene som bane og veg i de enkelte områder.

Disse medlemmer mener at luftfarten gjennom hele virksomhetskjeden må baseres på konkurranse for å gi passasjerene det beste tilbudet til lavest mulig pris. Dette betyr at lufthavner i større grad bør fristilles fra en sentral eier, og konkurrere om rutene – der det ligger til rette for dette. Der lufthavner som ikke er lønnsomme ønskes opprettholdt skal dette skje ved konkurranse om laveste anbud for å drive på angitt nivå. Dette betyr at krysssubsidieringen fra et fåtall lønnsomme flyplasser for å dekke underskuddet ved ulønnsomme kan opphøre uten følger for tilbudet, ettersom kostnaden heller bør dekkes over statsbudsjettet. Passasjerer som flyr mellom lønnsomme flyplasser skal ikke lenger avkreves betaling for å finansiere ulønnsomme lufthavner andre steder, og flyselskapenes kostnadsnivå reduseres når lufthavnene derved kan tilby lavere priser i reell konkurranse om å tiltrekke attraktive ruter. Disse medlemmer viser til at krysssubsidiering av flyplasser gir uforutsigbare inntekter.

Disse medlemmer viser til at høringsuttalelsen fra NHO Luftfart til NTP 2010–2019 slår fast at overskuddet fra 3–4 flyplasser ikke lenger er tilstrekkelig for å sikre stabil og forutsigbar drift og investeringer i de øvrige 46 flyplassene i Avinor-systemet. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at høringsuttalelsen slår fast at tiden er overmoden for å få på plass en slik statlig kjøpsordning for drift av lufthavner, som man for øvrig har for drift av flyruter. Disse medlemmer påpeker at Staten siden 2004 har tatt ut nærmere 900 mill. kroner i utbytte fra Avinor, og mener dette har vært med på å undergrave Avinors investeringssevne.

Disse medlemmer ønsker derfor å gjeninnføre statlige kjøp av lufthavntjenester på regionalnettet. Passasjerer som flyr mellom lønnsomme flyplasser skal ikke lengre avkreves betaling for å finansiere ulønnsomme lufthavner andre steder. Det bør legges til rette for lokal deltakelse i eierskap, utvikling og drift av lufthavner. Disse medlemmer påpeker at behovet for flyplasser vil bli noe redusert når disse medlemmers forslag til motorvegnett er på plass, fordi transportbehovet for flere blir godt dekket av et moderne vegnett.

Disse medlemmer viser til felles merknader med Høyre og Kristelig Folkeparti i Innst. S. nr. 269 (2001–2002) om støtte til arbeidet med å få etablert en ny flyplass i Nord-Helgeland som kan erstatte de tre andre og bidra til å bedre flytilbudet i regionen, samt disse medlemmers merknader til dette i innstillingens kapittel 10.3.8 om luftfart i transportkorridor 8. Disse medlemmer vil samtidig vise

til sine merknader om Narvik Lufthavn i samme transportkorridor der bedret veginfrastruktur vil gjøre det mulig for flere å benytte seg av Harstad-Narvik Lufthavn, Evenes.

Disse medlemmer ønsker konkurranse mellom flyplasser, og vil i den forbindelse vise til sine merknader om Moss Lufthavn Rygge, Sandefjord Lufthavn Torp, Stord Lufthavn, Notodden Flyplass, Skien Lufthavn Geiteryggen og Arendal Lufthavn Gullknapp, som alle er utenfor Avinor-systemet.

Disse medlemmer viser til at høringsuttalelsen fra NHO Luftfart til NTP 2010–2019 som påpeker at utfordringer knyttet til prioritering og ikke minst finansiering av infrastruktur på Luftfartsområdet i liten grad blir reist i NTP. Disse medlemmer viser til Representantforslag nr.16 (2008–2009) fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg om stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik, der disse medlemmer tok til orde for en luftfartsplan til avløsning for St.meld. nr. 38 (1996–1997) Norsk luftfartsplan 1998–2007. Disse medlemmer viser til at Regjeringen og regjeringspartiene har i flere år avvist Fremskrittspartiets forslag om en egen luftfartsplan, men at Regjeringen endret syn og la frem et eget strateginotat "Strategi for norsk luftfart" den 11. juni 2008. Disse medlemmer mener at rapporten bør danne grunnlaget for en stortingsmelding om norsk luftfart, og der man også tar opp problemstillinger som ikke ble tilstrekkelig drøftet i den fremlagte rapporten:

- Flyplasstruktur og finansiering av flyplasser bør behandles i et 20-årsperspektiv og avklart i forhold til inngått klimaforlik.
- Flyplasstruktur bør koordineres med et tilsvarende perspektiv på stamnett innenfor veier, jernbane og sjøtransport.
- Luftromskapasitet totalt innenlands og regionalt (spesielt områdene tilknyttet Gardermoen, Torp og Rygge).
- En vurdering av de generelle rammevilkårene for norsk luftfart; brukerfinansiering, avgiftspolitik, krysssubsidiering, utbyttepolitikk.
- Alternative finansieringsmodeller til gjeldende system med kryss-subsidiering bør vurderes, herunder også vurdering av større offentlig finansieringsansvar for infrastruktur, for sikkerhets- og sikringstiltak (flysikkerhet og luftfartssikkerhet) og større bruk av offentlig kjøp av innenlands flyruter.
- Statens oppgave og finansieringsansvar knyttet til å skaffe nødvendig areal (herunder overføring av areal fra Forsvaret til Avinor) og for nødvendige sikrings- og sikkerhetstiltak bør behandles grundigere.

- Finansiering av kostnader knyttet til samfunnsikkerhet bør drøftes.
- Ansvarsforhold mellom Avinor som flyplassseier og flyselskapene for ulike typer forsinkelser, avklares med hensyn til utvidete passasjerrettigheter.
- Spørsmål knyttet til ansvar for arbeidsmiljø som er omtalt i rapporten (Luftfartstilsyn eller Arbeidstilsyn) bør avklares.
- På basis av de problemer som mangel på nøkkelpersonale har påført flypassasjerer i Norge, bør det fremvises en tydeligere strategi for hvordan slike forhold skal unngås.
- Statens eierforhold i SAS bør vurderes.
- Eierskap i Avinors lufthavner når det gjelder å åpne for regionale eiere (private og regionale myndigheter) bør drøftes.
- Samarbeid sivil luftfart og Luftforsvaret bør drøftes fordi sivil og militær luftfart historisk sett har hatt et samarbeid innenfor det tekniske og operative området. Omlegging og reduksjon innenfor Forsvaret påvirker et fremtidig samarbeid.
- Vurdering av om luftfarten som er avgiftsbasert, belastes utgifter fra andre departementsbudsjetter; for eksempel Forsvarets bruk av luftrom/flyplass tjenester og nattåpne flyplasser for luftambulanse.

Disse medlemmer viser til at regjeringspartiene ved behandlingen av Dokument nr. 8:16 (2008–2009) gikk imot forslaget om å legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikken på bakgrunn av rapporten "Strategi for norsk luftfart", datert juni 2008, fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart og med de påpekninger som ble gjort i Dokument nr. 8:16 (2008–2009). Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikken basert på "Strategi for norsk luftfart" fra juni 2008, fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart, og Dokument nr. 8:16 (2008–2009), med virkning fra budsjettåret 2011."

Disse medlemmer peker på at behandling av egen stortingsmelding om norsk luftfart også vil omfatte nødvendige økonomiske rammer for strategi og tiltak.

Disse medlemmer er kritiske til CO₂-avgift på innenlands flyreiser, og viser til at dette er en særnorsk avgift på luftfarten som i praksis er en skatt på å fly.

Disse medlemmer ønsker derfor statlige kjøp av flyplass tjenester finansiert over de årlige statsbudsjettene istedenfor kryssfinansiering.

Disse medlemmer peker på at staten bør finansiere hoveddelen av de myndighetspålagte tiltak knyttet til sikkerhetstiltak, spesielt krav til rullebane og taksebane samt sikkerhetsområde rundt rullebanen. Disse medlemmer peker på at i perioder med redusert trafikk kan krav om full brukerfinansiering av slike infrastrukturtiltak medføre forsterket trafikkreduksjon dersom redusert inntekt fører til utsatt gjennomføring av myndighetspålagte sikkerhetskrav. Disse medlemmer har merket seg at dette i 2009 ser ut til å kunne ramme en rekke norske lufthavner; blant annet Stavanger, Trondheim, Kristiansund, Harstad/Narvik, Kristiansand, Ålesund og Bergen.

SJØTRANSPORT OG RIKSVEGFERJER

Disse medlemmer viser til at Norge har en langstrakt kystlinje der forholdene i utgangspunktet ligger svært godt til rette for sjøvegs transport, og at båt som transportmiddel er derfor en viktig del av norsk samferdsel. Sjøen er i motsetning til motorveger og jernbane en gratis transportåre uten store investeringsbehov, men stiller krav til effektive havner og godt utbygget landbasert infrastruktur. Disse medlemmer viser til sitt forslag i Dokument nr. 8:48 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 201 (2008–2009), om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur. Disse medlemmer vil satse på et mindre antall nasjonale havner med stamvegtilknytning. Disse medlemmer vil derfor definere følgende havner som nasjonale stamhavner: Moss, Oslo, Drammen/Hurum, Larvik/Grenland, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Ålesund, Kristiansund, Trondheim, Bodø, Narvik, Tromsø og Kirkenes. Disse medlemmer vil legge vekt på at disse havnene får utvikle seg som knutepunkter mellom ulike transportformer. De øvrige havnene beholder benevnelsen stamnetthavn.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, med virkning fra budsjettåret 2011."

Disse medlemmer har merket seg Regjeringsens forslag til rammer for Kystverkets virksomhet i planperioden 2010–2019, og støtter dette. Disse medlemmer fremmer i denne innstillingen også forslag om enkelte tilleggsprosjekter. Disse medlemmer vil i forbindelse med behandling av egen

stortingsmelding om sjøtransport med mer, også legge inn utvidet økonomisk ramme for Kystverkets virksomhet.

Disse medlemmer ønsker å sikre sjøtransport gode betingelser. Disse medlemmer vil fortsette å arbeide 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 viser til at Fremskrittspartiet i Dokument nr. 8:48 (2008–2009) tok opp spørsmålet knyttet til Kystverkets gebyrsatser. Problemet med det eksisterende gebyrsystem er at det ved redusert trafikk fører til økte kostnader på den trafikken som er igjen, og derved bidrar til ytterligere volumnedgang. Disse medlemmer er positive til forslaget i St.meld. nr. 16 (2008–2009) om fjerning av kystgebyret og årsavgift for havnesikkerhet.

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.

Disse medlemmer vil vise til at Redningsselskapet gjør en svært viktig innsats på sjøen for å redde mennesker og materiell fra ulykker på sjøen. Disse medlemmer viser til at Redningsselskapet i 2008 har bidratt ved en rekke havarier langs kysten, og at Redningsselskapet også er en del av ryggraden i oljevernberedskapen langs kysten. Disse medlemmer viser til at bevilgningsforslaget i St.prp. nr. 1 (2008–2009) verken kompenserte for prisstigning på drivstoff og vedlikehold, eller for den generelle prisstigningen, og at dette vil kunne få konsekvenser for Redningsselskapets aktiviteter langs hele kysten. Disse medlemmer viser til sine merknader og sitt bevilgningsforslag på 20 mill. kroner for 2009 i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2008–2009).

Disse medlemmer mener at ferjedrift er en naturlig del av det offentlige vegnettet og følgelig er et offentlig ansvar. Imidlertid bør private ferjeselskaper stå for selve driften etter anbudsprinsippet. Disse medlemmer ønsker derfor at det blir full konkurranse om ferjedrift, og at besparelsene med dette kommer kundene til gode gjennom lavere billettpriser.

Disse medlemmer påpeker at riksvegferjene utgjør en integrert del av det nasjonale riksvegnettet, i mange distrikter en avgjørende faktor for samferdselen generelt, og for næringslivets transport og transportkostnader spesielt. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sitt forslag i Dokument nr. 8:54 (2006–2007) om prøveprosjekt med gratis riksvegferjer, samt tilsvarende forslag i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2008–2009). Disse medlemmer vil også vise til sitt forslag om Dokument nr. 8:57

(2007–2008) om å endre kriteriene for riksvegferjer slik at ferjer som forbinder riksvegstrekninger, klassifiseres som riksvegferjesamband. Disse medlemmer viser til at dette blant annet gjelder Randsfjordferga som forbinder rv 34 og rv 245, og ferjene i Kragerøskjærgården som forbinder rv 38 med rv 351.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen endre klassifiseringskriteriene for ferjesamband slik at Randsfjordferjen som forbinder rv 34 og rv 245, samt ferjene i Kragerøskjærgården som forbinder rv 38 med rv 351, klassifiseres som riksvegferjesamband med virkning fra budsjettåret 2010."

"Stortinget legger til grunn at ferjesamband klassifisert som riksvegferje, får full statlig finansiering over statsbudsjettet, inkludert ferjer som etter forvaltningsreformen vil omklassifiseres fra riksvegferjer til fylkesferjer."

"Stortinget ber Regjeringen kartlegge behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksvegferjestrekninger."

Disse medlemmer viser til at ferjeavløsningsprosjekter får statlig tilskudd for kostnader til ferje i inntil 15 år, til tross for at veien som avløser ferjen varer i 50 til 100 år. Disse medlemmer fremmet derfor forslag i Dokument nr. 8:22 (2008–2009) om statlig finansiering av ferjeavløsningsprosjekter i inntil 50 år. Disse medlemmer viser til at en utvidet finansieringsordning vil kunne medvirke til at slike prosjekt kan realiseres uten bruk av bompenger. Disse medlemmer viser til at St.meld. nr. 16 (2008–2009) omtaler Dokument nr. 8:22 (2008–2009) på side 89, men at Regjeringen kun er villige til å endre maksimal utbetalingstid innspart ferjetilskudd opp til 30 år.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen endre retningslinjene for ferjeavløsningsprosjekter slik at staten heretter dekker samlede finansieringskostnader i inntil 50 år."

Disse medlemmer vil understreke at hurtigbåter mange steder i landet er avgjørende for kollektivtrafikken, og mener dette tilsier at hurtigbåter må likebehandles med annen kollektivtransport når det gjelder fordeling av kollektivmidler.

Disse medlemmer vil peke på Hurtigrutas betydning for gods- og persontransport, i tillegg til betydningen den har for både lokalsamfunn langs

kysten og for turisme, og viser til sine merknader om dette i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2008–2009).

STRUKTURENDRINGER

Disse medlemmer viser til at bygging av et effektivt samferdselsnett på 25 år forutsetter en effektiv organisering.

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 der ved legge til rette for at disse transportformene utfyller hverandre.

Disse medlemmer viser til at vegbygging i Norge ofte hindres av langtekkelige lokale planprosesser, og viser til sine merknader i Innst. S. nr. 166 (2006–2007) der Fremskrittspartiet åpnet for å gi Samferdselsdepartementet rett til å båndlegge arealer i forbindelse med store infrastrukturprosjekter.

Disse medlemmer ønsker samtidig å slå sammen Vegdirektoratet, Kystdirektoratet, og deler av Jernbaneverket og Avinor til et statlig transportdirektorat. Disse medlemmer vil opprette et transporttilsyn med ansvar for at all transport skjer under tryggest mulige forhold.

Disse medlemmer vil ha statlige infrastrukturetselskaper etter Statnett-modellen fordi dette sikrer forutsigbar, avklart og langsiktig finansiering uavhengig av årlige budsjetter. Disse medlemmer viser til at en omdanning av Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen innebærer at disse vil kunne ta opp lån til langsiktige investeringer.

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 til ett tilsyn som ivaretar all infrastruktur. Dette transporttilsynet bør ikke ligge under Samferdselsdepartementet. Disse medlemmer påpeker at granskingskommisjonen fortsatt skal ha en uavhengig rolle.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen organisere Kystverket som statlig selskap eller statsaksjeselskap, for å legge forholdene til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport i Norge. Stortinget legger til grunn at selskapet får langsiktige, statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjett."

"Stortinget ber Regjeringen overføre ansvaret for Kystverket fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet. Stortinget legger til grunn at dette gjøres uavhengig av om Kystverket organiseres som etat eller som statlig selskap."

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om nasjonalt prosjekt for å utvikle transportknutepunkt som kan sikre at de ulike transportmidlene kan fungere effektivt sammen."

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om utvikling av fremtidige kollektivløsninger i de største byene."

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om egne investeringsprogram for store nasjonale samferdselsprosjekt."

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om bruk av nye finansieringsløsninger for å sikre statlig finansiering av investeringer innenfor samferdselssektoren."

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om organisering av Jernbaneverket som et statlig selskap eller statsaksjeselskap. Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til en ordning der selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom årlige statsbudsjetter."

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om organisering av Vegdirektoratet som et statlig vegselskap eller statsaksjeselskap. Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til en ordning der selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom årlige statsbudsjetter."

"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. Tilsynet plasseres utenfor departementene."

"Stortinget ber Regjeringen øke rammen i Nasjonal transportplan 2010–2019 med 580 mrd. kroner sammenlignet med rammen i St.meld.nr.16 (2008–

2009). Stortinget ber Regjeringen bruke følgende fordeling:

	Påplussinger fra Fremskrittspartiet
Kap 1320 Statens vegvesen:	
- Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold	+ 50,00 mrd.
- Post 30 Riksveginvesteringer	+ 290,00 mrd.
- Post 32 Rassikring	+ 10,00 mrd.
- Post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester	+ 30,00 mrd.
Kap 1330 Særskilte transporttiltak:	
- Post 60 Særskilte tiltak til kollektivtransporten	+ 10,00 mrd.
- Post 81 (Ny) Storbypakke (Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim)	+ 100,00 mrd.
- Post 82 (Ny) Trafikksikkerhetstiltak	+ 10,00 mrd.
- Post 85 (Ny) Låneordning særskilte prosjekter	+ 20,00 mrd.
Kap 1350 Jernbaneverket:	
- Post 30 Investeringer	+ 60,00 mrd.
Sum FrPs påplussinger	+ 580,00 mrd.
+ Regjeringens NTP 2010–2019, St.meld.nr.16(2008–2009)	321,87 mrd.
Sum FrPs NTP 2010-2019	901,87 mrd.

Stortinget ber Regjeringen om å bruke 200 av de 290 mrd. kronene fra den økte rammen for riksveiin-

vesteringer for NTP-perioden 2010–2019 på følgende måte til investeringer i riksveiene:

1. Oslo–Svinesund/Kornsjø

E6 Svingenskogen–Åsgård	70 mill.
Rv 118 Ny Sarpsbru	200 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 1	1 609 mill.

2. Oslo–Ørje/Magnor

E18 Oslo–Riksgrensen/Ørje	5 695 mill.
Rv 22 Fetveien	386 mill.
Rv 35 Hokksund–Hønefoss–Kløfta	8 192 mill.
Rv2 Kløfta–Kongsvinger–Magnor/Riksgrensen	6 807 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 2	1 609 mill.

3. Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

E18 Arendal–Grimstad	1 800 mill.
E18 Bjørvikaprojektet	1 000 mill.
E18 Gulli–Langåker/Bommestad–Sky–Langangen	3 650 mill.
E18 Langangen–Dørdal	4 600 mill.

E18 Tvedestrand–Arendal	2 700 mill.
E18 Tvedestrand–Dørdal	3 000 mill.
E39 Eiganestunnelen	800 mill.
E39 Kristiansand–Sandnes	20 000 mill.
E39 Smiene–Harestad	230 mill.
Rv 23 Dagslett–Linnes–Lier	2 500 mill.
Rv 456 Vågsbygd–E39	1 600 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 3	1 609 mill.

4. Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

E39 Knutset–Høgset	100 mill.
E39 Nyborg–Klauvaneset mm	900 mill.
E39 Rogfast	2 900 mill.
E39 Svegatjørn–Rådal	2 160 mill.
Rv 13 Øvre Granvin–Voss grense/Mønshaug–Palmafoss, inkl rassikring (Skjervet)	2 100 mill.
Rv 555 Sotrasambandet	2 600 mill.
Rv 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv 13 Jøsendal–Voss	1 000 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 4	1 609 mill.

5. Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

E134 Drammen–Haukeli–Bergen med tilførselsveier	5 540 mill.
E16 Bjørum–Hønefoss	3 600 mill.
E16 Fønhus–Bagn–Bjørgo, inkl rassikring (Bergsund)	300 mill.
E16 Sandvika–Wøyen	1 000 mill.
Rv 359 Lannaveien	150 mill.
Rv 36 og byregionen Grenland	1 237 mill.
Rv 7 Sokna–Ørgenvika	700 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 5	1 609 mill.

6. Oslo–Trondheim med armer til Kristiansund, Ålesund og Måløy

E 136 Dombås–Ålesund	3 190 mill.
E39 Orkanger–Klett (E6)	2 500 mill.
E6 Alnabruterminalen	170 mill.
E6 Dal–Minnesund–Skaberud	3 500 mill.
E6 Jaktøya–Tonstad	1 500 mill.
E6 Kolomoen–Lillehammer	5 570 mill.
E6 Korporals bru–Jaktøya	4 800 mill.
E6 Lillehammer–Ringebu	5 600 mill.
E6 Otta–Vindalsliene	17 000 mill.
E6 Ringebu–Otta	4 310 mill.
E6 Vindalsliene–Korporals bru	230 mill.
Rv 25 Hamar–Løten og rv 3 Løten–Elverum	3 350 mill.
Rv 3 Kolomoen–Ulsberg	600 mill.
Rv 4 Gjelleråsen – Gran og Jaren–Mjøsbrua	10 000 mill.
Rv 4 Gran–Jaren	500 mill.
Rv 70 Brunneset–Øygarden	190 mill.

Rv 714 Lakseveien	1 400 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 6	1 609 mill.

7. *Trondheim–Bodø med armer til Sverige*

E6 Kvithamar–Åsen	2 000 mill.
E6 Selli/Steinkjer–Fauske	11 088 mill.
E6 Åsen–Vist	5 800 mill.
Rv 17 Asphaugen–Namsos	700 mill.
Rv 80 Bodø–Fauske	1 880 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 7	1 609 mill.

8. *Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og grensene mot Sverige, Finland og Russland*

E10 Tjeldsund bru–Gullesfjordbotn	500 mill.
E105 Storskog–Hesseng	100 mill.
E6 Alta–Lakselv	5 000 mill.
E6 Bru over Rombaken, inkl rassikring (Leirvika)	1 480 mill.
E6 fergefritt ved Tysfjord	6 000 mill.
E6 Narvik sentrum	450 mill.
E6 Sørkjosfjellet	100 mill.
E8 Sørbotn–Laukslett	100 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 8	1 609 mill.
Sum	200 000 mill.

Stortinget ber Regjeringen om å bruke 90 av de 290 mrd. kronene fra den økte rammen for riksveiin-

vesteringer for NTP-perioden 2010–2019 på følgende måte til investeringer i øvrige riksveier:

	Regjeringens midler til øvrige riksveier St.prp. 1 (2008–2009) fremskrevet 2010–2019	FrPs fordeling av midler til øvrige riksveier 2010–2019
Østfold	780 mill.	4 404 mill.
Akershus	2 135 mill.	7 352 mill.
Oslo	2 600 mill.	6 473 mill.
Hedmark	530 mill.	4 935 mill.
Oppland	500 mill.	4 056 mill.
Buskerud	1 690 mill.	4 137 mill.
Vestfold	695 mill.	3 667 mill.
Telemark	1 000 mill.	3 529 mill.
Aust-Agder	470 mill.	2 337 mill.
Vest-Agder	1 060 mill.	3 458 mill.
Rogaland	2 220 mill.	6 103 mill.
Hordaland	3 180 mill.	7 717 mill.
Sogn og Fjordane	1 160 mill.	3 738 mill.
Møre og Romsdal	1 520 mill.	5 569 mill.
Sør-Trøndelag	880 mill.	5 669 mill.
Nord-Trøndelag	1 170 mill.	4 070 mill.
Nordland	960 mill.	5 915 mill.

	Regjeringens midler til øvrige riksveier St.prp. 1 (2008–2009) fremskrevet 2010–2019	FrPs fordeling av midler til øvrige riksveier 2010–2019
Troms	720 mill.	4 227 mill.
Finnmark	480 mill.	2 642 mill.
Sum	23 750 mill.	90 000 mill.

Stortinget ber Regjeringen bruke den økte rammen for rassikring på 10 mrd. kroner for NTP-perioden 2010–2019 på følgende måte:

Fylke	2010–2019
Aust-Agder	215 mill.
Vest-Agder	143 mill.
Rogaland	806 mill.
Telemark	197 mill.
Hordaland	1 022 mill.
Sogn og Fjordane	3 136 mill.
Oppland	54 mill.
Buskerud	36 mill.
Møre og Romsdal	1 039 mill.
Sør-Trøndelag	179 mill.
Nord-Trøndelag	18 mill.
Nordland	538 mill.
Troms	1 380 mill.
Finnmark	1 237 mill.
Sum	10 000 mill."

1.2.3 Generelle merknader fra Høyre

ET OVERORDNET ALTERNATIV TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre har laget et overordnet alternativ til Nasjonal transportplan.

Høyres transportplan finnes på:

<http://www.hoyre.no//portal/filearchive/0903010x2520h0x25c30x25b8yres=x2520transportplan=x2520v25.pdf>

Disse medlemmer viser til at Høyres transportplan beskriver Høyres løsninger på noen av de største utfordringene som er knyttet til samferdsel i Norge, nemlig å ta igjen det enorme etterslepet både innenfor investering og vedlikehold. Disse medlemmer vil ta i bruk nye virkemidler for å sikre at Norge raskt kan få en mer moderne og sikrere sam-

ferdselssektor. I den langsiktige planleggingen og utviklingen av samfunnets transport- og kommunikasjonsstilbud, er etter disse medlemmers oppfatning tre forutsetninger grunnleggende:

- Personlig frihet og livskvalitet
- Konkurranssevne og produktivitet
- Et grønt samfunn.

Disse medlemmer understreker at mennesker har behov for frihet og livskvalitet, og en sikker og trygg hverdag. Bedriftene ønsker best mulige forutsetninger for å selge sine produkter og tjenester. Disse grunnleggende behovene gjør det nødvendig å tilrettelegge for rask, effektiv og sikker transport av personer og gods. Naturen og miljøet eksisterer sammen med oss, og vi må ha et bevisst forhold til de inngrep vi gjør og de skader vi utsetter vårt miljø og omgivelsene for, og aktivt jobbe for å redusere slike skadevirkninger.

Disse medlemmer mener at problemene og manglene innenfor samferdselssektoren over mange år har blitt så alvorlige og omfattende at betydelig nytenkning og nye løsninger er nødvendig.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen har brukt en lavere andel (1,66 pst.) av brutto nasjonalprodukt (BNP) på vegbygging enn den forrige regjeringen gjorde (1,83 pst.). Regjeringen foreslår i Nasjonal transportplan å bruke 7,18 mrd. kroner årlig på riksveginvesteringer i perioden. Disse medlemmer bemerker at dette bare er marginalt mer enn årets budsjett (2009) på 7,05 mrd. kroner. Disse medlemmer vil bruke utbyggingsmetoder som gir mer veg for pengene, offentlig-privat samarbeid (OPS), og dessuten bevilge milliardbeløp til vedlikehold, rassikring, trafikkikkerhet og kollektivtiltak. Dermed blir forskjellen mellom disse medlemmers satsning og Regjeringens satsning betydelig.

Disse medlemmer vil bruke 31 mrd. kroner mer enn Regjeringens 76 mrd. kroner på investeringer i nye riksveger.

Formål	St.meld nr. 16 (2008–2009)	Økning	Høyres transportplan	
			Ramme	Årseffekt
Riksveinvestering inkl. rassikring	76,84 mrd. kr	+ 31,0 mrd. kr	107,84 mrd. kr	10,784 mrd. kr

Disse medlemmer vil opprette en egen post på statsbudsjettet på 3 mrd. kroner over 10 år til bybaner og/eller superbusser.

Disse medlemmer vil ha et vedlikeholdsfond på 50 mrd. kroner til veg og jernbane, i tillegg til ordinære bevilgninger. Avkastningen av fondet vil gi minst 20 mrd. kroner i 10-årsperioden.

Disse medlemmer vil igangsette 3–5 nye OPS-prosjekter hvert år. Dette representerer over tid et investeringsvolum på 5–7 mrd. kroner pr. år.

Disse medlemmer mener at med Høyres transportplan vil Norge få fullgod standard på riksvegnettet på halve tiden i forhold til Regjeringens forslag i Nasjonal transportplan 2010–2019.

HOVEDPUNKTENE I HØYRES TRANSPORTPLAN

Disse medlemmer viser til hovedpunktene i Høyres transportplan:

1. Gjennomføre en kraftig økning i statlige bevilgninger til nybygging og vedlikehold innenfor samferdselssektoren. Høyre vil bruke 107 mrd. kroner som skal gå til bygging av nye riksveger. Det er 31 mrd. kroner, eller 40,4 pst., mer enn Regjeringens forslag i Nasjonal transportplan.
2. Etablere et vedlikeholdsfond på 50 mrd. kroner, hvor årlig avkastning utelukkende går til vedlikehold av veger, jernbane og annen transportinfrastruktur.
3. Planlegge mer helhetlig og med bedre planleggingsverktøy. Det må også planlegges slik at det er mulig å fremskynde prosjekter. Vi skal alltid ha nye prosjekter klare dersom finansiering kommer tidligere enn forventet.
4. Med bakgrunn i trafikkfall, ulykkestall og grundige analyser må det utarbeides egne forpliktende handlings- og utbyggingsplaner for alle hovedkorridorene, for veg, jernbane, sjøfart og luftfart. Rassikring, trafiksikkerhet og universell utforming bør inngå som deler av dette forpliktende planverket.
5. Nasjonal transportplan må bli av betydelig mer overordnet karakter enn dagens, og alle transportformene må ses mer i sammenheng.
6. Øke antallet offentlig-private samarbeid (OPS), slik at vi raskt får bygget ut en rekke lange vegstrekninger.
7. Utvikle bevilgnings- og budsjettformer som avklarer finansiering når prosjektene vedtas. Dette gjøres for å forhindre stans i påbegynte byggeprosjekter.
8. Omgjøre Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap:
 - a) Ett selskap skal ha ansvar for og administrere utvikling og drift av jernbanens infrastruktur. Stortinget vedtar de overordnede retningslinjene, men detaljstyres ikke prioriteringene. Selve utførelsen av oppgavene bør i stor grad konkurranseutsettes. Selskapet skal overta eiendomsretten til og inntekter fra kommersiell drift av stasjonsområdene, foruten kjøreavgiften, som i dag.
 - b) Ett selskap skal utføre utbygging og vedlikehold av infrastruktur for bane. Selskapet vil konkurrere om kontrakter med andre aktører i bransjen.
9. Avvikle togmonopolet og slippe private aktører til. Høyre vil konkurranseutsette flere jernbanestrekninger. Alle norske jernbanestrekninger kan være aktuelle.
10. Bygge høyhastighetstog mellom alle de store byene i Sør-Norge og til svenskegrensen mot Stockholm og København, dersom driften beregnes som lønnsom.
11. Sørge for at alle større jernbaneutbygginger på regionalnettet forberedes for topphastighet på min. 250 km/t.
12. Gi Statens vegvesen en friere og mer operativ stilling enn i dag. Stortinget vedtar overordnede retningslinjer, men detaljstyres ikke de mindre prioriteringene. Selskapet får inntekter fra bilbruksavgifter og statlige overføringer. Høyre ønsker å vurdere andre selskapsformer, herunder statlig aksjeselskap.
13. Opprette et uavhengig vegtilsyn, som skal føre tilsyn med vegene. Med et fristilt vegvesen bør vi vurdere om dette også bør ha tilsyn med bilene og trafikantene.
14. Sørge for at staten tar ansvar for at alle hovedvegene i Norge holder en akseptabel standard.
15. Redusere norske havne- og farvannsavgifter, dersom beregninger viser at reduksjonene kan medføre markert overgang av godstransport fra veg til sjø.
16. Endre bilavgiftene til en miljøbasert avgiftsordning.
17. Øke vrakpanten for de eldste og mest forurensende bilene til opp mot 20 000 kroner.
18. Innføre krav om at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøyer går på CO₂-fritt eller CO₂-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2013.
19. Innføre krav om at alle nye drosjer, ferjer, rutebåter og dieseltog skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2011.
20. Egen post på statsbudsjettet for investering i separate kollektivtraseer/bybaner – 3 mrd. kroner over 10 år.
21. Øke belønningsordningen for å fremme kollektivtrafikk i de store byene.
22. Snarest mulig ta i bruk intelligente kommunikasjonsløsninger (ITS) for å øke kollektivandelen

og bedre trafikksikkerheten i de store byområdene.

23. Etablere en ny belønningsordning for kommuner som aktivt tilrettelegger for bygging av infrastruktur som gjør det enklere å veksle mellom transportmidler (intermodalitet), både for passasjerer og gods.

Disse medlemmer viser til at forslagene vil bli tatt opp som enkeltforslag under de respektive kapitler.

Disse medlemmer mener at disse elementene er viktige:

Personlig frihet og livskvalitet

Disse medlemmer mener at mennesker må ha frihet til å bo og jobbe der de selv ønsker, og de må kunne reise effektivt og uten unødige hindringer. Det skal være trygt å reise innenlands i Norge og til utlandet. Disse medlemmer vil satse betydelig på tiltak som bedrer trafikksikkerheten. Disse medlemmer vil velge løsninger som gir menneskene færrest mulige helseplager som følge av støy og redusert luftkvalitet.

Konkurransesevne og produktivitet

Det er disse medlemmers oppfatning at norske bedrifter må ha gode transportløsninger for å være konkurransedyktige. Disse medlemmer mener at vegene og jernbanenettet skal oppgraderes og utbygges betydelig. Vi skal satse på flere og mer effektive knutepunkter hvor det er enkelt å veksle mellom ulike transportmidler.

Et grønt samfunn

Disse medlemmer mener at all transport og utbygging av infrastruktur skal skje på en måte som tar hensyn til naturen og miljøet. Transportavgiftene skal oppfordre til miljøvennlig transport, og til fornying av fly-, båt-, tog-, buss- og bilparken.

KRAFTIG ØKNING AV BEVILGNINGER TIL SAMFERDSELSSEKTOREN

Disse medlemmer vil gjennomføre en kraftig økning i statlige bevilgninger til nybygging og vedlikehold innenfor samferdselssektoren. Disse medlemmer vil bruke 107 mrd. kroner som skal gå til bygging av nye riksveger. Det er 31 mrd. kroner, eller 40,4 pst., mer enn Regjeringens forslag i Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer vil bemerke at statsbudsjettet blir større for hvert år. Brutto nasjonalprodukt (BNP) var tusen mrd. kroner høyere i 2009 enn i 2000, målt i 2008-kroner. Likevel ble det bare brukt 8,3 mrd. kroner mer på veg og jernbane til sammen i

2009 enn i 2000. Disse medlemmer vil også påpeke at bevilgningene fra 2007 til 2008 til uførhet økte med 2,4 mrd. kroner, mens bevilgningene til veger økte med 11 mill. kroner og til jernbane med 154 mill. kroner samme år. Disse medlemmer mener at dette viser at det økonomiske handlingsrommet vi har hatt, ikke har vært brukt på langsiktige investeringer som veger, kunnskap og gode vilkår for bedriftene.

Disse medlemmer vil bruke avkastningen av oljefondet for å bygge opp et samfunn som har økonomisk bæreevne for velferd i fremtiden.

ALDERSPENSJON OG ELDREOMSORG

Disse medlemmer viser til at beregninger viser at vi fra rundt 2020–2025 vil få store økninger i utbetalinger til alderspensjon og til eldreomsorg. Disse medlemmer mener det er lite trolig at det vil være enklere å få til en økt prioritering av samferdsel på statsbudsjettet om 15 år, enn det er i dag. Derfor er det viktig å ta de store samferdselsutfordringene på alvor nå, og at vi velger prosjekter som er fornuftige også på lang sikt.

Disse medlemmer mener at vi i økonomiske nedgangstider og med tanke på at det kun er få år til "eldrebølgen" slår inn, bør vi bruke en større andel av våre felles midler på investeringer for fremtiden, først og fremst i veger og jernbane.

OLJEPENGER I ØKONOMIEN

Disse medlemmer viser til at vi de neste ti årene vil ha ca. 500 mrd. kroner mer å bruke enn i dag, fordi vi faser inn mer oljepenger i økonomien. Handlingsregelen for oljefondet (Statens pensjonsfond – utland), som et stort flertall av partiene på Stortinget ble enige om i 2001, sier at avkastningen av oljefondet skal brukes til investeringer som gir vekst for fremtiden. Regelen er at pengene skal brukes til å investere i Norge, i kunnskap, infrastruktur og skattelettelse som gir bedre betingelser for vekst i næringslivet og i samfunnet som helhet.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Stoltenberg II dessverre bare har brukt 20 pst. av oljepengene på slike fremtidsrettede tiltak i sin regjeringstid. Disse medlemmer vil bruke de rundt 500 mrd. kronene på nettopp det landet vårt trenger mest: bedre og sikrere veger, jernbane, sjøfart og luftfart. I tillegg må vi satse på utdanning, og vi må gi bedriftene vilkår som gjør dem solide, også i konkurranse med bedrifter i andre land. Det betyr at bedriftene må få lavere skatter og avgifter, noe som vil bidra til vekst i hele samfunnet. Disse medlemmer har også tatt til orde for at avkastningen fra oljefondet bør kunne brukes til investeringer i miljøteknologi.

VEG- OG JERNBANESTANDARD

Disse medlemmer viser til at World Economic Forum (WEF) i sin "Global Competitiveness Report 2008–2009" har vurdert vegstandarden i 134 land etter internasjonale standarder. Norge får 4,1 poeng på en skala fra 1 til 7, og rangeres på 48. plass. Norge er med dette resultatet betydelig dårligere plassert enn land som Botswana, Namibia, Litauen og El Salvador. Jernbaneinfrastrukturen i Norge skårer 4,0 på en 1–7-skala, og rangeres på 31. plass av totalt 120 land som har jernbane. Norske havner skårer 5,8 poeng på en 1–7-skala, og rangeres som land nummer 12 av 134. Lufthavnsstrukturen i Norge får 6,3 poeng på en 1–7-skala, og havner på 10. plass av 134 land.

Disse medlemmer mener at disse forholdene, særlig de dårlige forholdene innenfor veg og jernbane, har stor betydning for enkeltpersoner og bedrifter, og bidrar til å svekke norske bedrifters konkurransevne. I følge World Economic Forum har land som Sverige, Danmark, Finland, Tyskland og Storbritannia bedre konkurransevne enn Norge, delvis på grunn av vår dårlige infrastruktur.

VEDLIKEHOLDSFOND

Disse medlemmer viser til at Høyre ønsker å etablere et vedlikeholdsfond på 50 mrd. kroner, hvor årlig avkastning utelukkende går til vedlikehold av veger, jernbane og annen transportinfrastruktur.

Disse medlemmer påpeker at forfallet i vedlikehold på norske riksveger er anslått til 18 mrd. kroner. På jernbanen er forfallet ca. 6–7 mrd. kroner. Disse medlemmer mener dette er svært bekymringsfullt.

Disse medlemmer ser at ordinære bevilgninger ikke er tilstrekkelig til å få de dårlige vegene opp på akseptabel standard. Disse medlemmer vil derfor etablere et vedlikeholdsfond på 50 mrd. kroner. Vedlikeholdsfondets avkastning på ca. 2 mrd. kroner årlig skal brukes til å ruste opp dårlige veger, banestrekninger og annen infrastruktur. Dette kommer i tillegg til ordinære bevilgninger til vedlikehold. Dette er etter disse medlemmers oppfatning nødvendig for å reversere den negative trenden med stadig større etterslep på vedlikehold.

PLANLEGGINGSVERKTØY

Disse medlemmer mener vi må planlegge mer helhetlig og med bedre planleggingsverktøy. Det må også planlegges slik at det er mulig å fremskynde prosjekter. Disse medlemmer mener at vi alltid skal ha nye prosjekter klare dersom finansiering kommer tidligere enn forventet.

Disse medlemmer vil ha helhetlig planlegging av viktige riksveger. Disse medlemmer vil

ta i bruk modeller som viser lønnsomhet og ringvirkninger for hele samfunnet, ikke bare innenfor enkeltprosjekter. Moderne planlegging innebærer også at man må ta hensyn til gjensidig påvirkning mellom ulike prosjekter og ringvirkninger mellom ulike prosjekter, og totalnyttens må avklares. Slik synergi eller gjensidig påvirkning, kan være både positiv og negativ, derfor er det etter disse medlemmers oppfatning viktig at optimal samfunnsøkonomi knyttet til slike forhold avdekkes. Dersom man for eksempel planlegger og beregner to prosjekter uavhengig av hverandre, vil beregninger av lønnsomhet for hvert av prosjektene bl.a. innholde trafikk tall som inkluderer flere av de samme kjøretøyene, mens hver bil naturligvis bare kan befinne seg på en av vegene på én gang.

Disse medlemmer mener at hvis konkurransen mellom vegene gjør at det samlet sett ikke blir lønnsomt å bygge begge vegene, kan det hende man bør velge det ene eller det andre av de to prosjektene, og heller bruke tilgjengelige penger på andre lønnsomme vegprosjekter.

Disse medlemmer mener at dette bare er en av mange problemstillinger man står overfor når man skal planlegge helhetlig. Konkurranse mellom transportformer er en annen. Høyhastighetstog kan for eksempel ta passasjerer fra fly, og en ny havn kan føre til behov for oppgraderte veger grunnet økt godstransport som transporteres til og fra havnen.

Disse medlemmer viser til at transportsce-narier hjelper oss å se hvordan ulike typer samferdsel påvirkes av hverandre og av utenforstående faktorer. Dette kan være konkurranse mot andre transportmidler eller andre forhold i samfunnet. For eksempel må en eventuell bygging av høyhastighetstog tas med i alle beregninger når avgjørelser om vegbygging og flyplassutvidelser tas.

Disse medlemmer viser til at det fins mange gode modeller for beregning og planlegging av infrastruktur, og Norge kan lære mye av andre land. I Tyskland har man drevet med samordnet planlegging av samferdsel siden 1970-tallet. Den tyske transportplanen er et overordnet finansielt rammeverk, men metodene for beregninger er godt beskrevet. Planen gir ikke eksakte detaljer om når enkeltprosjekter skal ferdigstilles. Man har flerårige planer, som igjen avhenger av tilgjengelige midler i perioden.

Den tyske transportplanen inneholder prosjekter i to kategorier:

- 1. prioritet: Prosjekter som er innenfor den økonomiske rammen for de neste 12 år. For disse prosjektene kan man prosjektere uten begrensninger, fordi midler er avsatt.
- 2. prioritet: Prosjekter som anses som lønnsomme, men som er utenfor de økonomiske ram-

mene. Prosjektering skal bare iverksettes etter avtale i spesielle tilfeller.

Disse medlemmer poengterer at i Tyskland inngår forskning innenfor samferdsel som en del av transportplanleggingen. Dette er et strategisk valg for stadig å kunne få bedre utnyttelse av de tilgjengelige midlene ved oppgradering av transportsystemet.

FORPLIKTENDE HANDLINGSPLANER OG STRATEGIER

Disse medlemmer mener at det med bakgrunn i trafikkfall, ulykkestall og grundige analyser må utarbeides egne forpliktende handlings- og utbyggingsplaner for alle hovedkorridorene, for veg, jernbane, sjøfart og luftfart. Disse medlemmer mener at rassikring, trafiksikkerhet og universell utforming bør inngå som deler av dette forpliktende planverket.

Etter disse medlemmers oppfatning må handlingsplanene være forpliktende. Det innebærer at vedtak om gjennomføring vil bli fulgt, slik at bygging ikke stanser når den først er påbegynt.

Disse medlemmer mener at den som har utbyggingsansvar, også må ha planansvar. Dette bør gjelde på alle plannivåer.

Disse medlemmer viser til at Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan er "ikke bindende i budsjettsammenheng", og mener at dette skaper usikkerhet om hvorvidt lovede prosjekter faktisk blir realisert.

Disse medlemmer mener at Regjeringen fremhever sin evne til å bevilge penger, og at den hevder å overoppfylle Nasjonal transportplan. Men disse medlemmer er kritiske til at Regjeringen ikke nevner de titalls vegstrekninger som er gitt lavere bevilgninger enn Nasjonal transportplan og Statens vegvesens handlingsprogram tilsier.

Disse medlemmer påpeker at omfattende utbygginger hittil har måttet foregå klattvis, fordi man har vært avhengige av den sittende regjeringens evne og vilje til å prioritere penger over statsbudsjettet. Med bindende nasjonale planer vil planlegging, prosjektering og bygging kunne optimaliseres fordi finansieringen vil være kjent og forpliktende.

Disse medlemmer viser til at Statens vegvesen har utarbeidet en langsiktig strategi mot 2040 for utbygging av stamvegnettet. Vegvesenet har vist at en videreføring av dagens ressurser ikke er tilstrekkelig til å utvikle hele stamvegnettet til god standard før om 50 år. Disse medlemmer bemerker at Regjeringen foreslår i Nasjonal transportplan å bruke 7,18 mrd. kroner årlig på riksveginvesteringer i perioden, og presiserer at dette bare er marginalt mer enn årets budsjett (2009) på 7,05 mrd. kroner. Disse medlemmer mener at dette ikke er akseptabelt, og krever en betydelig økt satsning på vegutbygging.

Disse medlemmer mener at økte økonomiske rammer, utbyggingsplaner med finansielle garantier og langsiktige strategier gjør det enklere å velge de klokeste løsningene med én gang, fremfor å lage kostbare midlertidige løsninger først, og så mer permanente langt inn i fremtiden.

Tilgjengelighet for bevegelseshemmede ("universell utforming") bør etter disse medlemmers oppfatning inngå som en integrert del av alle forpliktende planer. Disse medlemmer mener dessuten at vi bør ha en plan for forvaltning av vannvegene (kanalene).

TRAFIKKSIKKERHET

Disse medlemmer påpeker at en trafikkulykke er en tragedie for alle involverte. For samfunnet er de årlige kostnadene forbundet med trafikkulykker 26 mrd. kroner. Beregninger viser at mange trafiksikkerhetstiltak koster omtrent like mye som samfunnet sparer i utgifter knyttet til ulykker.

Disse medlemmer vil satse stort på trafiksikkerhet, ikke bare gjennom bygging av nye og tryggere veger. Nær halvparten av alle trafikkulykkene er møteulykker. Disse medlemmer vil bruke store ressurser på midtdele og andre tiltak på en betydelig del av vegnettet, for å forhindre møteulykker og andre ulykker.

RASSIKRING

Disse medlemmer har fokus på rassikring, og vil prioritere dette arbeidet høyt i neste 10-årsperiode. Veger som er sikret mot ras gir trygghet for bilistene som ferdes der. De sikrer også fremkommelighet, noe som er spesielt viktig for bedrifter som er avhengige av forutsigbarhet ved transport av gods.

NASJONAL TRANSPORTPLAN AV OVERORDNET KARAKTER

Disse medlemmer mener at Nasjonal transportplan må bli av betydelig mer overordnet karakter enn dagens, og alle transportformene må ses mer i sammenheng. Dagens system, hvor en ny Nasjonal transportplan fremlegges hvert fjerde år, illustrerer problemene med langsiktig planlegging på detaljnivå.

Det er etter disse medlemmers oppfatning svært vanskelig å forutse detaljerte behov og å gjøre gode prioriteringer for detaljer 10 år eller mer frem i tid. Regjeringens Nasjonal transportplan er gjennomgående inndelt i to perioder: 2010–2013 og 2014–2019. Disse medlemmer mener den første fireårsperioden antas å være mulig å følge opp. For den siste seksårsperioden er formuleringene betydelig vagere, og disse medlemmer mener det er åpenbart at Regjeringen ikke har de samme ambisjonene

om gjennomføring her som i første del av Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer er spesielt kritiske til to formuleringer som er gjennomgående i Nasjonal transportplan for 2010–2019: "Videre er det aktuelt å prioritere statlige midler til følgende prosjekter ..." etterfulgt av "Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering".

Disse medlemmer mener at disse formuleringene ikke innebærer noen forpliktelser for Regjeringen, samtidig som de skaper store forhåpninger lokalt. Mediebildet viser at mange har feiret at den etterlengtede lokale vegstrekningen er inntatt i Nasjonal transportplan. Det kommer dessverre ikke frem i mediene at prosjektene forutsetter bompengefinansiering, og at staten verken garanterer for bygging eller tilstrekkelig finansiering.

Disse medlemmer mener det er uheldig at mange lokalsamfunn får forhåpninger om fremtidig utbygging. Dersom transportplanen hadde vært mer overordnet, ville man kunne forholde seg til de store og viktige linjene som er nokså stabile over tid. Samtidig beholder man et smidig system hvor man har anledning til å endre mindre prioriteringer ettersom tiden går dersom forutsetninger for enkeltprosjekter forandrer seg. Disse medlemmer mener at dette gir fleksibilitet, og vil gi best utnyttelse av de pengene man har til rådighet.

SAMFUNNSØKONOMISKE ANALYSER

Disse medlemmer mener at vi må bruke avanserte internasjonale modeller for beregning av samfunnsøkonomisk gevinst av alle store samferdselsprosjekter. Dette gjøres ikke i Norge i dag. I EU har man gode erfaringer med slike beregninger. I tillegg til nytte-kostberegninger bruker man også en metode for utregning av dynamiske og strategiske effekter av utbyggingen.

Disse medlemmer viser til et eksempel: Ved bygging av en ny bro for biler og to mellom Danmark og Tyskland har man beregnet en positiv tilleggsgevinst på 3,5 mrd. kroner (5 pst. av utbyggingskostnadene) – i tillegg til de tallene man har funnet gjennom vanlige nytte-kostberegninger. Dette er gevinster gjennom for eksempel tidsbesparelser og miljøeffekter.

Disse medlemmer ønsker å bemerke at i tillegg til de målbare effektene av samferdselsprosjekter, kan en rekke andre effekter også være konsekvenser av utbyggingen, for eksempel:

- Effekter i utbyggingsfasen
- Turisme
- Bosetnings-/forflytningsmønster
- Pendling
- Handel

- Utvikling i næringsklynger.

Disse medlemmer påpeker at dynamiske og strategiske fordeler av store samferdselsprosjekter fremkommer blant annet gjennom økt handel, økt konkurranse og økt produktivitet. Disse medlemmer mener at dette kommer enkeltpersoner og firmaer til gode gjennom lavere priser og bredere utvalg av varer og tjenester.

Disse medlemmer viser til at det tyske "Federal Ministry of Transport, Building and Housing" har utgitt rapporten "Macroeconomic evaluation methodology – Federal Transport Infrastructure Plan 2003". Dette dokumentet gir en god innsikt i en avansert samfunnsøkonomisk beregningsmodell som omfatter mange elementer og sammenhenger mellom disse. Man benytter nytte-kostanalyser sammen med vurderinger av arealutnyttelse/regionutvikling, analyse av ulike miljøutfordringer på et høyt teknisk og vitenskapelig nivå.

INTEGRERT NETTVERK

Disse medlemmer viser til at man innenfor EU bygger et stadig større og mer integrert nettverk av transportårer. Europeisk infrastruktur for transport harmoniseres gjennom Trans-European Transport Networks (TEN-T). I Sverige og Danmark legges det stor vekt på koblinger mot resten av EU. Disse medlemmer mener at vi må være med på denne utviklingen.

Disse medlemmer viser til at det innenfor EU er langsiktige transportpolitiske mål om å balansere økonomisk vekst, sosial velferd og bevaring av miljøet. Derfor pågår det stadig omfattende arbeid knyttet til blant annet:

- ulykker
- køer
- forurensning
- optimalisert utnyttelse av hver transportform
- overganger mellom transportmidler (intermodalitet)
- innovasjon og forskning
- effektivitet
- bærekraftig utvikling
- offentlig-privat samarbeid som finansieringsmodell.

Disse medlemmer mener at Norge kan lære mye av de programmene som eksisterer, og at vi bør, i den grad det er mulig, benytte internasjonalt anerkjente analysemetoder og finansieringsmodeller. Et fremtidig norsk EU-medlemskap vil etter disse medlemmers oppfatning gi oss en større mulighet til å bidra i fremtidig utvikling av transportsektoren i Europa.

ALTERNATIV FINANSIERING OG UTBYGGING

Disse medlemmer mener at det er statens ansvar å sørge for at befolkningen har et godt nett av veger, jernbane, kaier og flyplasser. Men det er ikke nødvendigvis slik at staten må stå for prosjektet alene.

Disse medlemmer viser til at det fins mange måter å finansiere infrastruktur på. I noen sammenhenger vil det være fornuftig å velge en type, i andre vil det være lurt å velge noe annet. Disse medlemmer har stort fokus på offentlig-privat samarbeid (OPS), som vi har god erfaring med i Norge så vel som i andre land. Andre modeller kan være egnet, og disse medlemmer er åpne for stadig nye løsninger, dersom de skulle vise seg å være mer lønnsomme og gi raskere utbygging enn dagens varianter.

Disse medlemmer ønsker å øke antallet offentlig-private samarbeid (OPS), slik at vi raskt får bygget ut en rekke lange vegstrekninger.

Disse medlemmer mener det haster med å få bygget ut det norske veg- og jernbanenettet. Disse medlemmer mener vi trenger bedre fremkommelighet, sikrere veger og kortere reisetider over hele landet.

Disse medlemmer mener at sunn fornuft tilsier at man bør sørge for å få mest mulig igjen for pengene. Offentlig-privat samarbeid gir mer for pengene, raskere byggetid og høy kvalitet. Disse medlemmer vil igangsette 3–5 nye OPS-prosjekter årlig, for å få bygget mange lange vegstrekninger på halve tiden av det som er vanlig. Regjeringen sier av grunner som er uforståelige for disse medlemmer nei til dette.

Disse medlemmer viser til at offentlig-privat samarbeid (OPS) er en kontraktsform mellom de offentlige og et privat selskap som inkluderer planlegging, bygging og vedlikehold av for eksempel en veg- eller jernbanestrekning. Dette gir utbygger motivasjon til å utføre arbeid av høy kvalitet, for å redusere fremtidige vedlikeholdskostnader. Da Høyre satt i regjering fra 2001 til 2005, ble det igangsatt tre store OPS-prosjekter i Norge. E39 mellom Klett og Bårds- haug i Sør-Trøndelag var i 2003 den største enkeltkontrakten på vegbygging i Norge noensinne, og nærings sjefen i Orkdal kommune beskriver det som et tidsskille, før og etter nye E39. Vegen ble ferdig to år tidligere enn den ville ha blitt ved ordinær finansiering.

Disse medlemmer påpeker at bilistene som kjører mellom Oslo og Stavanger fra sommeren 2009 kan glede seg over at to nye OPS-prosjekter, E18 mellom Grimstad og Kristiansand og E39 mellom Lyngdal og Flekkefjord har forkortet reisetiden deres med ca. 25 minutter. Disse medlemmer bemerker at disse prosjektene har blitt bygget på rekordtid, faktisk om lag dobbelt så raskt som normalt.

Disse medlemmer bemerker også at i statsbudsjettet for 2009 går bare 2 pst. av vegpengene (380 mill. kroner) til betaling av OPS-kontrakter.

Disse medlemmer viser til at konsulentfirmaet KPMG i 2003 lagde en rapport om offentlig-privat samarbeid (OPS) for Nærings- og handelsdepartementet. I denne rapporten står det at man i England har erfaringer med mer enn 500 OPS-kontrakter innenfor mange ulike områder. For vegbygging var besparelsen ved bruk av OPS mellom 12 og 18 pst. av kontraktens verdi. Blant grunnene til dette var økt kreativitet, konkurranse, godt privat lederskap og felles mål for partene.

Disse medlemmer viser også til at man i Finland for mer enn 10 år siden bygget en 69 km lang motorveg med OPS. Der ble vegen 10–15 pst. rimeligere enn ved ordinær finansiering. Byggestart ble fremskyndet med 5–6 år fordi man brukte OPS, og vegen ble ferdig ett år raskere enn avtalt.

Disse medlemmer påpeker at Transportøkonomisk institutt, NHO, Trygg Trafikk, Statens vegvesen, Opplysningsrådet for vegtrafikken og en rekke andre er positive til bruk av offentlig-privat samarbeid (OPS).

Disse medlemmer viser til at man i tillegg til veger og jernbane kan bruke offentlig-privat samarbeid (OPS) til bygging av flyplasser, skoler, sykehus og en rekke andre ting. Disse medlemmer vil gjennomføre forsøk med OPS på jernbanen.

Disse medlemmer viser til at det i Europa ble undertegnet mer enn 150 OPS-kontrakter i 2004–2005 til en samlet verdi av mer enn 160 mrd. kroner. I EU oppmuntrer man til inngåelse av flere slike kontrakter. Blant de mest aktive OPS-landene innenfor samferdsel er Storbritannia, Spania, Portugal, Irland Italia, Frankrike og Tyskland. Disse medlemmer mener at erfaring fra land med mange OPS-prosjekter viser at det kan være nyttig å etablere en OPS-organisasjon og å lage et tilpasset lovverk for å forenkle prosessen for alle involverte. Disse medlemmer mener at vi bør vurdere dette også i Norge.

Disse medlemmer viser til at offentlig-privat samarbeid har en rekke fordeler. Disse omfatter blant annet:

- Halvert byggetid
- Garanterte utbyggingskostnader
- Sannsynligvis 10–15 pst. rimeligere enn ved tradisjonell utbygging
- Bygging av høy kvalitet (utbygger skal selv vedlikeholde)
- Drift og vedlikehold i 25 år er inkludert i kontrakten
- Årlige utbetalinger til utbygger i 25 år gjør at vegen forblir av høy kvalitet i hele perioden
- Ingen utbetaling til utbygger før vegen står ferdig

- Sammenhengende utbygging av lange strekninger
- Utnytter private utbyggeres kompetanse, kreativitet og fleksibilitet.

Disse medlemmer vil starte utbygging av følgende prosjekter som offentlig-privat samarbeid (OPS) i perioden 2010–2019 (ikke i prioritert rekkefølge):

- E18 Akershus-svenskegrensen
 - E18 Mossevegen ("Mossevegen i tunnel")
 - E18 Oslo–Asker ("Vestkorridoren")
 - E18 Vestfold/Telemark/Aust-Agder*
 - Rv 2 Kløfta–Kongsvinger (gjenstående)
 - Rv 3 Østerdalen
 - E16 Valdres–Filefjell
 - E6 i Akershus, Hedmark og Oppland*
 - E6 i Trondheim–Oppland grense
 - E16 Bjørum–Skaret–Hønefoss (Sollihøgda)
 - Rv 7 Sokna–Ørgenvika
 - E134 Damåsen–Saggrenda
 - E134 Røldal–Haukeli
 - E39 Kyststamvegen*
 - Rv 550 Sotrasambandet
 - E16 Arna–tunnelen
 - E136 Ålesund–Oppland grense*
 - Rv 714 Orkanger–Hitra
 - Rv 17 Asphaug–Namsos
 - Saltenpakke 2
 - E6 vest for Alta
 - E105 Kirkenes–Russland grense.
- (*Oppdelt i hensiktsmessige enkeltstrekninger.)

ORDINÆRE BEVILGNINGER TIL RIKSVEGPROSJEKTER

Disse medlemmer presiserer at gjennom den store økningen i bevilgninger som disse medlemmer vil bruke til investeringer i riksveger, betyr at det vil være anledning til å prioritere en rekke vegprosjekter gjennom ordinære bevilgninger. Disse medlemmer viser til at dette samlet sett representerer en like stor satsning som de offentlig-private prosjektene (OPS).

Disse medlemmer går inn for å bruke 84 mrd. kroner på riksveginvesteringer de neste ti årene. I tillegg vil disse medlemmer gjennom bevilgninger sørge for at også fylkesvegene blir godt ivarettatt.

Disse medlemmer mener vi må lage planer for alle aktuelle strekninger med stort oppgraderingsbehov, og iverksette bygging så raskt som mulig etter at planene er godkjent.

Disse medlemmer viser til eksempler på strekninger som vil bli realisert helt eller delvis innenfor Høyres ramme til ordinære bevilgninger på 84 mrd. kroner:

- E39 vest for Kristiansand
- E6 Helgeland
- E6 Hålogalandsbrua
- Rv 4 gjennom Oppland
- Rv 9/13 Setesdalen–Vik
- Rv 23 Drammen–Oslofjordtunnelen
- Rv 614 Kystvegen i Sogn og Fjordane
- + andre

Disse medlemmer presiserer at listen ikke er uttømmende, men gir eksempler på type prosjekt/strekning som kan prioriteres gjennom finansiering på ordinært vis.

BEVILGNINGS- OG BUDSJETTFORMER

Disse medlemmer vil utvikle bevilgnings- og budsjettformer som avklarer finansiering når prosjektene vedtas. Dette gjøres for å forhindre stans i påbegynte byggeprosjekter.

Disse medlemmer vil i større grad vektlegge realinvesteringer i infrastruktur som tiltak som gir fremtidig avkastning for samfunnet som helhet. Disse medlemmer mener det er hensiktsmessig å skille mellom ulike anvendelser av offentlige midler som overføringer, offentlige driftsutgifter og investeringer. Disse medlemmer mener at når man anvender investeringsmidler, for eksempel bygger en ny, trafikksikker flerfeltsveg langs Mjøsa, bruker man ikke opp pengene, man foretar en realinvestering eller omplasserer formue. Disse medlemmer mener det er liten tvil om at mange av investeringsprosjektene innenfor samferdsel innenlands kan forventes å gi langt større avkastning enn finansplaseringer i utlandet. Blant annet har vegtrafikken i en årrekke sprengt prognosene som er lagt til grunn for investeringene. Disse medlemmer ønsker derfor at en større del av avkastningen fra Statens pensjonsfond – Utland ("Oljefondet") tas i bruk til investeringer i vegger, jernbane og annen samferdselsinfrastruktur.

Disse medlemmer mener at vegbygging i langt større grad kan importeres, ved at vi anvender en bred anbudspraksis som vil tiltrekke seg entreprenører fra hele Nord-Europa. Disse medlemmer viser til at motorvegstrekingen E18 Grimstad–Kristiansand er et typisk OPS-prosjekt med stor suksess. Det bygges av et tysk/dansk firma, og anvender i stor grad polsk arbeidskraft.

Disse medlemmer viser til at alle store infrastrukturelementer som brukasser, stål, og annen teknisk utrustning er gjenstand for internasjonale anbud og leveranser. Prosjekteringsleveranser er ofte internasjonalsert i store selskap, ofte med utenlandsk opprinnelse.

Disse medlemmer vil til enhver tid tilstrebe å benytte den mest hensiktsmessige finansierings-

måte for å kunne bygge mest mulig veg og jernbane på kortest mulig tid.

Disse medlemmer viser til at budsjettfinansiering er ordinær finansiering av prosjekter over statsbudsjettet. Disse medlemmer vil legge en ramme for neste 10-årsperiode på 84 mrd. kroner ordinære midler over statsbudsjettet i tillegg til en egen satsning på rassikring på 10 mrd. kroner, og andre trafiksikkerhetstiltak i en sekkepost.

Disse medlemmer mener det kan være hensiktsmessig å se budsjettfinansiering av større sammenhengende prosjekter over flere år. Disse medlemmer vil vurdere flere måter å gjøre dette på. Ordningen kan kombineres med bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser til at offentlig-privat samarbeid (OPS) er en finansieringsform for store prosjekter, som innebærer at private aktører får ansvar for å bygge, vedlikeholde og finansiere utbyggingen på basis av en avtale med staten. Disse medlemmer vil fase inn 3–5 OPS-prosjekter hvert år. Dette innebærer et økt investeringsvolum på 6–7 mrd. kroner pr. år. Det private OPS-selskapet som vinner anbudsrunden mottar betaling for sitt arbeid og løpende leveranse over en 25-årsperiode. Deretter går prosjektet helt og holdent tilbake til staten, som da overtar vedlikeholdsansvaret. Ordningen kan også kombineres med bompengefinansiering.

Disse medlemmer vil satse bredt på offentlig-privat samarbeid (OPS), blant annet fordi den gir ferdige prosjekter på halve tiden. Denne ordningen vil gi mulighet for en kraftig forsering av store prosjekter over en 10-årsperiode. Det vil bety enormt mye for lønnsomheten innenfor privat sektor i det området som får prosjektet.

Disse medlemmer påpeker at det er viktig å skille mellom statlig innsparing over statsbudsjettet og lønnsomhet for samfunnet som helhet. Disse medlemmer mener det også er mulig å tenke seg denne type prosjektfinansiering i offentlig regi, slik man for eksempel gjorde da man realiserte Gardermoen og Flytoget. Dette er ordninger som er svært vanlige i våre naboland.

Disse medlemmer viser videre til internasjonal modell, B-O-T (Build-Operate-Transfer). Dette er en videreføring av OPS-modellen, som også gir den private aktøren ansvaret for økonomien og inntjeningen i selve anlegget. Planlegging, anleggsvirksomhet, vedlikehold og drift, samt innkreving og betjening av gjeld overlates helt og holdent til den private aktøren. I disse prosjektene vil derfor den private aktøren, B-O-T-selskapet, ta risikoen for beregnet trafikkvolum. Denne modellen er svært utbredt i resten av Europa, og anvendes på trafikkunge strekninger, i realiteten som et privat utbyggingsprosjekt, og som regel uten å motta betaling fra staten. Ordning

gen er også basert på en omfattende avtale med staten, hvor det legges begrensninger på anvendelsen av store overskudd, ofte på en slik måte at deler av eventuelt overskudd tilbakeføres til det regionale vegnettet i området.

Disse medlemmer mener at bompengefinansiering, slik vi kjenner den i Norge i dag, kan skje i kombinasjon med alle modellene disse medlemmer har omtalt. Disse medlemmer vil videreføre dagens bompengefinansiering dersom det er ønske fra lokale og regionale myndigheter om dette. Disse medlemmer vil utvikle og forbedre rammebetingelsene for finansiering av ferjeavløsningsprosjekter.

Disse medlemmer viser til at bompengeorordningen innebærer at finansieringsselskapet (bompengeselskapet) får ansvar for å finansiere inntil 100 pst. av investeringskostnadene basert på en detaljert avtale med staten. Midlene kan enten innkreves i takt med utbyggingen, eller lånes opp i forkant og overføres til Statens vegvesen etter rekvisisjon.

Disse medlemmer mener at finansiering av bompengeprojekter i Norge ofte er gunstig, fordi man får garanti for låneopptak fra fylkeskommune/kommuner. Regjeringen har foreslått at alle veger som nå er definert som "øvrige riksveger" skal overføres til fylkene som fylkesveger. Dermed er det etter disse medlemmers oppfatning naturlig at denne muligheten for bompengefinansiering av prosjekter fortsatt ligger hos fylkeskommunene.

Disse medlemmer vil imidlertid i forbindelse med behandlingen av en eventuell overføring av disse vegene (i "kommuneproposisjonen") vurdere om staten bør overta ansvaret for bompengefinansiering for det riksvegnettet som fortsatt skal være statlig.

Disse medlemmer viser til at fondsfinansiering er en fremgangsmåte som tar utgangspunkt i en fondsavsetning på 50 mrd. kroner og som med 4 pst. avkastning gir et årlig disponibelt beløp på 2 mrd. kroner eller minimum 20 mrd. kroner over en 10-årsperiode. Disse medlemmer ønsker at denne avkastningen skal øremerkes for å få tatt igjen det enorme etterslepet på nødvendig vedlikehold/modernisering av veg og jernbane. Vedlikeholdsfondet kommer i tillegg til ordinære bevilgninger, men vil til en viss grad også frigi ordinære vedlikeholdsmidler.

STRUKTURENDRINGER I STATLIGE FORETAK

Disse medlemmer mener at statlige foretak ikke alltid gir optimale tjenester for brukerne. Det fins flere gode eksempler på vellykkede utvalg og strukturendringer i statlige foretak.

Disse medlemmer viser til at Telenor (tidligere Televerket) i 2000 ble privatisert og børsnotert.

Fra å være en sterk, nasjonal operatør med en betydelig internasjonal portefølje, har selskapet blitt en internasjonal leverandør i verdensklasse av mobile tjenester. Disse medlemmer viser til at Telenor selv hevder at de som frittstående selskap i større grad enn tidligere er i stand til å konkurrere om nye kunder og markedsandeler over hele verden.

Disse medlemmer viser også til at Luftfartsverket i 2003 ble omgjort til Avinor AS, et heleid statlig aksjeselskap. Selskapet driver kommersiell virksomhet og står fritt til å oppta lån for å finansiere investeringer. Dersom Avinor hadde vært et statsforetak når investeringsbehovene oppsto, ville selskapet vært avhengig av årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Det er de ikke i dag.

Disse medlemmer vil omgjøre Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap:

Disse medlemmer mener at ett selskap skal ha ansvar for og administrere utvikling og drift av jernbanens infrastruktur. Disse medlemmer mener at Stortinget skal vedta de overordnede retningslinjene, men ikke detaljstyre prioriteringene. Videre mener disse medlemmer at selve utførelsen av oppgavene i stor grad bør konkurranseutsettes. Disse medlemmer mener at selskapet bør overta eiendomsretten til og inntekter fra kommersiell drift av stasjonsområdene, foruten kjøreavgiften, som i dag.

Disse medlemmer mener at ett selskap skal utføre utbygging og vedlikehold av infrastruktur for bane, og at dette selskapet skal konkurrere om kontrakter med andre aktører i bransjen.

Disse medlemmer vil omgjøre Jernbaneverket til to aksjeselskap. Som aksjeselskap vil de nye selskapene stå fritt til å ta opp lån, og de vil stå langt friere i sine prioriteringer enn i dag.

Disse medlemmer mener at det selskapet som skal eie og administrere infrastrukturen også vil få inntekter ved kommersiell drift av stasjonsbygninger og stasjonsområdet. Alle operatører bør etter disse medlemmers oppfatning betale en kjøreavgift for å kjøre på skinnene. Denne avgiften vil det nye aksjeselskapet bruke til å vedlikeholde og oppgradere infrastrukturen.

Disse medlemmer viser til at i Spania har drift av flere jernbanestasjoner vist seg å være svært lønnsomt. Enkelt av stasjonsområdene er nå attraktive møteplasser og handlesentra, både for reisende og for andre. På samme måte som store flyplasser har store inntekter, mener disse medlemmer at det vil det være mulig for et nytt "Jernbaneverk" å få inntekter som kan brukes til investeringer i jernbanenetten.

Disse medlemmer ønsker at et nytt "Jernbaneverk" skal få de samme mulighetene til å drive

effektivt og konkurransedyktig som Telenor og Avinor.

Disse medlemmer viser til at regulariteten på jernbanen er direkte knyttet til kvaliteten på infrastrukturen. Vedlikehold av jernbanenetten bør etter disse medlemmers oppfatning være et statlig ansvar, men det bør ikke være en statlig oppgave å utføre vedlikeholdet.

Regjeringen Bondevik II igangsatte arbeid for å konkurranseutsette vedlikeholdet på jernbanen. Dette arbeidet ble stanset av regjeringen Stoltenberg II. Disse medlemmer mener at arbeidet med konkurranseutsettingen bør gjenopptas så snart som mulig.

KONKURRANSEUTSETTING

Disse medlemmer vil avvikle togmonopolet og slippe private aktører til. Disse medlemmer vil konkurranseutsette flere jernbanestrekninger, og mener at alle norske jernbanestrekninger kan være aktuelle.

Disse medlemmer viser til at Gjøvikbanen ble konkurranseutsatt av regjeringen Bondevik II, og at konkurransen ble vunnet av NSB selv. Passasjerene på Gjøvikbanen har fått et betydelig forbedret togtilbud, og banen er blant de mest punktligge i Norge. Flytoget topper punktlighetsstatistikken i Norge med 96 pst.

Disse medlemmer mener at flere jernbanestrekninger nå bør konkurranseutsettes, for å oppnå bedre effektivitet, bedre regularitet og et bedre tilbud for de reisende. Disse medlemmer mener at NSB, Flytoget og andre operatører vil konkurrere om passasjerene og godstrafikken på de ulike strekningene.

HØYHASTIGHETSSTANDARD I JERNBANENETT OG SAMMENHENG MED FLYPLASSUTBYGGING

Disse medlemmer vil bygge høyhastighets-tog mellom alle de store byene i Sør-Norge og til svenskegrensen mot Stockholm og København, dersom driften beregnes som lønnsom. Disse medlemmer mener at en komplett utredning bør på plass så snart som mulig. En rekke beregninger som er gjort av ulike organisasjoner og konsultantselskaper har skapt tvil om hvor vidt det kan lønne seg å bygge og drive en høyhastighetsbane i Norge. For mange av beregningene er problemet at undersøkel-sene er for snevre.

Disse medlemmer bemerker at mens en rapport gir en nyttekost-analyse, gir en annen uttrykk for å være en samfunnsøkonomisk vurdering, mens en tredje ser på høyhastighetstog i et miljøperspektiv. Disse medlemmer mener at slike rapporter hver for seg kan gi interessante resultater, men at de ikke gir noe komplett og entydig svar på om vi bør satse

100 til 300 mrd. kroner på et slikt jernbanenett over de neste 20 årene. Derfor ønsker disse medlemmer å få en grundig konseptvalgutredning av et høyhastighetsnett i Sør-Norge med grener mot Stockholm og København. Dette bør etter disse medlemmers oppfatning gjøres etter internasjonale standarder, tilsvarende slik det nå gjøres for Femern Belt-broen mellom Danmark og Tyskland.

Disse medlemmer mener det er viktig å sørge for at alle større jernbaneutbygginger på regionalnettet forberedes for topphastighet på min. 250 km/t. Disse medlemmer bemerker at nordmenn flyr desidert mest innenlands av alle innbyggere i Europa. Nordmenn flyr for eksempel 10 ganger mer innenlands enn tyskere og franskmenn gjør. Disse medlemmer mener at for mange mennesker vil høyhastighetstog utgjøre et reelt og attraktivt alternativ til fly. For vestlandsregionen vil et togtilbud mellom Stavanger og Bergen være et unikt, nytt tilbud til alle som bor, arbeider og ellers ferdes i denne felles arbeidsmarkedsregionen.

Disse medlemmer mener at flere strekninger med dobbeltspor og flere kryssingsspor vil være nødvendig, uavhengig av om man velger å investere i høyhastighetstog, eller ikke. Disse medlemmer mener at vi må satse først på de strekningene hvor det haster mest. Dette er særlig på Intercity-strekningene.

Disse medlemmer mener at for reiselivet vil et høyhastighetstog kunne gi Norge som reisemål et fantastisk utgangspunkt for en ny type turisme, hvor man på en komfortabel måte får sett en større del av landet på kortere tid enn det som er mulig i dag.

Disse medlemmer viser til at man i Sverige nå bygger høyhastighetsbanen "Botniabanan" nord for Stockholm, og i Europa for øvrig bygges høyhastighetsbaner i svært mange land. I Spania har høyhastighetstog mellom Madrid og Barcelona (621 km, åpnet i februar 2008) redusert reisetiden til 2 timer og 38 minutter. Punktligheten er på over 99 pst. Flyselskapet Iberia har allerede etter ett år mistet en vesentlig andel av sine passasjerer på strekningen.

Disse medlemmer mener at et eventuelt vedtak om høyhastighetstog vil kunne få store konsekvenser for planer som er under utarbeidelse innen luftfarten. Avinor planlegger nye terminaler og rullebaner til flere mrd. kroner. Disse medlemmer anser det for mulig at noen av disse investeringene ikke vil være nødvendige eller lønnsomme dersom det blir bygget høyhastighetstog på strekninger hvor flyet har en svært høy passasjerandel i dag, slik som Oslo–Bergen, Oslo–Stavanger og Oslo–Trondheim. Disse medlemmer mener det derfor er svært viktig at en utredning blir laget raskt, slik at en avklaring om høyhastighetstog kommer før eventuelle store flyplassprosjekter igangsettes.

ET FRIERE STATENS VEGVESEN

Disse medlemmer vil gi Statens vegvesen en friere og mer operativ stilling enn i dag. Disse medlemmer ønsker at Stortinget skal vedta overordnede retningslinjer, men ikke detaljstyre de mindre prioriteringene. Disse medlemmer mener at selskapet bør få inntekter fra bilbruksavgifter og statlige overføringer. Disse medlemmer ønsker å vurdere andre selskapsformer, herunder statlig aksjeselskap. En ordning som man har i Sverige, der man låner av statens internbank, Riksgjeldskontoret, er etter disse medlemmers oppfatning et interessant alternativ.

Disse medlemmer mener det er ingen grunn til at Stortinget skal vedta utbygginger av mindre vegprosjekter eller prioritere mellom ulike varianter av vedlikehold eller rassikring av riksvegnettet.

Nasjonale planer for alle transportformer, inkludert rassikring, vil etter disse medlemmers oppfatning sørge for at et fristilt vegvesen med klare retningslinjer vil være i stand til å gjøre faglig gode valg mellom prosjekter som behøver oppgradering eller vedlikehold. Disse medlemmer påpeker at avhengig av hvilken modell som velges, vil dette kunne fungere som i luftfarten, hvor Avinor selv står for de fleste avgjørelsene, og hvor kun større prosjekter blir forelagt eieren, det vil si Samferdselsdepartementet.

VEGTILSYN

Disse medlemmer vil opprette et uavhengig vegtilsyn, som skal føre tilsyn med vegene. Disse medlemmer mener at vi med et fristilt vegvesen også bør vurdere om dette også bør ha tilsyn med bilene og trafikantene. Lover og forskrifter må i tilfelle tilpasses den nye ordningen.

Disse medlemmer mener at et vegtilsyn bør etableres snarest mulig. Disse medlemmer viser til at Høyre og Venstre foreslo dette i 2007, men ble nedstemt. Nå har et offentlig utvalg slått fast at det er behov for et slikt vegtilsyn (NOU2009:3 På sikker veg). Disse medlemmer viser til at vegens tilstand er medvirkende eller utløsende årsak til 20–30 pst. av dødsulykkene på norske veier.

ANSVAR FOR VEGSTANDARD

Disse medlemmer vil sørge for at staten tar ansvar for at alle hovedvegene i Norge holder en akseptabel standard.

Gjennom forvaltningsreformen foreslår Regjeringen en ny inndeling av vegnettet fra 2010, som gjør at dagens stamveger blir riksveger, og nærmere to tredeler av dagens riksveger med riksvegferjer blir eiet og drevet av fylkeskommunene som fylkesveger. Disse medlemmer bemerker at Regjeringen

ikke vil ta sitt ansvar med oppfylling av tekniske krav før overføring av vegene finner sted. Disse medlemmer mener dette er urimelig overfor fylkeskommunene, og er skeptiske til regionreformen i vegsektoren.

Disse medlemmer viser til at 14 fylkeskommuner, en rekke kommuner og blant annet LO forventer at staten kompenserer for manglende vedlikehold og/eller venter med overføring av øvrige riksveger inntil standarden på disse er tilfredsstillende.

I Nasjonal transportplan heter det at "fylkeskommunen vil gjennom reformen få mulighet til å samordne og gjøre helhetlige prioriteringer mellom vegsektoren og andre sektorer og oppgaver". Disse medlemmer mener at nettopp der ligger problemet. Disse medlemmer ser faren for at fylkeskommunene ved økonomisk trange tider kan se seg nødt til å prioritere andre viktige oppgaver, og dermed bidra til å svekke standarden på viktige vegstrekninger. Det kan bety at bilistene som ferdes på noen av landets viktigste veger vil kunne oppleve dramatiske forskjeller i vegstandard ved overgang fra ett fylke til et annet.

Disse medlemmer mener at fylkeskommunen bør nedlegges, og ikke gis nye oppgaver og ansvarsområder. Regjeringen snakker varmt om rammeoverføringer og rentekompensasjonsordninger. Disse medlemmer ønsker færre forvaltningsnivåer og mindre byråkrati.

KYSTFORVALTNING

Disse medlemmer vil redusere norske havne- og farvannsavgifter, dersom beregninger viser at reduksjonene kan medføre markert overgang av godstransport fra veg til sjø.

Disse medlemmer ønsker å tilrettelegge for at mer gods skal kunne overføres fra vegene til skip og jernbane. Samtidig vil disse medlemmer gjøre havnene attraktive for persontrafikk, både ferjer, cruisebåter og andre. Det må etter disse medlemmers oppfatning være enkelt å skifte transportform til og fra ferjer og skip.

Disse medlemmer mener at for å tilrettelegge for økning i godstransport med skip, må avgiftene være på et nivå som ikke er avskrekkende for firmaer der sjøtransport kunne vært et reelt alternativ til bil, tog eller fly.

Disse medlemmer viser til at sjøfarten og luftfarten i all hovedsak er selvfinansierende. Det betyr at utgiftene til infrastrukturen betales med avgifter fra dem som bruker den. Derfor dreier en stor del av samferdselsdebatten seg om togskiner og vegstrekninger. Disse medlemmer mener det er mulig at det høye avgiftsnivået i norske havner og farvann gjør det vanskelig å konkurrere mot vegtransport spesielt. For samfunnet og miljøet er det betyd-

ningsfullt dersom det er avgiftene som i hovedsak gjør at så mye av godstransporten går på vegene.

Disse medlemmer viser til at for et fartøy på rundt 13 000 bruttotonn som seiler inn til Stavanger og ut igjen med los om bord, er avgiftene på ca. 44 000 kroner. Et cruiseskip kan betale over 200 000 kroner for anløp til Oslo.

Regjeringen foreslår å fjerne kystgebyret og årsavgiften for havnesikkerhet. Disse medlemmer oppfatter dette som et godt tiltak for å styrke sjøtransportens konkurranseevne, og mener at ytterligere reduksjoner bør vurderes, avhengig av hvor stor økning av gods man forventer at dette vil overføre fra veg til sjø.

LUFTFART

Disse medlemmer viser til at luftfarten preges av de økonomiske nedgangstidene. Avinor har varslet et redusert tempo i nye investeringer og oppgraderinger. Disse medlemmer mener at flysikkerheten fremdeles må prioriteres høyt.

Disse medlemmer mener at norske flyselskaper bør ha rammebetingelser som gjør dem konkurransedyktige sammenlignet med internasjonale selskaper, og norske lufthavner bør være attraktive for utenlandske flyselskaper som ønsker å ha ruter til og fra Norge. Disse medlemmer mener at Avinor bør ha tilstrekkelige midler til å bygge ut sikkerhetskritisk infrastruktur.

Disse medlemmer fremhever likevel at det er slik at flytrafikken forurensrer betydelig mer enn jernbanen. Disse medlemmer legger stor vekt på miljøhensyn, men vil naturligvis bidra til å fremme konkurransedyktig luftfart, spesielt der hvor luftfarten ikke har noen reelle og mer miljøvennlige konkurrenter. I hovedsak er dette over lange avstander, og uten høyhastighetstog vil det også gjelde på mellomlange distanser innenlands og i Skandinavia.

Disse medlemmer viser til at statistikken viser en nedgang i antall flybevegelser, men nedgangen er foreløpig ikke mer dramatisk enn i andre bransjer. Disse medlemmer mener det er mulig at et lavt rentenivå eller andre forhold kan bidra til økt kjøpekraft, slik at nedgangen ikke blir så brutal som mange har spådd. Disse medlemmer mener at det uansett er viktig at Samferdselsdepartementet følger utviklingen, slik at eventuelle store inntektstap ikke får konsekvenser for flysikkerheten.

BILAVGIFTER

Disse medlemmer vil endre bilavgiftene til en miljøbasert avgiftsordning. Disse medlemmer bemerker at mennesker og bedrifters transportbehov ikke forsvinner ved innføring av stadig flere og høyere avgifter.

Disse medlemmer mener at bilavgiftene bør utformes slik at de oppfordrer til miljøvennlig transport, ikke som en straff for å velge å kjøpe bil. Ved å endre på hele bilavgiftssystemet til kun å være knyttet opp mot bilens utslipp av klimagasser, vil man oppfordre bileiere til å kjøpe mer miljøvennlige biler.

Disse medlemmer forutsetter at avgiftene gir de samme inntektene til staten som i dag. Forslaget betyr at sterkt forurensende biler vil bli dyrere enn i dag, mens de mest miljøvennlige bilene blir rimeligere.

VRAKPANT

Disse medlemmer vil øke vrakpanten for de eldste og mest forurensende bilene til opp mot 20 000 kroner.

Disse medlemmer viser til at Norge har blant Europas eldste bilparker med en gjennomsnittsalder på mer enn 10 år. Det var rundt 2,7 millioner biler på norske veger i 2007. En stor del av disse er eldre biler som har betydelig høyere miljøskadelige utslipp enn de nye bilene. Hele 19 pst. av personbilene var eldre enn 15 år, og nærmere 40 pst. var eldre enn 12 år i 2007. Det tilsier at potensialet for raskere utskifting og god miljøeffekt er stort ved å øke vrakpanten.

Disse medlemmer viser til at det i Tyskland er innført en betydelig økning i vrakpanten til rundt 22 000 kroner dersom man leverer inn en bil som er 10 år eller eldre. Det har allerede gitt store effekter på salget av nye biler. Disse medlemmer mener tiltaket gir en rask miljøgevinst samtidig som forbrukere opplever lavere pris. Samtidig vil dette bidra positivt for den norske bilbransjen som sliter med sviktende bilsalg.

Disse medlemmer mener at en ordning som likner på den tyske bør innføres for eldre, miljøfiendtlige norske biler for å sikre at "verstingene" på norske veger forsvinner raskere. Disse medlemmer mener det kan være naturlig å øke vrakpanten til mellom 15 000 og 20 000 kroner for biler som er eldre enn 10 år. Disse medlemmer mener at ordningen bør avgrenses slik at det er de mest forurensende bilene som omfattes.

Disse medlemmer mener det er en utfordring at miljøspørsmål lett kommer i skyggen av finanskrisen. Disse medlemmer legger vekt på mulighetene Norge nå har til å endre samfunnet i miljøvennlig retning. Flere land lanserer også tiltak for å premiere miljøvennlig atferd.

Disse medlemmer viser til at Høyre sammen med Kristelig Folkeparti tidligere har gått inn for en miljøbilpremie på 25 000 kroner ved kjøp av ny bil med CO₂-utslipp under 120 g/km. Disse medlemmer mener at kombinasjonen av høyere vrakpant for sterkt forurensende biler og lavere

avgifter for miljøvennlige biler kan bidra til kraftige reduksjoner av miljøskadelige utslipp.

DRIVSTOFF

Disse medlemmer vil innføre krav om at alle nye drosjer, ferjer, rutebåter og dieseltog skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2011.

Disse medlemmer foreslår at fra 2012 skal alle nye busser i det offentlige kollektivnettet kunne benytte utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff. Disse medlemmer mener det også bør fremmes krav om å kunne benytte utslippsfrie eller utslippsnøytrale drivstoff for nye ferjer, rutebåter og diesel-drevne tog. Disse medlemmer mener også at det bør vurderes å innføre lignende krav i nye taxikonsepsjoner.

Disse medlemmer viser til at klimagassutslippene fra vegtrafikken øker. Fra 1995 til 2004 slapp norske personbiler ut 10 pst. mindre CO₂ pr. kjørte kilometer. Allikevel økte de samlede CO₂-utslippene fra personbiltrafikken med 12 pst. i samme periode. Disse medlemmer mener dette illustrerer at det derfor ikke er nok at kjøretøy blir mer drivstoffgjerrige dersom vi skal nå målene for utslippsreduksjon. De må også bruke fornybart eller utslippsfritt drivstoff.

Disse medlemmer viser til at konvensjonelle bensinkjøretøy pr. i dag utelukkende kan gå på fossil bensin, og dermed låser eieren av bilen til store utslipp av fossil CO₂. Teknologi muliggjør klimavennlig drivstoff i kombinasjon med bensin. På denne måten introduseres nye typer drivstoff, som biodrivstoff, hydrogen og elektrisitet, samtidig som det kan fylles bensin på tanken dersom det utslippsfrie drivstoffet ikke er tilgjengelig. Samtidig må det etter disse medlemmers oppfatning stimuleres til utbygging av infrastruktur for klimavennlig drivstoff.

Disse medlemmer viser til at det både i Norge og i utlandet er satt i verk tiltak for å redusere CO₂-utslipp fra offentlige transportmidler. Bystyret i Oslo har bestemt at innen 2012 skal 250 busser i Oslo gå på biogass produsert fra våtorganisk avfall samlet inn fra byens husstander. I London har selskapet Radio Taxis kun karbonnøytrale kjøretøy. I New York har ordfører Michael Bloomberg sagt at alle byens 13 000 taxier innen 5 år skal være hybridbiler.

Disse medlemmer poengterer at i 2012 vil sannsynligvis 2. generasjons biodiesel være på markedet og det kan brukes i alle dieselskjøretøy slik de er i dag. I følge Nettbuss byttes turbusser normalt ut etter 5–6 år, og bybusser etter 12–13 år. Gjennomsnittsalderen for bussparken er 9 år.

Disse medlemmer vil innføre krav om at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige

kjøretøyer går på CO₂-fritt eller CO₂-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2013. Disse medlemmer mener at den beste måten å påvirke bruk av miljøvennlige kjøretøy, er ved å gå foran med et godt eksempel. Dersom alle offentlige etaters kjøretøy går på CO₂-fritt eller CO₂-nøytralt drivstoff, vil det øke etterspørselen etter klimavennlige biler og klimavennlig drivstoff. Økt etterspørsel bidrar til økt tilgjengelighet og lavere priser. Disse medlemmer mener dette vil komme privatpersoner og bedrifter til gode ved innkjøp og drift av nye biler.

KOLLEKTIVTRASEER/BYBANER

Disse medlemmer vil opprette en egen post på statsbudsjettet for investering i separate kollektivtraseer/bybaner – 3 mrd. kroner over 10 år.

Disse medlemmer mener at dette vil være et kraftfullt tiltak for å stimulere ytterligere (ut over belønningsordningen for kollektivtrafikk) til overgang fra bilbruk til kollektive transportmidler i storbyområdene. Tilskuddet kan brukes til bygging av separate kollektivtraseer for bybaner, varianter av "superbusser" eller lignende. Disse medlemmer viser til at gode eksempler på bybaneprosjekter som kan være aktuelle for tilskudd fra denne posten er bybaneprosjektene i Bergen og Stavanger, og Kolsåsbanen fra Akershus til Oslo.

Disse medlemmer viser til at en "superbuss" er en buss som kommer svært raskt frem. Den bruker eksisterende infrastruktur der det er mulig (motorveg), men har dedikert og spesiallaget trasé uavhengig av annen trafikk der hvor egnet infrastruktur ikke finnes. Superbussen gir en fleksibilitet som toget ikke har, da den bare trenger separat infrastruktur på deler av strekningen den kjører. Vi har ingen slike superbusser i Norge i dag, men disse medlemmer ønsker å gjøre det mulig å innføre dette dersom det er lokalt og regionalt ønske om det.

BELØNNINGSORDNINGEN FOR FREMMING AV KOLLEKTIVTRANSPORT

Disse medlemmer vil øke belønningsordningen for å fremme kollektivtrafikk i de store byene.

Disse medlemmer viser til at belønningsordningen for kollektivtrafikk ble innført av regjeringen Bondevik II i 2004 for å premiere byområder som fører en areal- og transportpolitikk som reduserer biltrafikken og øker bruken av kollektivtransport, sykkel og gange. Ordningen omfattet opprinnelig de fem største byområdene, Oslo, Trondheim, Bergen, Stavanger og Kristiansand. Drammen, Skien/Porsgrunn, Fredrikstad/Sarpsborg og Tromsø er nå også inkludert i ordningen og kan søke om midler for å tilrettelegge for redusert biltrafikk.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen skriver i Nasjonal transportplan at "Retningslinjene i

belønningsordningen er revidert med virkning fra tildeling av midler i 2009 ... og stimulerer tydeligere til en mer restriktiv virkemiddelbruk overfor personbiler, herunder å prøve ut køprising."

Disse medlemmer presiserer at en av forutsetningene bak ordningen fra 2004 var at "det er en lokal beslutning hvilke tiltak som iverksettes". Disse medlemmer mener det er galt av Regjeringen å gå mot tvungen køprising for å oppnå mindre biltrafikk. Det bør etter disse medlemmers oppfatning være opp til de lokale myndigheter å avgjøre hvilke tiltak som er best egnet for å oppnå ønsket effekt.

Belønningsordningen var på 323 mill. kroner i 2009. Disse medlemmer ønsker å øke dette beløpet gradvis til 1 mrd. kroner årlig mot slutten av 10-års-perioden.

ITS

Disse medlemmer vil snarest mulig ta i bruk intelligente kommunikasjonsløsninger (ITS) for å øke kollektivandelen og bedre trafikksikkerheten i de store byområdene.

Disse medlemmer mener at bilkøer er irriterende, uproduktive og skadelige for miljøet. Ved å benytte moderne teknologiske løsninger kan man lage systemer som kan bidra til å forhindre bilkøer, øke trafikksikkerheten og øke kollektivandelen i de største byene.

Disse medlemmer viser til at intelligente trafikksystemer (ITS) kan bestå av et samspill mellom en rekke ulike elementer, som for eksempel:

- Bilnavigasjon (GPS)
- Lyssignaler
- Værinformasjon
- Trafikkovervåking
- Tunnel- og broovervåking
- Informasjon om trafikkforhold, køer og ulykker
- Informasjon om tilgjengelige parkeringsmuligheter
- Parkeringsanvisning.

Disse medlemmer viser til at i Japan, Hong Kong, USA og en rekke andre land har man utviklet og innført intelligente trafikksystemer – ITS – i stor skala. I Norge kan vi kombinere utvidet bruk av tavler med elektronisk informasjon på innfartsårene til de største byene, direkte tele- og GPS-basert informasjon om ledige kjøreruter, stans i trafikken med mer. Disse medlemmer mener at dette bør kombineres med store parkeringsanlegg og et solid kollektivtilbud fra innfartsparkeringene. Disse medlemmer mener at slike effektive tiltak både øker sannsynligheten for at folk velger kollektive transportmidler før de når bykjernene, og bedrer situasjo-

nen for dem som uansett er avhengige av å kjøre bil inn i byene.

BELØNNINGSORDNING FOR FREMMING AV INTERMODALITET

Disse medlemmer vil etablere en ny belønningsordning for kommuner som aktivt tilrettelegger for bygging av infrastruktur som gjør det enklere å veksle mellom transportmidler (intermodalitet), både for passasjerer og gods.

Disse medlemmer mener at det både for personer og bedrifter er positivt å kunne velge mellom ulike transportmidler, og å bytte mellom transportmidler på en og samme reise (intermodalitet). Når busstasjonen ligger langt fra ferjekaien eller det er vanskelig å parkere på togstasjonen, blir transport med flere transportmidler lite attraktivt og ofte kostbart. For bedrifter kan et godt tilpasset intermodalt transportsystem gi store besparelser.

Disse medlemmer ønsker å gjøre det attraktivt for kommunene å legge til rette for intermodal transport. Det innebærer at disse medlemmer vil opprette en belønningsordning for kommuner som fører en areal- og transportpolitikk som bidrar til å forenkle overgangen fra en transportform til en annen. Dette gjelder både for tilgjengelighet til og samordning av godsterminaler, og for persontransport, hvor holdeplasser og passasjerterminaler må utvikles helhetlig.

1.2.4 *Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti*

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

Dette medlem vil understreke at samferdsel er et viktig satsingsområde for Kristelig Folkeparti, og at hovedmålene framkommelighet, tilgjengelighet, trafiksikkerhet og miljøhensyn ligger til grunn for prioriteringene.

Dette medlem viser til at framkommelighet er et grunnleggende behov i distriktene og i byområdene, for næringslivet og for enkeltpersoner i hverdagen, inkludert funksjonshemmede. Dette medlem vil peke på at satsing på infrastruktur er investering i framtidig livskvalitet, utvikling og verdiskaping. Dette medlem mener at samferdselssektoren lider under manglende ressurser og uforutsigbare rammevilkår, med dårlige veger og sviktende kollektivtilbud som resultat.

Dette medlem mener det er nødvendig med betydelig økning av årlige samferdselsbudsjett, sam-

tidig som det trengs større forutsigbarhet for prosjekt som går over tid. Avbrudd i utbygginger som følge av omprioriteringer på de årlige statsbudsjettene er lite effektivt og irriterende for folk som rammes. Dette medlem vil innføre et finansieringssystem hvor planlagte og påbegynte prosjekter i større grad kan gjennomføres i sammenheng. Dette medlem mener det må legges til rette for nye finansieringsmuligheter og alternative organiseringsformer slik at investeringstakten både på veg og bane kan økes. Dette medlem registrerer at Regjeringen heller ikke i forslaget til Nasjonal transportplan 2010–2019 foreslår tiltak for å unngå klattvise utbygginger og uforutsigbar finansiering. Dette medlem mener Regjeringens motsand mot offentlig-privat samarbeid og andre typer prosjektfinansiering er lite fremtidsrettet.

Dette medlem mener det er helt nødvendig å iverksette tiltak for mer effektiv og sammenhengende utbygging av veg og jernbane i Norge, og viser til at Kristelig Folkeparti har fremmet forslag som vil bidra til dette. Skal det bygges en veg må den, etter dette medlems mening, i langt større grad bygges fullt og helt, ikke stykkevis og delt som følge av skiftende prioriteringer fra år til år.

Dette medlem merker seg at Regjeringen har valgt ut enkelte prosjekt som skal føres opp med egen budsjettpost, noe dette medlem mener er positivt all den tid det kan bidra til å synliggjøre finansieringsbehov for gjeldende prosjekt. Samtidig mener dette medlem at dette langt fra er tilstrekkelig for å sikre forutsigbar finansiering, all den tid prosjektene fremdeles vil være avhengig av årlige budsjettvedtak.

Dette medlem mener Jernbaneverket, Statens vegvesen og Kystverket må få større handlefrihet til å løse sine oppgaver, og viser til forslag fra Kristelig Folkeparti om å omgjøre samferdselsetatene til statsforetak, samt at det skal etableres en ordning der staten stiller lånemidler til disposisjon for samferdselsprosjekter. Etter dette medlems mening må samferdselsetatene ha samme mulighet som en privat utbygger til å gjennomføre prosjekter på en effektiv måte.

Dette medlem registrerer for øvrig at Regjeringen legger hovedinnsatsen både på veg og bane til siste del av planperioden.

Dette medlem 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.

Dette medlem mener at ressurser som frigjøres gjennom konkurranseeksponering og omlegging av samferdselens forvaltningssystemer, i hovedsak må tilbakeføres samme sektor. Dette medlem 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.

Dette medlem peker på at trafikksikkerhet står sentralt i Kristelig Folkepartis samferdselspolitikk, og 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.

Dette medlem vil sikre at transportsystemet ivaretar hensynet til barn og unge i langt større grad enn i dag. Dette medlem mener barnas behov må vege tungt når fremtidens transportløsninger utformes. Dette medlem viser til forslag fra Kristelig Folkeparti om at det skal utarbeides en egen "Barnas transportplan", nærmere omtalt under kapittel 11.2.

Dette medlem mener vi i langt større grad må se trafikkutfordringene med barnas øyne. En egen Barnas transportplan vil være et viktig verktøy for å definere særlige utfordringer hva angår trafikksituasjonen for barn og unge. Dette medlem mener det trengs en bred gjennomgang av utfordringene, og konkrete forslag til tiltak som kan gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barn og unge som ferdes i trafikken. Dette medlem mener alle barn og unge skal ha rett til trygg skoleveg. Plikten til å gå på skole må følges av en rett til å komme trygt til og fra. Barn og unge skal kunne ferdes trygt til og fra skole og fritidsaktiviteter. Dette medlem viser til at slik situasjonen er i dag, ferdes barn, syklist, rullestolbrukere og barnevogner mange steder i samme kjørefelt som tungtrafikk, biler og traktorer, noe som etter Dette medlems mening er helt uakseptabelt. Dette medlem mener det må satses langt mer på utbygging av trygge skoleveger, gang og sykkelveger. Det trengs mer planleggingsressurser og mer penger til investeringer. Dette medlem viser til at antall ulykker som involverer myke trafikanter øker. Utbedring og bygging av gang- og sykkelveger langs skolevegene er viktig for barnas sikkerhet, og kommer også den øvrige befolkningen til gode.

Dette medlem peker på at kommuner og fylkeskommuner har et betydelig ansvar for å legge til rette for trafikksikre løsninger for gående og syklende, og Dette medlem mener det må opprettes en statlig støtteordning som belønner kommuner som satses på bygging av gang- og sykkelveg.

Dette medlem foreslår en økning av rammen på 14,9 mrd. kroner i planperioden for tiltak innen trafikksikkerhet og Barnas transportplan.

Dette medlem vil understreke at transportsystemet skal være for alle og mener arbeidet med å styrke funksjonshemmedes tilgang til alle transportformer må intensiveres. Personer med nedsatt funksjonsevne må i størst mulig grad kunne betjenes av det vanlige transportnettet. Dette medlem mener tilgjengelighet bør være et av hovedmålene for samferdselssektoren.

Dette medlem 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. Dette medlem vil vise til at kollektivtransport mange steder ikke er et reelt alternativ til bil. Dette medlem mener derfor det må satses på flere, bedre og sikrere veger.

Dette medlem peker spesielt på den kritiske situasjonen på E6 gjennom de tre nordligste fylkene. Dette medlem vil øke bevilgningen til utbedring og oppgradering av E6 gjennom de tre nordligste fylkene med 1 mrd. kroner, ut over Regjeringens forslag.

Dette medlem har merket seg at Regjeringen vil føre en transportpolitikk som stimulerer lokale og regionale myndigheter til å iverksette tiltak for å avgrense bilbruken. Dette medlem understreker at det må være opp til det lokale initiativ å vurdere egnede tiltak.

Dette medlem 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.

Dette medlem mener jernbanen er nøkkelen i et bærekraftig transportsystem.

Dette medlem mener klimatrusselen må tas på alvor og peker på at transport utgjør en betydelig utfordring for bærekraftig utvikling i verden i dag. Miljøbelastningene fra transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er stort og økende. Dette medlem vil prioritere persontransport i tett befolkede områder, og videre at det må bygges flere kryssingsspor for å legge til rette for mer gods over på bane. Dette medlem mener Norge bør være et foregangsland innen miljøvennlig samferdsel, og at det er nødvendig å føre en offensiv miljøpolitikk for samferdselssektoren. Dette medlem støtter Regjeringens satsing på Intercity-triangelet, men mener Regjeringen i langt større grad burde sørge for en modernisering av jernbanen blant annet gjennom økt bruk av anbud. Videre mener

dette medlem det nå er nødvendig å sette fart på planleggingen av Ringerikstunnelen og sammenkopling av Vestfold- og Sørlandsbanen. Dette medlem foreslår å øke rammen med 100 mill. kroner øremerket planleggingsmidler til Ringerikstunnelen og sammenkopling av Vestfold- og Sørlandsbanen, i første del av planperioden.

Dette medlem mener det er et stort potensial for mer effektiv og raskere fremkommelighet på eksisterende jernbanenett. Samtidig mener dette medlem at mulighetene som ligger i å utvikle høyhastighetsbaner som et separat prosjekt, med egne traseer, må vurderes nærmere.

Dette medlem mener luftfarten må sikres rammevilkår som gjør det mulig å opprettholde et godt rutetilbud over hele landet, og viser til at samferdselsdepartementets kjøp av lufthavntjenester økte betydelig under regjeringen Bondevik II. Nye krav til sikkerhet vil føre til ytterligere kostnader. Dette medlem merker seg at Regjeringen ikke legger opp til endringer i luftfartsstrukturen, noe dette medlem støtter. Dette medlem viser til at det ikke har vært bevilget midler til ordningen med statlige kjøp av regionale lufthavntjenester de siste årene, og dette medlem mener dette kan vurderes som ett av flere virkemiddel i årene som kommer dersom utviklingen skulle tilsi at dette er nødvendig for å opprettholde ønsket struktur.

Dette medlem vil legge til rette for at flere som ønsker det kan velge sykkel som fremkomstmiddel. Det trengs flere gang- og sykkelveger, særlig i byer og tettsteder, og disse må planlegges og bygges parallelt med nye veganlegg. Dette medlem mener det bør opprettes en statlig belønningsordning for gang- og sykkelveg. Ordningen må ha som formål å påvirke transportplanleggingen i kommuner og fylkeskommuner, og fungere som et insentiv for bedre tilrettelegging for gående og syklende. Dette medlem vil sette av 500 mill. kroner årlig til dette formålet.

Dette medlem er positiv til at Regjeringen øker bevilgninger til gang og sykkelveg, slik Kristelig Folkeparti har foreslått. Men med Regjeringens tempo vil det likevel ta 16 år før dagens behov langs stamvegene er dekket, og i tillegg kommer statens andel av et sammenhengende nett for sykkel i byer og tettsteder som er beregnet til å være minst 11 mrd. kroner. Dette medlem mener derfor innsatsen må intensiveres kraftig.

Dette medlem er positiv til at Regjeringen legger opp til en mer sammenhengende utbygging av gang- og sykkelveg, slik Kristelig Folkeparti har foreslått, og at departementet skal utarbeide et system for sykkelregnskap i de største byene for å kartlegge behovene for og nytten av flere gang- og sykkelveger.

Dette medlem mener en av hovedutfordringene når det gjelder gang- og sykkelveg og trygge skoleveger, er å få kommuner til å vedta reguleringsplaner som gir de beste løsningene. Dette medlem er derfor skuffet over at det ikke er opprettet en egen belønningsordning som premierer kommuner som satser på gang- og sykkelveg og trygge skoleveger. Dette medlem registrerer imidlertid at Regjeringen foreslår at det legges inn et nytt kriterium i den statlige belønningsordningen for kollektivtrafikk, slik at det ved tildeling av midler vil legges vekt på kommunenes og fylkeskommunenes vilje til å tilrettelegge for sykkel og gange. Dette medlem er imot dette grepet da dette vil bidra til å utvanne den nåværende belønningsordningen. Dette medlem mener det bør etableres en egen ordning for formålet.

Dette medlem vil legge til rette for at sjøtransporten kan øke sine markedsandeler, og at mer gods-transport overføres fra veg til sjø der dette er hensiktsmessig ut fra hensynet til effektiv trafikkavvikling, miljø og sikkerhet.

Dette medlem mener staten må bidra til at havnene utvikles til effektive logistikknutepunkter. For å styrke sjøtransportens markedsandeler er det avgjørende at havnene styrker sin posisjon som knutepunkt i transportkorridorene. Skal dette lykkes, må det legges til rette for markedsorienterte investeringer og samarbeid mellom offentlige og private aktører innenfor havnevirksomheten.

En stadig økende vegtrafikk både i Norge og på hovedvegnettet i Europa, skaper kapasitetsproblemer særlig i de mest høytrafikkerte deler av transportnettet. Det gir forsinkelser og høyere kostnader for transportørene, og dermed også for næringsliv og forbrukere. Økt vegtrafikk medfører miljøutfordringer. Dette medlem peker på at transport av gods på kjøll er et svært miljøvennlig alternativ.

Dette medlem mener det er viktig å møte de utfordringene som følger av skipstrafikk med farlig og forurensende last. Effektive tiltak innen beredskapsarbeidet mot akutt forurensing, og prosjekter som bedrer sikkerheten og fremkommeligheten langs kysten er derfor nødvendig. For å bedre sikkerheten og framkommeligheten for sjøtransport, bør ressurser rettes mot tiltak i farledene, oppmerking, lostjenester og andre sjøtrafikkjenester.

Dette medlem peker på at sjøtransporten sliter med store avgiftsbelastninger. Dette medlem er svært opptatt av at brukerne av havner og kommunalt sjøareal ikke må bli påført større utgifter enn det som strengt tatt er nødvendig. Særnorske ekstrakostnader for sjøtransporten fremmer ikke det tverrpolitiske målet om å stimulere til økt bruk av sjøtransport for gods og passasjerer. Dette medlem er positiv til at Regjeringen har startet en prosess med å innføre lettelsener i gebyr- og avgiftsbelastningen for kysttran-

sporten. Dette medlem understreker at det nå haster med å få redusert den belastningen kysttran-

sporten påføres som følge av urimelig høye gebyrer og avgifter.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

"1. Rammene til samferdselsformål i planperioden 2010–2019 økes med 15 mrd. kroner ut over Regjeringens forslag. Midlene fordeles slik:

Formål	Regjeringens forslag NTP 2010–2019	KrFs forslag NTP 2010–2019	Økning
Kap. 1350 Jernbaneverket, post 30	50 330 mrd. kroner	50 430 mrd. kroner	0,1 mrd. kroner
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 71(*)	-	5 mrd. kroner	5 mrd. kroner
Kap. 1320 Statens vegvesen, post 30	69 mrd. kroner	83,9 mrd. kroner	9,9 mrd. kroner
Sum økning			15 mrd. kroner

* (Ny post): Belønningsordning for gang- og sykkelvei.

2. Økte midler innenfor disse hoveddrammene fordeles i tråd med Kristelig Folkepartis merknader i Innst. S. nr. 300 (2008–2009)."

1.2.5 Generelle merknader fra Venstre

Komiteens medlem fra Venstre viser til at de overordnede målene med Venstres samferdselspolitikk å legge til rette for økt mobilitet for hele befolkningen, et miljøtilpasset lavutslippssamfunn og verdiskaping for næringslivet. Gjennom Venstres nasjonale transportplan tar dette medlem fatt på de tyngste oppgavene innenfor samferdselssektoren; å løse kø- og trengselsutfordringene i byene, sørge for at togene er i rute og å redusere utslippene fra transportsektoren ved å overføre mer trafikk fra veg til bane og kjøl. Dette medlem legger også opp til å gjennomføre en vesentlig opprusting av vegnettet i hele landet for å styrke trafiksikkerheten og fremkommeligheten for befolkning og næringsliv.

I Venstres nasjonale transportplan prioriterer dette medlem følgende:

- Økt fremkommelighet og et bedre kollektivtilbud i byområdene gjennom en betydelig økning i overføringene til kollektivtrafikken i kommunesektoren.
- Et radikalt forbedret togtilbud gjennom en kraftig forsering av jernbaneutbyggingen og gjennom økt konkurranse om oppgavene innenfor jernbanen.
- Sikrere veger i hele landet gjennom styrket vedlikeholdsinnsats, redusert trafikkbelastning (overføring til kjøl og bane) og opprettelse av et uavhengig vegtilsyn.

- Økt fremkommelighet og høyere vegstandard i hele landet gjennom økte overføringer og bruk av alternative kontraktsformer for å få mer igjen for felleskapets ressurser.
- Innfasing av mer miljøvennlige biler gjennom blant annet en kraftig vridning i bilavgiftene slik at de mest miljøvennlige bilene blir billigere.

I kommende tiårsperiode (2010–2019) legger dette medlem opp til følgende bevilgninger innenfor samferdsel:

- 333 mrd. kroner til samferdsel, 12,5 mrd. kroner mer enn det Regjeringen har foreslått.
- Økte overføringer til kollektivtrafikken i kommunesektoren med over 10 mrd. kroner mer enn det Regjeringen har foreslått.
- Økte overføringer til jernbanen med over 30 mrd. kroner mer enn det Regjeringen har foreslått.
- Mer til trafiksikre veger gjennom å øke satsingen i planperioden med over 3,1 mrd. kroner årlig i forhold til dagens nivå i NTP (2006–2015). Totalsatsingen er på om lag 188 mrd. kroner, om lag 20,2 mrd. kroner lavere enn det som følger av Regjeringens forslag.

Rammefordelingen av statlige bevilgninger til de ulike transportformene som følger av Venstres forslag fordeler seg slik det går fram av forslag til vedtak.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

"Rammene til samferdselsformål for perioden 2010–2019 økes med 12,5 mrd. kroner og fordeler seg slik:

Rammefordeling statlige midler. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2009-kroner

	NTP 2006–2015	Saldert Budsjett 2009	2010–2013	2014–2019
Jernbaneformål	5 824	7 000	10 784	13 623
Vegformål inkl. kollektivtiltak i kommunesektoren	15 749	16 865	19 657	20 002
Kystverket	614	703	1 010	1 136
Sum	22 187	24 568	31 451	34 761"

I forhold til Regjeringens forslag omprioriterer Venstre om lag 41 mrd. kroner i hele planperioden, hvorav om lag 9,6 mrd. kroner i første fireårsperiode og 31,3 mrd. kroner i påfølgende seksårsperiode.

Om lag 9,6 mrd. kroner dekkes inn gjennom mer effektiv organisering innenfor utbygging av infrastruktur og innenfor jernbanen. Omtrent 18,8 mrd. kroner overføres fra vegbudsjettets utgiftsside.

Tabell 2: Inndekning og omprioriteringer i planperioden

	2010–2013 (mill. kr)	2014–2019 (mill. kr)	
OPS-prosjektering, større prosjekter veg	429	1 406	5 pst. innsparing lagt til grunn for veg, antar at 40 pst. uspesifiserte i siste periode går til større prosjekt
OPS-prosjektering, større prosjekter jernbane	853	1 930	5 pst. innsparing lagt til grunn for jernbane
Jernbaneverket	2 000	3 000	konkurransetsetting drift og vedlikehold
Post 30 Riksveginvesteringer	82	16 676	
Rv 2 Kongsvinger–Slomarka	250	–250	Forskyves, oppstart første periode
E16 Øye–Borlaug	620	440	Forskyves, oppstart siste periode
E6 Ringebu–Otta	500	450	Forskyves, oppstart siste periode
E6 Dal–Minnesund–Skaberud	400	–400	Forskyves, oppstart første periode
E105 Storskog–Hesseng	200	–130	Forskyves oppstart siste periode
Økte bevilgninger	4 300	8 200	
Sum omprioriteringer og inndekning	9 634	31 323	

Dette medlem vil peke på at reduserte bevilgninger i forhold til Regjeringens forslag til riksveginvesteringer ikke skal gå på bekostning av overføringen av midler til fylkene i forbindelse med forvaltningsreformen. Det legges også til grunn at Oslopakke 3 gjennomføres som forutsatt.

Dette medlem legger også til grunn rammen for satsing innen programområdene mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak og kollektivtiltak som følger av regjeringens forslag.

KOLLEKTIVTRANSPORT

Dette medlem vil peke på at det ikke er mulig å bygge seg ut av kø- og trengselen i allerede hardt pressede byområder. I de store byene er det forventet en kraftig befolkningsvekst i årene som kommer. For å sikre fremkommelighet, reduserte klimagassutslipp og et godt bymiljø betyr det at mer trafikk må over på kollektive transportløsninger.

Dette medlem vil gjennomføre en kraftig satsing på kollektivtrafikken ved å premiere de byområdene som fører en areal- og transportpolitikk som reduserer biltrafikken og øker bruken av kollektive transportmidler. Dette gjøres ved å styrke overføringene til den fylkeskommunale kollektivtrafikken med over 10 mrd. kroner utover Regjeringens forslag.

Dette medlem vil vise til belønningsordningen for kollektivtrafikken som ble innført av regjeringen Bondevik II for å gi et insentiv til satsing på kollektivtrafikken i kommunesektoren. Den har bidratt til å realisere blant annet ordningen med "rullende fortau" i Oslo og "bussmetroen" i Kristiansand. Ordningen omfatter i dag byområdene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim, Kristiansand, Tromsø, Drammen, Sarpsborg, Fredrikstad, Skien og Porsgrunn.

Dette medlem vil på bakgrunn av den kraftige økningen overføringene til kollektivtrafikken i kommunesektoren som følger av sitt forslag, utvide ordningen til å også omfatte "Vestfold-byen" – Tønsberg, Sandefjord, Horten og Larvik, og byene Åle-

sund, Haugesund, Moss, Bodø, Arendal og Mjøsregionen Lillehammer/Hamar/Gjøvik og Akershus.

Overføringene til kollektivtrafikken skal også omfatte planlegging og investeringer i bybaner. Det er en rekke slike prosjekter på trappene slik som bybanen i Bergen, på Nord-Jæren, Kolsåsbanen, ny Fornebu-bane og ny bane til Akershus universitetssykehus. Dette medlem vil peke på at dette er prosjekter som vil gi et vesentlig bedre og mer fremtidsrettet kollektivtilbud i de aktuelle byområdene.

JERNBANE

Dette medlem vil gi toget en ny rennesanse gjennom en offensiv satsing på utbygging av en mer moderne jernbane. Dette medlems nasjonale transportplan realiserer en rekke prosjekter som vil styrke togtrafikkens konkurransevne gjennom redusert reisetid og økt frekvens.

Dette medlem har som mål at vi innen 2020 skal komme ned på følgende reisetider med tog i Norge:

Bergen–Oslo	4 timer
Trondheim–Oslo	4 timer
Kristiansand–Oslo	3 timer
Oslo–Lillehammer/Skien/Halden	80 min

Som en oppfølging av disse målene vil dette medlem i perioden 2010–2019 øke bevilgningene til utbygging av infrastruktur på jernbanen med over 30 mrd. kroner mer enn Regjeringen. Det er en økning i forhold til NTP (2006–2015) på om lag 193 pst. i første fireårsperiode og 230 pst. i siste seksårsperiode.

Dette medlem vil vise til at Venstre vil realisere mange viktige prosjekter for redusert reisetid og økt kapasitet som for eksempel:

- Ringerikstunnelen på Bergensbanen
- Dobbelspor Hamar–Lillehammer
- Grenlandsbanen for sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen
- Dobbelspor Oslo–Ski – realiseres raskere
- Eidangerforbindelsen – forseres
- Dobbelspor Sandbukta–Moss–Kleberget – forseres
- Tiltak for redusert reisetid Vestfoldbanen, som for eksempel dobbelspor sør for Drammen, kurveutretting, kryssningsspor mv.

I tillegg satser dette medlem betydelig på økt hastighet på eksisterende toglinje. Nye prosjekter realiseres for hastigheter opp til 200 km/t som utgangspunkt, og det satses på å oppgradere store deler av dagens linjer til tilsvarende hastighet. Denne satsin-

gen danner også grunnlaget for å satse på enda høyere hastigheter i fremtiden.

Dette medlem vil peke på at i tillegg til redusert reisetid vil tiltakene innebære en kraftig økning i kapasiteten både innenfor gods- og persontrafikk på jernbanen, med over en dobling av godskapasiteten og mulighet for så hyppige avganger i lokal- og intercitytrafikken på Østlandet at rutetabellene blir overflødig. Dette tilbudet vil knytte byene sammen på en helt ny måte og vil skape en helt ny bo- og arbeidsmarkedsregion.

Dette medlem vil også legge forholdene til rette for at Flytoget AS kan utvide sin virksomhet til også å betjene Torp Lufthavn Sandefjord, Moss Lufthavn Rygge eller andre flyplasser i landet med jernbanetilknypning, og at dette kan gjøres i samdrift med annen lokal- eller regionaltrafikk i regi av Flytoget AS.

Dette medlem vil også peke på at organiseringen av jernbanen er preget av gammeldagse løsninger, og hvor de ressursene fellesskapet stiller til rådighet brukes på en lite effektiv måte. Produktiviteten i deler av togtrafikken har blant annet sunket kraftig de senere årene.

Dette medlem mener at et større mangfold av togoperatører på sporet er viktig for å skape mer dynamikk og å skjerpe fokus. NSB monopol kan og bør utfordres for å gi kundene et best mulig tilbud.

Dette medlem vil peke på at regjeringen Bondevik II satte Gjøvikbanen ut på konkurranse som første togstrekning i Norge. Dette bidro til 40 pst. flere avganger, betydelig passasjervekst, bedre tilrettelegging for funksjonshemmede og oppgraderte tog – for samme statlige støtte. Erfaringen viser at konkurranse på sporet er god miljø- og samferdselspolitikk i praksis, noe den rødgrønne regjeringen har valgt bort.

Dette medlem vil vise til at det også innenfor den statlige entreprenørvirksomheten er mye å hente. Da produksjonsavdelingen i Statens vegvesen i sin tid ble skilt ut som eget selskap, Mesta AS, ble det åpnet for full konkurranse om bygging og vedlikehold av veier. Dette medlem vil peke på at det har gitt mer veg igjen for pengene, med en anslått innsparing på om lag 1 mrd. kroner årlig. Tilsvarende potensial er det også innenfor jernbanen.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen avvikle NSBs togmonopol gjennom å videreføre konkurranseutsettningene av persontrafikken på sporet."

"Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette produksjonsoppgavene i Jernbaneverket og skille disse ut i et statlig selskap."

Prioritet nummer én i dette medlems togsatsing på kort sikt er å løse driftsproblemene på jernbanen i Osloområdet. Osloområdet er navet i det nasjonale jernbanenettet. Forsinkelser og innstillinger her forplanter seg i trafikken over hele landet.

Innenfor drift- og vedlikehold av jernbanen har den rødgrønne regjeringen sørget for at de beste løsningene velges bort – dersom de leveres av private entreprenører eller andre offentlig eide selskap. Dette er feil kurs. Dette medlem vil satse betydelig på drift- og vedlikehold av jernbanen i Osloområdet. Private eller andre offentlig eide aktører må slippes

til på sporet og få mer av ansvaret for et kontinuerlig og proaktivt vedlikeholdsopplegg.

For å løse togkaoset vil dette medlem:

- Sette av om lag 3 mrd. kroner på opprustning av jernbanenettet i Osloområdet.
- Sørge for at de beste løsningene innenfor drift- og vedlikehold av jernbanen tas i bruk ved åpne opp for full konkurranse om disse oppgavene.
- Åpne for at selskaper kan overta ansvaret for langsiktig vedlikehold på sporet, for eksempel gjennom en ordning med funksjonskontrakter.

Vestres jernbane- og kollektivsatsing. Påplussinger i forhold til Regjeringens forslag

	2010–2013 (mill. kroner)	2014–2019 (mill. kroner)	2020 (mill. kroner)
<i>Vestres påplussinger kollektiv og jernbane</i>	9 634	31 323	8 800
Kollektivtiltak kommunesektoren	2 050	8 000	
<i>Jernbaneinvesteringer</i>	7 584	23 323	7 800
Øvrige jernbanetiltak		500	
	reisetid [min]		
Bergensbanen (Oslo–Bergen)			6t 30 min
Opprusting Vossabanen			–15 min
Kryssingsspor, plattformtiltak, effektivisering ruteplan		1 000	–30 min
Øvrig oppgradering av linjen (kurveutretting, økt hastighet mv.)		1 000	–30 min
Ny Ringeriksbane			–1 t
<i>Sum Bergensbanen</i>			4 t
<i>Dovrebanen (Oslo–Trondheim)</i>			6t 30 min
Dobbeltspor Langset–Kleiverud–Stensrud			–25 min
Kryssingsspor, plattformtiltak, effektivisering ruteplan			–30 min
Dobbeltspor Hamar–Lillehammer	2 000	5 700	–20 min
Oppgradering av linjen (økt hastighet mv.)		2 000	–40 min
Kryssingsspor, plattformtiltak, effektivisering ruteplan			–30 min
<i>Sum Dovrebanen</i>			4t 05 min
<i>Sørlandsbanen (Oslo–Kr.sand)</i>			4 t 25 min
Eidangerforbindelsen	1 584	–1 500	
Grenlandsbanen (gitt Eidangerforb. dobbeltspor m.m.)		2 800	–1 t 10 min
Ytterligere tiltak for redusert reisetid (plattform, kryssingsspor, kurveutretting etc)		1 000	–15 min
<i>Sum Sørlandsbanen</i>			3 t

		2010–2013 (mill. kroner)	2014–2019 (mill. kroner)	2020 (mill. kroner)
<i>Intercity Oslo–Halden</i>	<i>1t 42 min</i>			
Dobbeltspor Sandbukta–Moss–Kleberget	–7 min	2 000	–2 000	
Dobbeltspor Oslo–Ski	–11 min			
Ruteeffektivisering	–10 min			
<i>Sum Oslo–Halden</i>	<i>1t 14 min</i>			
<i>Intercity Oslo–Skien</i>	<i>2t 46 min</i>			
Tiltak for redusert reisetid, som for eksempel dobbeltspor sør for Drammen, kurveutretting, kryssningsspor mv.	–35 min		4 000	2 800
Dobbeltspor Barkåker–Tønsberg	–4 min			
Eidangerforbindelsen	–22 min			
Ruteeffektivisering	–25 min			
<i>Sum Oslo–Skien</i>	<i>1 t 20 min</i>			
<i>Intercity Oslo–Lillehammer</i>	<i>2t 15 min</i>			
Dobbeltspor Langset–Kleiverud–Stensrud	–25 min			
Dobbeltspor Hamar–Lillehammer	–20 min			
Ruteeffektivisering	–15 min			
<i>Sum Oslo–Lillehammer</i>	<i>1t 15 min</i>			
<i>- Hvorav Oslo–Hamar</i>	<i>50 min</i>			

Med ruteeffektivisering menes endret stoppemønster el. direktetog

ALTERNATIVE KONTRAKTSFORMER

Dette medlem vil videreføre satsingen på alternative kontraktformer for en mer sammenhengende og rasjonell utbygging av infrastruktur. Mange infrastrukturprosjekter skal iverksettes de neste 10 årene. Dessverre er kapasiteten på planlegging og bygging begrenset og vi må få mest mulig effekt av de midlene som brukes på veg- og jernbanebygging.

Dette medlem vil ta i bruk OPS-kontrakter (offentlig-privat samarbeid) for bygging av nye veg og jernbanestrekninger. Dette medlem viser til at erfaringer fra OPS-prosjekter viser inntil halvert byggetid. Det gjør at OPS-kontrakter øker samfunnsfordelene ved prosjektene ved at folk og næringsliv får glede av infrastrukturen langt raskere. Dette medlem vil også peke på at OPS-kontrakter i større grad åpner for å ta i bruk utenlandske entreprenører for å øke konkurransen om denne typen jobber i Norge. Økt konkurranse kan gi lavere kostnader. I tillegg forhindres budsjettsprekker fordi utbygger tar mer av risikoen, og vegen eller jernbanen blir bygget med høy kvalitet ettersom vedlikehold for 25 år inngår i kontrakten. OPS-prosjekter kan også gjennomføres rimeligere enn tradisjonelle vegprosjekter fordi kontinuitet og rasjonell framdrift sikres i utbyggingen.

Til tross for disse fordelene vil dette medlem peke på at den rødgrønne regjeringen har satt en stopper for en videre utvikling og bruk av denne kontraktformen.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen ta i bruk OPS-kontrakter på større prosjekter innenfor veg- og jernbaneutbygging."

VEG

Dette medlem vil peke på at gjennom å øke satsingen på veg og ved å flytte mer trafikk over fra veg og over til bane og kjøll, vil dette medlem sørge for et sikrere og bedre vegnett i hele landet. I tillegg til de menneskelige lidelsene påfører trafikkulykker samfunnet inntil 26 mrd. kroner i årlige kostnader. Sikre veger må prioriteres. Totalt legger dette medlem opptil å bruke 188 mrd. kroner på vegformål gjennom planperioden. I perioden er det lagt til grunn å bruke i alt 57,72 mrd. kroner til trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksvegene. De gjennomsnittlige årlige midlene til disse oppgavene

vil dermed øke med 1 287 mill. kroner eller 28,7 pst. i forhold til NTP 2006–2015.

Investeringsrammen på veg er på om lag 58 mrd. kroner. Det tilsvarer en økning på om lag 50 prosent i forhold til NTP (2006–2015).

Dette medlem vil også legge til grunn en årlig ramme på én mrd. kroner til rassikring. Dette er en årlig økning på vel 660 mill. kroner, sammenliknet med NTP 2006–2015. Midlene skal brukes på både riks- og fylkesveger, med 50 pst. fordeling. Det legges opp til samme andel bompengefinansiering som det som følger av Regjeringens forslag.

Dette medlem vil blant annet prioritere utbygging av kyststamveg Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim og tilgrensende vegnett. Vestlandsregionen står for en stor del av verdiskapningen i Norge. Dette medlem mener det er viktig å sikre bedriftene i denne regionen nær tilgang til markedene og å utvide arbeidsmarkedet i denne landsdelen.

For å styrke det systematiske arbeidet med trafiksikkerhet vil dette medlem opprette et uavhengig vegtilsyn, på lik linje med det som er etablert innenfor luftfarten og jernbanen. Jernbanetilsynet og luftfartstilsynet er frittstående i forhold til Jernbaneverket og Avinor og driver tilsyn med både private og offentlige bedrifter som driver transportvirksomhet og som står for bygging og drift av infrastruktur.

Dette medlem ser ikke noen grunn til å behandle vegsektoren vesentlig annerledes med hensyn til organiseringen av sikkerhetsarbeidet. Det er uheldig at Statens vegvesen i dag sitter med ansvaret for tilsyn samtidig som de har ansvaret for både økonomi og fremdrift i prosjektene.

Dette medlem vil ha en klarere rollefordeling i trafiksikkerhetsarbeidet gjennom å opprette et uavhengig vegtilsyn for veginfrastrukturen, og fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et frittstående vegtilsyn for å styrke trafiksikkerhetsarbeidet."

EN MER MILJØVENNLIG BILPARK

Dette medlem vil peke på at det i store deler av landet finnes få eller ingen alternativer til bilen. Slik vil det være også i fremtiden. Dette medlem er ikke imot bilen, men imot utslippene. Dette medlem vil fase miljøbilene raskere inn bilparken gjennom aktiv bruk av avgiftspolitikken. Målet er at det gjennomsnittlige utslippet fra nye biler er på under 120 g CO₂/km innen 2012. For å oppnå dette vil dette medlem:

- Vri bilavgiftene slik at de mest miljøvennlige bilene blir billigere – og ta igjen på bensinslukerne.

- Øke vrakpanten kraftig dersom man samtidig går til innkjøp av en ny miljøbil.
- Sikre omsetning av minst 10 pst. biodrivstoff og hydrogen innen 2013 produsert etter strenge krav til bærekraftighet og forutsatt at annengenerasjons biodrivstoff er kommersielt tilgjengelig.

2. GRUNNLAGET FOR MELDINGEN

2.1 Sammendrag

Oppfølging av NTP 2006–2015

Stortingets NTP-vedtak for perioden 2006–2009, jf. St.meld. nr. 24 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015 og Innst. S. nr. 240 (2003–2004, er oppfylt med henholdsvis 108,2 og 105,8 pst. for jernbane og veg, inkludert tiltakspakken. For Kystverket sin del er NTP-rammen oppfylt med 112,1 pst. Luftfartens infrastruktur er selvfinansierende og ligger utenfor de økonomiske rammene.

Vedlikeholdet av infrastruktur har vært forsømt over mange år av flere regjeringer. Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket har også undervurdert behovet for vedlikehold i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006–2015. Budsjettene til drift og vedlikehold er derfor økt betydelig i forhold til Nasjonal transportplan.

For en nærmere omtale vises det til St.prp. nr. 1 (2008–2009) for Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet.

PLANPROSESS

Grunnlaget for prioriteringar og politikktutforming er lagt gjennom eit nært samarbeid mellom Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet, dei tre statlege transportetatane (Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen) og Avinor AS, fylkeskommunane og storbyområda Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Den politiske dialogen undervegs har vore styrka gjennom regionvise møte på politisk nivå mellom departementa og fylkeskommunane/storbyane i to rundar. Det er òg dratt nytte av konsultasjonar med, og bidrag frå, ulike interesseorganisasjonar. Samferdselsdepartementet sin strategi for norsk luftfart frå 2008 har òg fungert som eit innspel til planen.

Transportetatane la i januar 2008 fram sitt felles grunnlagsmateriale for Nasjonal transportplan 2010–2019. Forslaget ble utarbeidet innenfor en årlig beregningsteknisk økonomisk planramme satt lik Regjeringens forslag til budsjett for 2007 og med føringer som følge av forrige NTP og Stortingets behandling av denne, føringer som følger av nasjonalt og internasjonalt regelverk samt retningslinjer gitt av Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og

kystdepartementet. Høringsopplegget er nærmere omtalt i kapittel 2 i meldinga.

EKSTERN KVALITETSSIKRING

Det ble i 2005 innført et nytt element i planprosessen gjennom innføring av ekstern kvalitetssikring av konseptvalg i tidlig planfase (KS1). Formålet med ordningen er å sikre tilfredsstillende styring med planlegging av store prosjekt på et tidlig stadium. KS1 gjelder for statlige investeringer over 500 mill. kroner.

Planprosesser i transportsektoren er tidkrevende, bl.a. fordi det er omfattende utredninger og flere beslutningsnivåer involvert i prosessen. Innføringen av KS1 i sektoren er tilpasset dette gjennom en gradvis og fleksibel innføring av systemet. Regjeringen har valgt å unnta flere prosjekt fra KS1 i en overgangsfase, bl.a. av tids- og kapasitetshensyn.

Regjeringen tar sikte på å foreta en vurdering av KS1-ordningen i samferdselssektoren, herunder om sammenhengen mellom ressursbruk og nytte ved ordningen er hensiktsmessig. Vurderingen vil også omfatte forholdet til planprosesser etter plan- og bygningsloven. For neste Nasjonal transportplan vil det på stamnettet være krav om KS1 for alle prosjekter over utløsende beløp.

FORVALTNINGSREFORMEN

Forvaltningsreformen vil tre i kraft 1. januar 2010, samtidig som planperioden for meldingen innledes.

Ansvar for det vesentligste av øvrig riksvegnett og øvrige riksvegferjer overføres fra staten til fylkeskommunene. Overføringen representerer en overføring av store økonomiske verdier og rammer til fylkeskommunene. Fylkeskommunene overtar dette vederlagsfritt. Fylkeskommunene overtar ansvaret for øvrig riksvegnett og øvrige riksvegferjer med den standard det har og med tilhørende rettigheter og plikter slik de er på overføringstidspunktet.

Når forvaltningsreformen trer i kraft fra 2010, vil de riksvegene som overføres fylkeskommunene bli benevnt fylkesveger, i likhet med de vegene som er fylkesveger i dag. De riksvegene Oslo kommune får ansvaret for, skal benevnes kommunal veg. Stamvegnettet og den delen av øvrig riksvegnett som staten skal ha ansvaret for, skal benevnes riksveg.

Vegadministrasjonen vil bestå som i dag. Når det gjelder trafikant- og kjøretøyområdet vil dette fortsatt forbli statlig som del av Statens vegvesen, og gjeldende regelverk forutsettes videreført på dette området.

Finansieringen av øvrig riksvegnett som blir overført, vil skje gjennom rammetilskuddet til fylkeskommunene, som bevilges over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett.

Det er viktig å få avklart en del forhold framover i forbindelse med gjennomføringen av reformen. Dette gjelder for eksempel definisjonen av Statens vegvesens sektoransvar på områder som trafikksikkerhet, kollektivtransport, miljø- og sykkelpolitikk.

2.2 Komiteens merknader

2.2.1 *Oppfølging av NTP 2006–2015*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at regjeringen Stoltenberg II har oppfylt de økonomiske rammene som ble lagt i Stortingets vedtak av Nasjonal transportplan 2006–2015. Med statsbudsjettet for 2009 er rammene overopplylt med 1,9 mrd. kroner. Tiltakspakken for arbeid innebærer en ytterligere satsing på samferdsel på om lag 3,8 mrd. kroner.

Flertallet er svært tilfreds med Regjeringens satsing på samferdsel gjennom de 4 årene med flertallsregjering. Til tross for det betydelige løftet som er foretatt i perioden, er utfordringene innenfor samferdselsområdet så store at det er helt nødvendig med en enda sterkere prioritering av dette området framover.

Flertallet slutter seg til de utfordringene Regjeringen peker på i meldingen:

- Vedlikehold av vei og jernbane har vært nedprioritert over flere år, derfor er vei og jernbanenettet så nedslitt at det trengs en ekstraordinær innsats. Det har Regjeringen startet i perioden, og trapper ytterligere opp i forslaget til NTP
- Fortsatt er det altfor mange som dør og blir hardt skadd i trafikken.
- Klimaendringene, og transportsektorens store andel av klimagassutslippene, gjør at målet om bærekraftig transport har fått en langt mer framtrædende plass i denne transportplanen enn den forrige, og er et av de førende målene i transportpolitikken.
- Trafikkveksten er langt større enn det som var grunnlaget for forrige plan, og er økende. Det fører til stor belastning på et veinett som mange steder er nedslitt.
- Befolkningsveksten i og rundt de store byene blir sterk fram mot 2020, sammen med generell økonomisk vekst, økt bilhold og økt arbeidspending gir dette økt press på transportsystemet.
- Vi må få mer gods på bane og sjø. Det kreves ytterligere investeringer.

Utfordringene er store, men flertallet mener forslaget til NTP svarer på disse utfordringene, og at de tiltakene og rammene som foreslås, vil bidra til at vi tar et langt skritt mot å nå målene for transportpo-

litikken, nemlig et mer effektivt, trafikksikkert, bærekraftig og tilgjengelig transportsystem i Norge.

Med en ramme på 322 mrd. kroner for de neste 10 årene, 100 mrd. kroner og 45 pst. over inneværende NTP, trappes samferdselssatsingen ytterligere kraftig opp.

Komiteen viser til at en dobling av investeringene i jernbane vil legge grunnlaget for en kraftig vekst i persontogtrafikken i storbyregionene og for en dobling av mengden gods på skinner. Samtidig skal nye strekninger planlegges og bygges. I forbindelse med planleggingen skal det også vurderes om nye strekninger kan inngå i framtidige høyfartslinjer mellom landsdelene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti påpeker at regjeringen Stoltenberg II ikke har oppfylt Nasjonal transportplan 2006–2015, og at regjeringspartiene dermed ikke har dekning for påstandene fra blant annet Kristin Halvorsen 7. oktober 2008 om at Regjeringen overoppfyller transportplanen.

Disse medlemmer vil særlig peke på at det norske vegnettet har forfalt under regjeringen Stoltenberg II. Disse medlemmer viser til tall fra Opplysningsrådet for Veitrafikken gjengitt i Aftenposten 26. mars 2009 som viser at forfallet på vegnettet som blir fylkenes ansvar fra nyttår, er på mellom 25 og 27,5 mrd. kroner. I tillegg kommer et betydelig vedlikeholdsetterslep på riksveger som forblir statlige også etter reformen. Disse medlemmer vil påpeke at dette innebærer at vedlikeholdsetterslepet har økt siden OFV i mai 2006 la frem tall som viste at vedlikeholdsetterslepet på riksveger den gang utgjorde 12,1 mrd. kroner og vedlikeholdsetterslepet på fylkesveger utgjorde 11 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 9 fra komiteen der det kommer frem at flere vegprosjekter som var med i NTP 2006–2015 St.meld. nr. 24 (2003–2004), ikke videreføres i NTP 2010–2019, jf. St.meld. nr. 16 (2008–2009).

Disse medlemmer vil også vise til statsrådets svar på spørsmål nr. 3 fra transport- og kommunikasjonskomiteen til St.prp. nr 1 (2008–2009) der det kom frem at en rekke prosjekter hadde lavere statlige bevilgninger i perioden 2006–2009 enn i Statens vegvesens handlingsprogram for denne perioden.

Disse medlemmer registrer at regjeringen Stoltenberg II prøver å skape dekning for påstandene om overoppfyllelse av NTP 2006–2015 ved å vise til de økonomiske rammene som ble lagt i Stortingets vedtak av Nasjonal transportplan 2006–2015. Disse medlemmer mener at det blir feil å ikke ta høyde for prisvekst innen anleggssektoren, og vil i den forbindelse vise til at SSBs byggekostnadsindeks for veganlegg har økt fra 102,6 i 2004 til 127,8 i 2008. Disse medlemmer viser til at samferdselsministerens svar på Dokument nr. 15 (2008–2009), Spørsmål nr. 818, underbygger dette.

Disse medlemmer registrerer Regjeringens omtale av et såkalt taktskifte i bevilgningene til samferdselsformål. I realiteten viser det seg imidlertid at det er bygget mindre vei til en høyere kostnad i perioden 2005–2009, enn hva tilfellet var i perioden 2001–2005. Økte råvarekostnader har blant annet ført til at det ble lagt 400 km mindre ny asfalt i 2008 enn i 2007. Disse medlemmer konstaterer at det i Regjeringens totale samferdselssatsning i perioden også ligger inne om lag 1 mrd. kroner ekstra til ferjedriften, som har fått økte driftsutgifter som følge av økt råvarepris.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at 20 år med bompenger i perioden 1990–2009 har medført at bilistene har betalt 57 mrd. kroner, og at 40 mrd. av dette er brukt til vegprosjekter mens de resterende 17 mrd. kroner er brukt til rentekostnader og innkrevingskostnader. Disse medlemmer viser til at dette er kostnader bilistene har blitt påtvunget av de andre partiene. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til svar på spm. 248 fra Finanskomiteen/Fremskrittspartiets fraksjon av 9. oktober 2008, vedlegg 4:

Tabell 6: Fordeling av bompengeinntekter i perioden 1990–2007

år	Brutto bompengeinntekter	Driftskostnader	Netto finanskostnader	Mill 2008-kr
				Netto bompengeinntekter
1990	850,6	122,0	478,1	250,6
1991	982,8	146,1	638,6	198,1
1992	1 309,2	143,6	837,7	328,0
1993	1 448,9	149,5	743,5	556,0
1994	1 498,0	151,9	563,1	783,0
1995	1 891,3	181,4	672,7	1 037,2
1996	1 991,6	192,4	611,5	1 187,7

år	Mill 2008-kr			
	Brutto bompengainntekter	Driftskostnader	Netto finanskostnader	Netto bompengainntekter
1997	2 097,0	211,2	567,5	1 318,3
1998	2 256,2	229,7	576,0	1 450,5
1999	2 351,9	246,7	678,3	1 426,9
2000	2 382,8	258,2	570,3	1 554,3
2001	2 946,9	360,4	682,2	1 904,3
2002	3 643,7	456,4	665,6	2 521,6
2003	3 626,9	419,1	509,6	2 698,2
2004	4 116,0	469,4	385,7	3 260,9
2005	4 484,3	490,6	296,9	3 696,8
2006	4 119,2	483,3	444,5	3 191,4
2007	4 146,0	540,1	358,2	3 247,8
sum	46 143,4	5 251,9	10 280,0	30 611,6

Omregnet til 2008-prisnivå med Finansdepartementets indekser for prisomregning.

Disse medlemmer viser til egne beregninger som viser at følgende tall for 2008 og 2009:

Tabell 7: Bompengainntekter årene 2002 til 2009

år	Brutto bompengainntekter	Driftskostnader	Netto finanskostnader	Netto bompengainntekter
2008	4 746,0	482,0	511,0	3 753,0
2009	5 990,0	479,0	754,0	4 757,0
SUM				
1990–2009	56 879,0	6 213,0	11 545,0	39 121,0

Disse medlemmer viser til at det er vesentlig mer bompenger med rødgrønn regjering enn under regjeringen Bondevik II:

	Bompengainntekter
2002	3 235 927
2003	3 273 339
2004	3 786 530
2005	4 202 703
Sum	14 498 499
2006	4 043 762
2007	4 044 917
2008	4 746 864
2009	5 990 000
Sum	18 825 543
Økning	30 %

2.2.2 Planprosess

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, vil holde fram at etatene, Avinor AS og departementet har gjennomført en omfattende og god prosess før fremleggelsen av forslaget til NTP. I framtida bør prosessen organiseres slik at planen blir enda mer enhetlig, og på en enda bedre måte vurdere transportformene i sammenheng.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at planprosessen for å bygge veger i Norge kan medføre total tidsforbruk på 4–20 år og at normal tidsbruk er 9 år. I tillegg til dette kommer tiden det tar å bygge selve vegen. Disse medlemmer viser også til at det faktisk mangler planer som kan muliggjøre en forsert og omfattende utbygging av veger. Disse medlemmer mener det er nødvendig med tiltak som kan redusere planleggingstid, øke planproduksjonen og sikre en planberedskap.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram sak med forslag om tiltak for å redusere planleggingstiden for vegbygging i Norge, øke planproduksjonen og sikre en planberedskap for utbygging og vedlikehold av et moderne, sikkert og miljøvennlig vegnett."

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

de store etterslep 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 gjennomgår 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. Disse medlemmer ønsker i utgangspunktet en planperiode på 25 år.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener Nasjonal transportplan må bli av betydelig mer overordnet karakter, hvor alle transportformene ses mer i sammenheng. Dette innebærer i realiteten at etatene må planlegge mer helhetlig og med bedre planleggingsverktøy. Disse medlemmer mener det må planlegges slik at det blir bedre mulighet for å fremskynde prosjekter.

Disse medlemmer vil peke på behovet for at det overordnede planleggingsarbeidet i fremtiden må vurdere ulike transportbærere i forhold til hverandre. Det må planlegges for ulike scenarier, hvor for eksempel investeringer i høyhastighetstog vil ha innvirkning på videre utbygging av flyplasser.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen innarbeide rutiner hvor ulike samferdselsprosjekter kan planlegges uavhengig av om prosjektet er endelig vedtatt og hvor ulike transportbærere måles i forhold til hverandre."

INNØSNING OG BÅNDEGGING AV EIENDOM TIL INFRASTRUKTUR

Komiteen påpeker at forholdene knyttet til innløsning og båndlegging av eiendom til infrastruktur er et generelt problem. Av hensyn til samfunnets behov for planlegging og gjennomføring av samferdselsløsninger vil enkelte til tider måtte avstå eiendom, men å la eiere og beboere leve i det uvisse i

mange år når det gjelder innløsningstidspunkt, er å legge en urimelig tung byrde på enkeltpersoner for oppgaver som er statens ansvar og i samfunnets interesse.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til representantforslag i Dokument nr. 8:82 (2007–2008), og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest fremme forslag om retningslinjer for båndlegging og innløsning av boligeiendommer i forbindelse med samferdselsprosjekter, som sikrer at båndlegging automatisk følges opp med tilbud om innløsning."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti foreslår videre:

"Stortinget ber Regjeringen etablere en ordning som automatisk gir personer som får båndlagt sin eiendom til infrastrukturformål, rett til å innløse eiendommene til markedsverdi umiddelbart etter at planene er godkjent."

2.2.3 Ekstern kvalitetssikring

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, merket seg at noen planprosesser innenfor samferdselsfeltet tar for lang tid. Flertallet ønsker mer effektive planprosesser, og vil be Regjeringen vurdere tiltak for å effektivisere prosessene. KS1 er et svært viktig instrument for å sikre god styring med planleggingen av store prosjekt og at de konseptene som velges, er i tråd med fastsatte målsettinger. I tråd med stortingsmeldingen vil flertallet understreke viktigheten av at KS1 må komme i starten av prosessen. Flertallet mener det er spesielt viktig å gjennomføre KS1 på bypakker, og igjen tidlig i prosessen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at hensikten med konseptvalgutredning er å vurdere alternative måter å løse transportbehov på og beslutte om man skal starte planlegging etter plan- og bygningsloven. Disse medlemmer viser til at det i 2005 ble innført et nytt element i planprosessen gjennom innføring av ekstern kvalitetssikring av konseptvalg i tidlig planfase (KS1), for statlige investeringer over 500 mill. kroner. Disse medlemmer mener at det må være en avveining mellom ressursbruk og nytte ved ordningen, og ønsker en høyere grense for prosjektstørrelse som utløser KS1 enn 500 mill. kroner. Disse

medlemmer viser til at det som følge av forvaltningsreformen ikke vil være krav om KS1 på dagens øvrige riksvegnett hvis det ikke legges opp til bompengefinansiering, og at manglende kvalitetssikring derved vil kunne komme som en naturlig følge av reformen.

2.2.4 Forvaltningsreformen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til den endrede rolledelingen som følge av regionreformen. Flertallet finner det ikke ønskelig at det som en følge av reformen bygges opp parallelle administrasjoner i fylkene og Statens vegvesen. Det er viktig at Statens vegvesen beholder sin kompetanse. Statens vegvesen skal være det faglige organet både for fylkene og staten. Flertallet vil understreke meldingens vektlegging av fylkene sitt ansvar for å ivareta nasjonale mål.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at Regjeringen går inn for å overføre 17 150 km med riksveg til fylkene, dvs. 60 pst. av riksvegnettet. Disse medlemmer viser til tall fra Opplysningsrådet for Veitrafikken gjengitt i Aftenposten 26. mars 2009 som viser at forfallet på vegnettet som blir fylkenes ansvar fra nyttår, er på mellom 25 og 27,5 mrd. kroner.

Disse medlemmer er imot enhver form for unødvendig byråkrati og sløsing med skattebetalernes penger, og det er åpenbart at det mest effektive hadde vært å gjøre det motsatte av Regjeringen. Disse medlemmer ønsker derfor å nedlegge fylkene, fordele oppgavene mellom kommunene og staten, og derved fjerne en tyngende byråkratisk byrde fra skattebetalernes skuldre. Isteden for å overføre dårlig vedlikeholdte riksveger fra staten til fylkene, burde man isteden la kommunene og staten overta ansvaret for dagens fylkesveger. Disse medlemmer kjemper for enkeltmenneskets frihet og rettigheter i kampen mot det stadig mer kvelende byråkratiet, og at vi derfor ikke vil akseptere en regionsreform som nok engang beslaglegger store deler av fellesskapets ressurser.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet og Høyre har vært svært tydelige på nedleggelse av fylkene og viser til Innst. S. nr. 166 (2006–2007), jf. St.meld. nr. 12 (2006–2007) Regionale fortrinn – regional framtid, og videre at dette ble fulgt opp i Innst. O. nr. 30 (2008–2009), jf. Ot.prp. nr. 10 (2008–2009) Lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen). Disse medlemmer viser til sine merknader til Ot.prp. nr. 68 (2008–2009), der disse medlemmer fulgte opp politikken fra Innst. S. nr. 166

(2006–2007) ved å gå imot forslaget. Disse medlemmer er svært skeptiske til Regjeringens politikk om å innskrenke eiendomsretten ved å utvide byggeforbudet for tilstøtende områder til fylkesveg fra 15 til 50 m fra vejen.

Disse medlemmer viser til overføring av dårlig vedlikeholdte veier fra staten til fylkene i utgangspunktet var ulovlig etter vegloven § 7, siste ledd, som lyder:

"Vedtak etter første og andre ledd kan likevel ikkje settast i verk utan at vegen oppfyller tekniske krav etter nærare retningslinjer gitt av departementet."

Disse medlemmer viser til at regjeringen har omgått dette ved å lage en egen lov om overføring av veiene, jf. Ot.prp. nr. 68 (2008–2009), og at dette blant annet innebar en betydelig innskrenking av eiendomsretten til dem som har eiendommer langs eksisterende fylkesveier.

Disse medlemmer viser til at omklassifiseringen av veger betyr at Stortingets kontroll over norsk infrastruktur svekkes. Disse medlemmer viser til at det samme gjelder omklassifisering av ferjesamband.

Disse medlemmer viser til statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 155 fra komiteen, der det kommer frem at det mangler mellom 5,5 og 6,1 mrd. kroner i ramme til dagens øvrige riksveger dersom de skulle fått samme økonomiske ramme som Regjeringen i forslag til NTP 2010–2019 gir stamvegene. Disse medlemmer gjengir for ordens skyld her svaret:

"Svar:

- i) Om ein føreset fullt låneopptak kvart år i tiårsperioden, vil staten sine utgifter til rentekompensasjonsordninga fordele seg slik: i fyste NTP-perioden (2010–2013) er gjennomsnittlege årlege utgifter 248 millionar 2009-kroner. I andre periode (2014–2019) ligg nivået for utgiftene på 839 millionar 2009-kroner i årlege gjennomsnitt. Om ein ynskjer å sjå meir detaljert på tala, til dømes på dei einstilte åra:

2010:	62 millionar
2011:	186 millionar
2012:	310 millionar
2013:	434 millionar
2014:	558 millionar
2015:	680 millionar
2016:	796 millionar
2017:	903 millionar
2018:	1002 millionar
2019:	1093 millionar

 Alle tal er i 2009-kroner. Her må ein merke seg at ein har rekna med ei rente på om lag 6 pst. Nivået på rentene har endra seg sidan berekninga vart gjort, og vil høgst truleg endra seg vidare òg.
- ii) Auken i rammene til stamvegane isolert sett er på 52,5 pst sett i høve til rammene i NTP-perioden 2006–2015. (Dette talet er for heile NTP-perio-

den (2010–2019), og føreset at dei økonomiske rammene til mellom anna rassikring og OPS vert vedteke av Stortinget slik dei ligg i NTP-framlegget).

- iii) Staten sine løyvingar til fylkeskommunane av øvrige riksvegar blir presentert i kommuneproposisjonen for 2010. I NTP er det lagt til grunn budsjetttrammene for 2009 samt rentekompensasjonsordninga. Auken i rammene i NTP 2010–2019 til øvrige riksvegar isolert sett blir då 19,1 pst. sett i høve til rammene i NTP-perioden 2006–2015. Då er rentekompensasjon teke med i berekninga, og tala føreset mellom anna òg at rassikring blir lik det som ligg i NTP-framlegget. Kor stor den samla auken blir vert klart i kommuneproposisjonen.
- iv) Auken i rammene i NTP 2010–2019 til øvrige riksvegar isolert sett er på 9,6 pst sett i høve til rammene i NTP-perioden 2006–2015 når ein ser bort frå rentekompensasjonen, alt anna likt punkt iii) over. Kor stor den samla auken blir vert klart i kommuneproposisjonen.
- v) Om ein skal ha lik vekst for øvrige riksvegar som for stamvegar i NTP 2010–2019, må ein ha ei økonomisk ramme på 9,73 milliardar 2009-kronar til desse vegane. Auken i rammene til øvrige riksvegar isolert sett må vera på 3,35 milliardar sett i høve til rammene i NTP-perioden 2006–2015, og 2,14 milliardar ytterlegare auke i høve til NTP 2010–2019 når ein tek omsyn til rentekompensasjonen. Då tala for "sams vegadministrasjon" ikkje er fastlagde, er dette halde utanom berekninga.
- vi) Om ein skal ha lik vekst for øvrige riksvegar som for stamvegar, må ein ha ei økonomisk ramme på 9,73 milliardar 2009-kronar til desse vegane. Auken i rammene til øvrige riksvegar isolert sett må vera på 3,35 milliardar sett i høve til rammene i NTP-perioden 2006–2015, og 2,74 milliardar ytterlegare auke i høve til NTP 2010–2019 når ein ikkje tek omsyn til rentekompensasjonen. Då tala for "sams administrasjon" ikkje er fastlagde, er dette halde utanom berekninga."

Disse medlemmer går imot overføringen av veger til fylkene. Disse medlemmer viser til at Stortinget og Odelstinget også behandlar overføringen av øvrige riksvegar til fylkene i andre saker. Disse medlemmer vil derfor vise til sine merknader om dette i forbindelse med Ot.prp. nr. 68 (2008–2009), St.prp. nr. 68 (2008–2009) og St.prp. nr. 72 (2008–2009). Disse medlemmer viser til sine merknader i innstillingens kapittel 6.2.2. om de økonomiske aspektene ved overføring av øvrige riksvegar til fylkene. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen stoppe forvaltningsreformen."

Komiteen medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil gi Statens vegvesen en friere og mer operativ stilling enn i dag. Stortinget

skal vedta overordnede retningslinjer, men skal ikke detaljstyre de mindre prioriteringene. På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeid for å omdanne Statens vegvesen, gjennom en vurdering av alternative, fristilte selskapsformer, herunder statlig aksjeselskap."

"Stortinget ber Regjeringen opprette et uavhengig vegtilsyn. I arbeidet med dette skal det vurderes hvorvidt det nye tilsynet også skal ha tilsynsansvar for biler og trafikanter."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan, og ønsker å opprette et uavhengig vegtilsyn. Som ledd i fristillingen av vegvesenet bør det vurderes hvorvidt dette også skal ha tilsyn med bilene og trafikantene.

Disse medlemmer viser til at Høyre stemte mot forvaltningsreformen. En bedre forvaltningsmodell etter disse medlemmers syn har dermed to nivåer – stat og kommune. Det vises til følgende fra Innst. O. nr. 30 (2008–2009), jf. Ot.prp. nr. 10 (2008–2009) Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen):

"Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at fylkeskommunene i høringsrunden har vært klare på at overføring av ansvar for hoveddelen av riksvegene også må innebære at de settes økonomisk i stand til å sikre å ta igjen det vedlikeholdsetterslepet som er på vegene. Disse medlemmer viser til at vegloven stiller krav om at veger som skal overføres mellom forvaltningsnivåer skal være i "høvelig stand". Fylkeskommunene har også gitt uttrykk for at det må overføres kompetanse fra Statens vegvesen. Disse medlemmer viser til at de økonomiske forholdene knyttet til overføringen ikke er klargjort i proposisjonen og at det i proposisjonen avklares at det ikke skal overføres kompetanse fra Statens vegvesen til fylkeskommunene i forbindelse med ansvarsoverføringen. Disse medlemmer viser til nærmere omtale av temaet i sine merknader i Innst. S. nr. 166 (2006–2007) og går på denne bakgrunn imot forslag om å overføre ansvaret for en stor andel av de øvrige riksvegene til fylkeskommunene."

Videre viser disse medlemmer til Ot.prp. nr. 68 (2008–2009) om lov om overføring av rettigheter og forpliktelser ved omklassifisering av veg etter veglov § 62 tredje ledd i forbindelse med forvaltningsreformen, hvor Høyre vil stemme mot avvikelse fra vegloven § 7 ved overføring – altså at staten skal kunne overføre statlig veg uten at veglovens ordinære bestemmelser om omklassifisering og retningslinjer for tekniske krav skal gjelde.

3. KUNNSKAPSGRUNNLAG OG TRANSPORTFORSKNING

3.1 Sammendrag

I kapittel 3 i meldingen blir det gitt en oversikt over hovedtrekkene i Samferdselsdepartementets forskningspolitikk.

Regjeringen vil bidra til å utvikle et best mulig kunnskapsgrunnlag for utvikling av transportsektoren og transportpolitikken. Kunnskapsgrunnlaget omfatter forskning og utvikling både i regi av Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, transportetatene, Avinor og andre. Forskning gir oss kunnskap om positive og negative virkninger av transport for næringsliv og regional utvikling, generelle samfunnsmessige virkninger, ulykker, helse, natur og kulturmiljø. Relevant statistikk er et grunnlag for både FoU, politikktutvikling og offentlig og privat planlegging.

Fagdepartementene har et sektoransvar for forskning på sitt område, og har dermed et overordnet ansvar for at det finnes kompetansemiljøer og at det foregår en langsiktig kunnskapsutvikling i transportsektoren.

En grunnleggende del av kunnskapsgrunnlaget, og en forutsetning for mye annen FoU-virksomhet er relevant statistikk av god kvalitet.

De viktigste forskningsprogrammene for transportforskning er: Framtidens rene energisystemer (RENERGI), næringslivets transport og ITS (SMARTRANS), risiko og sikkerhet i transportsektoren (RISIT), program for overordnet transportforskning (POT) og videre Maroff-programmet som går i regi av Norges forskningsråd og skal bidra til innovasjon og verdiskapning i de maritime næringene.

Departementet vil revidere forskningsstrategien i løpet av 2009. Samferdselsdepartementet vil i dette arbeidet legge opp til en bred prosess som involverer forskningsmiljøene, næringslivet og myndigheter.

Noen sentrale tema som peker seg allerede ut: Klimaendringene og miljøproblemer, sikkerhet i transportsektoren, næringslivets transportbehov og sammenhengende og tilgjengelig transporttilbud.

3.2 Komiteens merknader

Komiteen vil framheve viktigheten av relevant samferdselsforskning.

Komiteen vil styrke arbeidet med intelligente transportsystemer (ITS). Bruken av IKT er viktig for å øke kapasitetsutnyttelsen og effektivisere transportsektoren. Dette kan blant annet redusere transportkostnadene for næringslivet og styrke kollektivtrafikken. Økt sikkerhet og bedre miljø er andre viktige elementer.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, peker på at tiltak som virker for redusert utslipp fra transportsektoren i byområder, er eksempel på et spesielt viktig forskningsområde.

Flertallet vil spesielt fremheve at økte bevilgninger til forskning og utvikling av klimavennlige drivstoff og teknologier bidrar til at Norge er et foregangsland. RENERGI og Transnova bør utvikles som sentrale virkemidler i det langsiktige arbeidet med å gjøre Norge til et lavutslippssamfunn. Flertallet mener det er fornuftig å ha økonomiske virkemidler som bidrar til at utviklet teknologi faktisk tas i bruk i markedet. Flertallet imøteser evalueringen av Transnova. Flertallet vil be Regjeringen i den gjennomgangen som skal foretas, vurdere hvordan tilsvarende støtteordninger er organisert i andre land.

Generelt

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre konstaterer at Regjeringen i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan viser til nytte-kostvurdering som brukes i samferdselsutviklingen. Etter komiteens oppfatning må det tas i bruk avanserte internasjonale modeller for beregning av samfunnsøkonomisk gevinst av alle samferdselsprosjekter, og det vises i denne sammenheng til EU, hvor man i tillegg til nytte-kostvurdering, benytter en metode for utregning av dynamiske og strategiske effekter av utbyggingen. Dette kan eksemplifiseres på følgende måte:

- Ved bygging av en ny bro for biler mellom Danmark og Tyskland har man beregnet en positiv tilleggsgevinst på 3,5 mrd. kroner, noe som er 5 pst. av utbyggingskostnadene, som kommer i tillegg til de tall man har beregnet gjennom ordinær nytte-kostvurdering. Gevinstene måles gjennom tidsbesparelser og miljøeffekter.

Disse medlemmer viser til at byggingen av tunnel for E18 i Bjørvika ut fra rene nytte-kostvurderinger, er et meget kostbart prosjekt sammenlignet med de trafikkmessige nyttegevinstene utbyggingen har. Gjennom mer avanserte beregningsmodeller vil man imidlertid legge til nytteverdien prosjektet har i forhold til åpningen av nye byrom i Bjørvika, gevinst for fri ferdsel og næringsaktivitet. Disse medlemmer viser til at *Federal Ministry of Transport, Building and Housing* i Tyskland har utgitt rapporten "Macroeconomic evaluation methodology", hvor det vises at dynamiske og strategiske fordeler av store samferdselsprosjekter blant annet fremkommer gjennom økt handel, økt konkurranse og økt produktivitet.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen ta i bruk avanserte samfunnsøkonomiske beregningsmodeller i samferdselsplanleggingen, hvor man blant annet kombinerer nytte-kostanalyser med vurderinger av arealutnyttelse, regionutvikling samt analyse av ulike miljøutfordringer, på et høyt teknisk og vitenskapelig nivå."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at en offensiv forskning og forskningsbasert kunnskap blir stadig mer avgjørende for å utvikle et fremtidsrettet næringsliv og en fremtidsrettet offentlig sektor. Disse medlemmer har merket seg denne regjeringens mangelfulle satsing på forskning gjennom flere år, og peker på at forskningsinnsatsen i Norge må økes kraftig både gjennom bevilgninger på statsbudsjettet med langsiktig og troverdig finansiering og gjennom økt avsetning til Forskningsfondet. Disse medlemmer viser til at offentlig forskningsinnsats bør samles enten i ett departement eller styrt av ett departement i samarbeid med Norges forskningsråd, og vil i den forbindelse vise til sine merknader om forskning i kap. 1301 i statsbudsjettet, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2008–2009).

Disse medlemmer er enig i det er viktig med et forskningsbasert kunnskapsgrunnlag innenfor samferdselssektoren, ikke minst for å muliggjøre en optimal prioritering mellom ulike samferdselsprosjekter. Disse medlemmer mener dette forutsetter et godt faktagrunnlag på sammenhengen mellom samferdselsinvesteringer, økonomisk vekst og sysselsetting. Disse medlemmer er skuffet over at dette ikke er vektlagt i Regjeringens forslag til NTP 2010–2019. Disse medlemmer mener nemlig at det er store svakheter ved dagens modeller for kalkulasjon av ulike prosjekters samfunnsøkonomiske nytte, og vil den forbindelse påpeke at det er merkelig at tunnelen under Bjørvika ifølge disse analysene er blant de minst lønnsomme samferdselsprosjektene. Disse medlemmer viser til at eksterne konsulenter på oppdrag fra Statens vegvesen ifølge fagbladet "Vegen og Vi" 17. april 2008 har etterprøvd lønnsomheten på åtte vegprosjekter til over 200 mill. kroner, og konkludert med at lønnsomhet og nytteverdi grovt undervurderes. Som relevant eksempel nevnes strekningen Gulli–Kopstad på E18 hvor nytten ble etterprøvd til 50 pst. høyere enn forutsatt.

Disse medlemmer mener også at det er behov for økt forskning knyttet til korrekt kalkulasjonsrente i samferdselsprosjekter, og viser til at dagens kalkulasjonsrente på 4,5 pst. er høy i forhold til risikofri rente knyttet til statsobligasjoner.

Forskning på klimaendringer og miljø

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at det blir utarbeidet statistikk over direkte og indirekte energiforbruk for de ulike transportformene."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti påpeker at nye moderne veger er et effektivt miljøtiltak, fordi bedre trafikkflyt, kortere transportavstander og bedret kurvatur gir lavere bensin- og dieselforbruk. Disse medlemmer viser til at SINTEF-rapporten "Miljømessige konsekvenser av bedre veier" (2007) er krystallklar på at utslippene av forurensende avgasser fra vegtrafikken i dag er mye høyere enn de hadde trengt å være. SINTEF-rapporten, som har blitt laget på oppdrag av Opplysningsrådet for vegtrafikken, som blant andre Trygg Trafikk er medlem av, viser at miljøgevinstene ved utbedring av vegsystemet fører til reduserte utslipp av karbondioksid (CO₂), kullos (CO) og nitrogenoksider (NO_x) fra den eksisterende vegtrafikken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil samtidig påpeke at bedre veger også er bra for kollektivtrafikken, og at ekspressbusser har et rekordlavt energiforbruk pr. personkilometer. Ekspressbusser er mer miljøvennlige enn elektriske tog når man tar høyde for indirekte energiforbruk og energitap i kraftproduksjonen. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at all den elkraften som norske tog i dag forbruker, kunne ha blitt brukt til å redusere importen av kullkraft fra Polen og Danmark tilsvarende. Disse medlemmer ser derfor på vegbygging som et viktig klimatiltak, og ønsker derfor å investere i moderne, effektive, sikre og miljøvennlige veger.

Disse medlemmer viser til kronikken "Gale beregninger" i Dagens Næringsliv 3. april 2009, der Vesta Analyse påpeker at Stortinget kan komme til å fatte vedtak på feilaktig grunnlag i det såkalte klimaforliket, fordi ulempene ved mindre bilkjøring – 42 mrd. kroner årlig – ikke er tatt med i beregningene. Bilistene vil rett og slett få dårligere råd, enten de reduserer antall turer, velger transportløsninger de ellers ikke ville ha valgt, eller fortsetter å kjøre som før men med høyere kostnader.

Disse medlemmer viser til at næringslivet selv, og da særlig bilprodusentene, bruker betydelige ressurser på forskning knyttet til mer effektive, sikre og miljøvennlige transportmidler.

Disse medlemmer mener Regjeringen i enkelte tilfeller benytter forskning for å få argumen-

ter for sin egen politikk, og påpeker at dette likeså gjerne kan slå tilbake mot dem selv. Disse medlemmer vil i den forbindelse trekke frem Regjeringens utredningsprosjekt "Sentraliseringens Pris", der det ble klargjort overfor forskerne at det bare var de negative virkningene av sentralisering som skulle undersøkes. Disse medlemmer viser til ytterligere omtale av dette prosjektet i innstillingens kapittel 8 om regional utvikling. Disse medlemmer mener Regjeringens forskningsstrategi når det gjelder klimaendringer og miljøendringer lider under de samme gale forutsetningene som motivasjonen bak "Sentraliseringens Pris". Disse medlemmer mener at økte bevilgninger til veger også er en viktig faktor for et bedre miljø og økt sikkerhet. Disse medlemmer mener at en god måte for å bevare miljøet og å øke trafikksikkerheten, er en politikk der det satses på effektive, sikre og miljøvennlige veger samt reduserte avgifter på biler.

Disse medlemmer vil forøvrig vise til sine merknader i innstillingens kapittel 12.

Forskning på sikkerhet i transportsektoren

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre vil vise til at satsing på vegbygging både i Vestfold og i Akershus dokumenterer en betydelig reduksjon i antall hardt skadde og drepte i trafikken. Veistrekninger som på grunn av ulykkestallene har vært omtalt som dødsveger, er i dag noen av de sikreste vegene i landet. Dette har skjedd selv om fartsgrensene på disse vegene er økt fra 70 km/t til 100 km/t, og burde vurderes satt ytterligere opp. Dette viser at den beste måte å øke trafikksikkerheten på er å bygge nye veger, samt å oppgradere to- og trefeltsveger med midtdeler og kantsikring. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til rapporten "Bristande vägstandard vållar flest dödsolyckor" fra Folksam som viser at dårlige veger er den endelige årsaken til 72 pst. av dødsulykkene, og ønsker tilsvarende forskning på norske veger.

Disse medlemmer vil øke fartsgrensene på norske veger der vegstandarden er god nok, men det er dessverre bare en liten andel av norske veger som har fullgod standard i henhold til Statens Vegvesens vegnormaler. Disse medlemmer vil ha 110 km/t på veg tilsvarende dagens motorveg klasse A, og 120 km/t på spesielt godt egnede strekninger.

Disse medlemmer viser til at trafikksikkerhet på veg er et samspill mellom fører, bil og veg. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at nye biler er tryggere enn gamle biler, og at fornying av bilparken derved kan sees på som et viktig trafikksikkerhetstiltak. Disse medlemmer viser til sine merknader om trafikksikkerhet i innstillingens kapittel 11.

Forskning på næringslivets transportbehov

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre er positive til økt kunnskap om næringslivets transportbehov, og mener at kunnskap er grunnlaget for gode samferdselsprioriteringer. Disse medlemmer mener slik forskning bør fokusere på økonomisk forhold, og ikke kun som et virkemiddel for å finne frem til mer miljøvennlige transportter.

Forskning på sammenhengende og tilgjengelig transporttilbud

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til Rambøll-rapporten "For-slag til funksjonskrav for vegsystemet" fra desember 2008, der det kommer frem at Norge er Europas trafikkjumbo, der det kom frem at Norge den gang hadde den nest tregeste trafikken mellom landets store byer sammenlignet med 12 andre europeiske land. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at Albania i følge rapporten vil passere Norge i 2009.

Disse medlemmer viser til at BI-professorene Leif Helland og Rune Sørensen har analysert vegbevilgninger i Norge fra 1970–2000, og kommet frem til at norske politikere satser vegpenger der det gir politisk effekt, ikke der det er størst behov. Forskerne har dessverre helt rett, og dette er en av grunnene til den massive bompengereisingen.

4. UTVIKLINGSTREKK, DRIVKREFTER OG FRAMSKRIVINGER

4.1 Sammendrag

Historisk har det vært en stor økning i transportomfanget både for gods- og persontransport. De siste årene har det særlig vært en stor vekst i gods-transport, jf. figuren i kapittel 4.1 i meldingen.

Luftfarten har hatt den største relative økningen i perioden for persontransport, mens de andre transportformene har hatt en mer lik utvikling i relative tall. På grunn av vegtransportens dominerende stilling i utgangspunktet er likevel den absolutte økningen størst for vegtransport.

Verden har vært inne i en global høykonjunktur og stadig tettere økonomiske integrasjon over landegrensene. Den internasjonale utviklingen medfører endrede rammebetingelser for norsk økonomi. Hovedtrenden har vært en økning i inntekt og levestandard, men nedbygging av arbeidsintensiv industri – om lag som for andre industriland.

I siste del av 2008 kom en kraftig internasjonal økonomisk tilbakegang som i betydelig grad øker usikkerheten knyttet til utviklingen i de nærmeste årene. Dette er ikke avspeilet i prognosene for transportutvikling i kapittel 4.4.2 i meldingen.

Næringslivets godstransporter har utviklet seg mot hyppigere, men mindre forsendelser, samtidig som transportdistansene har økt for alle transportformer.

Utvikling av IKT-løsninger som videokonferanser synes ikke å redusere behovet for personlige møter, og det er grunn til å tro at dette vil vedvare.

Nasjonalt har veg- og sjøtransport over lengre tid hatt omtrent samme andel av godstransportarbeidet (ca. 47 pst. hver), mens jernbanen utfører 6–7 pst. av godstransportarbeidet. I innenlands transport har jernbanen hatt en relativt sett meget sterk vekst i volumene (tonn), men målt i tonnkm vokser imidlertid transportarbeidet vesentlig mer på veg og sjø.

Godstransporten til sjøs, på jernbane og med lastebil har helt ulik sammensetning. Men det meste av trafikken med godsbiler skjer over korte avstander, tar skip og tog seg av gods som skal fraktes langt.

Det er særlig transporter mellom landsdelene som bidrar til veksten i transportarbeidet. Det er imidlertid en skjevhet i retningsbalansen; langt mer gods fraktes ut fra Østlandet til resten av landet enn omvendt. Dette gjelder også lastebiltransporten. Veksten i de lange transportene er et viktig grunnlag for sammenhengende utbygging av veger og jernbane i korridorer. Sjøtransport dominerer både importen og eksporten.

Oppsummert er det er relativt begrensede konkurranseflater mellom transportmidlene. Derfor legger Regjeringen stor vekt på effektivitet innen de enkelte transportformene og på å bruke transportpolitiske virkemidler som treffer der de skal.

Arealbruk og utviklingen av bo- og arbeidsmarkedsregioner er en viktig premisse for utviklingen av transportbehovet og transportmiddelfordelingen. Dette gjelder både for storbyregioner og regionale senter. Samtidig er det en betydelig treghet og binding i arealbruken. Det er vanskelig og kostbart å gjøre om på allerede etablert infrastruktur.

ITS er betegnelsen som brukes om systemer og tjenester hvor informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) anvendes i transportmiddel eller nettverk som frakter personer eller gods. I forhold til et tradisjonelt transportsystem vil et framtidig IKT-basert transportsystem gi en rekke spesielle og nye utfordringer. Flere av disse utfordringene er komplekse og vil ha store konsekvenser for den framtidige samfunnsmodellen. I dette ligger utfordringer knyttet til forhold som personvern, IT-sikkerhet, risiko, organisering, eierskap til informasjon og nyttiggjøring av den, konkurranseforhold mellom aktører, lovverk og vår deltakelse i det internasjonale samfunn. Disse forholdene er sentrale i Samferdselsdepartementets strategi for bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi i transportsektoren.

Denne strategien vil bli revidert i 2009, bl.a. på bakgrunn av meldingen.

Anvendelse av informasjonssystemer og betalingssystemer i et multimodalt samvirke gir økt forutsigbarhet både i person- og godstransport. Det bidrar til å styrke attraktivitet for kollektivtransport og tilrettelegger for overføring av gods fra veg til sjø og bane, blant annet gjennom økt bruk av kombinerte transporter.

Forventet utvikling i planperioden

Prognosene som ble laget til forslaget til NTP fra transportetatene og Avinor er revidert til meldingen. Endringene er i hovedsak nye inngangsdata med nye makroøkonomiske framskrivinger fra Finansdepartementet og nye fylkesfordelte befolkningsframskrivinger fra SSB. Det er også gjort en videreutvikling og oppgradering av modellapparatet. Jf. utvikling i godstransport i tabell 4.1 i meldingen, persontransport i tabell 4.2 i meldingen persontransportarbeidet normert til 100 i 2006 for hvert transportmiddel og trafikkarbeidet på veg i tabell 4.3.

4.2 Komiteens merknader

Komiteen mener at det snarest mulig må tas i bruk intelligente kommunikasjonsløsninger (ITS) for å øke kollektivandelen og bedre trafikksikkerheten, samt redusere bilkøer i de store byområdene. Intelligente trafikksystemer kan bestå av et samspill mellom en rekke ulike elementer, som for eksempel:

- Bilnavigasjon (GPS)
- Lyssignaler
- Værinformasjon
- Trafikkovervåkning
- Tunnel- og broovervåkning
- Informasjon om trafikkforhold, køer og ulykker
- Informasjon om tilgjengelige parkeringsplasser
- Parkeringsanvisning

Komiteen vil peke på at slike tiltak både vil øke sannsynligheten for at trafikanter velger kollektive transportmidler før de når bykjernen, og derved bedrer situasjonen for dem som uansett er avhengige av å kjøre bil inn i byene. På denne bakgrunn fremmer komiteen følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen ta initiativ til at det tas i bruk intelligente kommunikasjonsløsninger (ITS) for å øke kollektivandelen og bedre trafikksikkerheten i de store byområdene."

Komiteen viser til at prognosene for inneværende NTP-periode ikke har truffet godt. Trafikkveksten ble mye større enn forventet. Dette har medvirket til at antall drepte eller hardt skadde har blitt

større og slitasjen på vegnettet langt mer omfattende enn forventet.

Komiteen vil peke på at det er viktig at trafikkprognosene framover blir så realistiske som mulig, og blant annet i større grad enn i dag tar opp i seg effektene av restriksjoner på bilkjøring i byområdene og satsingen på kollektivtransporten. På viktige gjennomgående veger vil det sannsynligvis bli stor trafikkvekst også i årene som kommer, og det er derfor nødvendig at vegene bygges med nødvendige trafiksikkerhetstiltak.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil holde fram at det er en viktig konkurranseflate mellom fly og tog på lange distanser, en flate som blir større når det skapes attraktive og raske togtilbud. Eventuelle høyhastighetsbaner vil gjøre denne konkurranseflaten stor.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil peke på at Regjeringens foreslåtte jernbanesatsing vil styrke togets konkurranseposisjon i forhold til personbilen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at det særlig er transporten mellom landsdelene som bidrar til veksten i transportarbeidet, og at veksten i de lange transporter tilsier sammenhengende utbygging av veger og jernbane i korridorer. Disse medlemmer mener dette står i kontrast til den totale mangelen på helhetstenkning som alltid har preget norsk samferdselspolitikk, der for eksempel prosjekter som Dalsfjordbrua til 1 mrd. kroner med 45 biler i døgnet prioriteres på bekostning av stamveger mellom landsdelene.

5. MÅL OG HOVEDPRIORITERINGER

5.1 Sammendrag

Regjeringen vil legge økt vekt på mål- og resultatstyring i den nasjonale transportpolitikken. Målstrukturen som er lagt til grunn i transportpolitikken er tredelt:

- Det overordnede målet som uttrykker det grunnleggende formålet med transportpolitikken.
- Fire hovedmål som skal stake ut kursen uten å være tall- eller tidfestet. Disse må være i balanse for at det overordnede målet skal kunne nås.
- Etappemål som er tilknyttet hvert hovedmål. Etappemålene viser hvilke områder Regjeringen vil ha fokus på i planperioden, og hvor langt det med tilgjengelige ressurser og samlede priorite-

ringer er mulig å komme på disse områdene i perioden.

- For de fire hovedinnsatsområdene framkommelighet og regional utvikling, transportsikkerhet, miljø og universell utforming er det uttrykt fire hovedmålsettinger:
- Bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.
- Transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren.
- Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet.
- Transportsystemet skal være universelt utformet.

Etappemålene under hvert hovedmål gir uttrykk for hva Regjeringen ønsker å oppnå i planperioden, jf. figur 5.1 i meldingen. Det er lagt til grunn et kvantifisert etappemål for trafiksikkerhet, mens de andre etappemålene angir retning.

Målstrukturen bidrar til en mer systematisk vurdering av virkemidler etter virkningen de har på ulike mål. Det er derfor viktig å identifisere tiltakenes positive og negative effekter på andre mål for å oppnå en mest mulig balansert virkemiddelbruk.

Overordnede avvegninger mellom målene

Å tilby et effektivt transportnett med god framkommelighet er grunnlaget for transportpolitikken. Samtidig er det viktig å vege dette opp mot målsettinger knyttet til å redusere de negative virkningene transport har på miljø og trafiksikkerhet. Videre må det legges til rette for universell utforming av transporthsystemet slik at det så langt som mulig kan brukes av alle.

Regjeringen prioriterer svært høyt å få ned tallene på drepte og skadde i vegtrafikken. Som et skritt i retning av nullvisjonen har Regjeringen derfor satt et etappemål om at antall drepte eller hardt skadde på veg skal reduseres med en tredel i planperioden.

Regjeringen vil føre en politikk med en sterkere differensiering mellom by og land. I byene og pendlingsområdet rundt skal det satses sterkere på gode lokale kollektivløsninger og et effektivt jernbanetilbud for å avlaste vegnettet og øke framkommeligheten for næringstransporter. For å oppnå dette er det behov for restriktive tiltak overfor biltransport og en arealplanlegging som bygger oppunder bruk av kollektivtransport, sykkel og gange.

Regjeringen vil redusere de miljøskadelige virkningene av transport. Utslipp av klimagasser er en

stor miljøutfordring i transportsektoren. Andre viktige utfordringer er tap av biologisk mangfold, forurensing av jord og vann, lokal luftforurensing, støy, og nedbygging og forringelse av kulturmiljøer og nedbygging av dyrket jord. Regjeringen foreslår i meldingen bl.a. et kraftig løft i jernbaneinvesteringer og utbygging av gang- og sykkelanlegg for å endre transportmiddelfordelingen og dermed redusere klimagassutslippene.

Regjeringen foreslår en betydelig satsing både på veg og jernbane for å få et mer universelt utformet og tilgjengelig transportsystem. Det vil kreve svært store ressurser for å få et fullt ut universelt utformet transportsystem. Dette betyr at arbeidet må være målrettet og at det vil ta tid.

Virkninger og måloppnåelse

Samfunnsøkonomiske analyser av prosjekters lønnsomhet er et viktig faglig utgangspunkt for de politiske prioriteringene. Den samfunnsøkonomiske analysen inneholder både prissatte og ikke prissatte komponenter, for eksempel er flere av miljøkomponentene ikke prissatte.

Statens vegvesen og Jernbaneverket har beregnet samfunnsøkonomiske virkninger av investeringsprosjektene som foreslås i planperioden. Avinor har utført samfunnsøkonomiske analyser for prosjekt over 200 mill. kroner. Kystverket har også utført slike analyser for farledsprosjekt med en kostnadsramme over 200 mill. kroner.

Som det framgår av tabell 5.2 i meldingen innebærer Regjeringens prioriteringer at transportkostnadene reduseres med om lag 84 mrd. kroner, hvor tiltak på veg bidrar med om lag 61 mrd. kroner og tiltak på jernbane med om lag 23 mrd. kroner.

Avinor har utført analyser som viser positiv samfunnsøkonomisk lønnsomhet for alle tiltak som er vurdert.

Tiltak innenfor Kystverkets område vil bidra til en sikrere og mer effektiv godstransport på sjø. Siden svært mange av de planlagte investeringsprosjektene i maritim infrastruktur har relativt lave kostnader, er det ikke utført samfunnsøkonomiske analyser for mer enn et fåtall av prosjektene.

Regjeringens transportpolitikk vil gi økt framkommelighet og reduserte avstandskostnader. Det har gjennom tiår vært for lav innsats på investeringer og drift og vedlikehold. Den sterke satsingen på drift og vedlikehold og utbygging av veg- og jernbaneprojekt som Regjeringen foreslår, gir økt pålitelighet i transportsystemet, redusert reisetid på viktige riksvegruter og jernbanestrekninger og reduserte avstandskostnader. Framkommeligheten for gående og sykkelende bedres gjennom en sterk satsing på gang- og sykkelveger.

Samferdselsdepartementet mener at det ikke er behov for å sette et eget transportpolitisk mål om likestilling.

Oppfølging av Nasjonal transportplan 2010–2019 i de årlige budsjettene

Målstrukturen skal være førende for transportetatens handlingsprogrammer og Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementets årlige budsjetter. Oppfølgingen i budsjettene skal skje ved å følge utviklingen i utvalgte indikatorer i forhold til status ved inngangen til planperioden (2010) og vil være et ledd i styringen av den overordnede nasjonale transportpolitikken.

Målstrukturen omfatter områder som Regjeringen ønsker å ha særlig oppmerksomhet på i planperioden, for å snu en uheldig utvikling eller for å forsterke positive trender. Det vil være en rekke områder som ikke er omtalt i målstrukturen, som er viktige i departementenes etats- og eierstyring. Dette gjelder f.eks. sikkerhet i jernbane- og luftfartssektoren, der det høye nivået på sikkerheten skal opprettholdes og videreutvikles.

Det vil være sammenheng mellom målstrukturen i den overordnede transportpolitikken og resultatmålene som anvendes i styringen av etater og selskap. Som et eksempel på denne sammenhengen vises til kapittel 5.6 i meldingen.

5.2 Komiteens merknader

Komiteen mener at det er alt for mye driftstans, forsinkelser og kanselleringer i togtrafikken. Det er viktig at Jernbaneverket i samarbeid med NSB blir satt i stand til å forhindre de gjentatte problemene som koster enkeltpersoner og samfunnet dyrt. Jernbaneverket må ha en fleksibilitet til å handle raskt når situasjonen krever det. Komiteen ber Regjeringen vurdere om Jernbaneverkets organisering er god nok for å danne grunnlag for å gi kundene et best mulig tilbud.

Komiteen vil også understreke det selvstendige ansvaret Jernbaneverket og NSB AS har for å rydde opp i problemene.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener at en punktlig og pålitelig jernbane vil ha store positive effekter for samfunnet, og være et vesentlig bidrag til å redusere utslipp og ulykker.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, viser til at i tillegg til store utbyggingsprosjekter på jernbane, spesielt i dobbeltspor i Østlandsområdet, foreslås det også sterkt utvidede rammer til konkrete tiltak som skal øke pålitelighet og punktlighet. Dette er viktige

investeringer og fornyelser dette flertallet støtter. Investeringstiltak for godstransporten legger til rette for en reduksjon i vegtransporten og dermed klimagassutslippene.

Dette flertallet støtter opp om Regjeringens vurdering av at en stor satsing på jernbanen er viktig også i et klimaperspektiv. Kombinert med en bedre arealpolitikk og restriktive tiltak overfor biltrafikken, spiller jernbanen en viktig rolle for å redusere miljøbelastningene fra transportsektoren og bedre fremkommeligheten også på vegene i de største byområdene.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre ønsker å omgjøre Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap, hvor det ene har ansvar for å administrere utvikling og drift av jernbanens infrastruktur, mens det andre skal utføre utbygging og vedlikehold av infrastruktur for bane. Dette vil gi en jernbanesektor som er langt bedre stilt til å håndtere utbygging og vedlikehold enn dagens organisasjon. På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen omgjøre Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap, etter følgende modell:

- *Ett administrasjonsselskap* med ansvar for å administrere utvikling og drift av jernbanens infrastruktur. Stortinget skal vedta overordnede retningslinjer for selskapet, men skal ikke detaljstyre prioriteringene. Utførelsen av utviklings- og driftsoppgaver skal i regelen konkurranseutsettes. Selskapet skal overta eiendomsretten til og inntekter fra kommersiell drift av stasjonsområdene, foruten kjøreavgiften, som i dag.
- *Ett utbyggings- og vedlikeholdsselskap* med ansvar for utbygging og vedlikehold av infrastruktur for bane. Selskapet skal konkurrere omkontrakter med andre aktører i bransjen."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at jernbanens betydning i befolkningstette områder er meget stor, ved at for eksempel alle landets busser må settes inn i Osloområdet, dersom dagens antall reisende tog skal benytte en annen form for kollektivtransport. De tallrike tilfellene av driftstans på for eksempel Drammensbanen har ofte sammenheng med feil på signalanlegg. Denne typen årsak til driftstans i Osloområdet gir disse medlemmer et inntrykk av en jernbaneeier med en vedlikeholdspraksis som ikke står i forhold til den belastning jernbanestrekningene utsettes for.

Komiteens medlem fra Venstre viser til at dette medlem foreslår å konkurranseutsette

produksjonsoppgavene til Jernbaneverket og skille disse ut i et statlig selskap.

Dette medlem mener redusert reisetid med tog i Norge er viktig for jernbanens konkurranseevne, og mener på denne bakgrunn at innsatsen innenfor jernbanepolitikken må ha dette som hovedfokus. Dette medlem vil peke på at potensialet for redusert reisetid er stort og vil særlig trekke frem potensialet innenfor InterCity-Triangelet på Østlandet, på Bergensbanen, på Sørlandsbanen og på Dovrebanen. Dette medlem mener det bør etableres ambisiøse mål for reisetider med tog i Norge, og fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen etablere følgende mål for reisetid med tog i Norge innen 2020 og følge disse opp med nødvendige bevilgninger: Trondheim–Oslo: 4 timer, Bergen–Oslo: 4 timer, Kristiansand S–Oslo: 3 timer, Oslo–Lillehammer/Halden/Skien – 80 minutter."

Kvantifiserbare målsettinger

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre ønsker enkle og kvantifiserbare målsettinger knyttet til norsk samferdsel. Disse medlemmer slutter seg derfor til vegkravene fra Veivalg 2009, som følgende organisasjoner sluttet seg til: Asfaltentreprenørenes Forening (AEF), Autobransjens leverandørforening, Autoriserte Trafikkskulers Landsforbund (ATL), Bilimportørenes Landsforening (BIL), Kongelig Norsk Automobilklubb (KNA), Landsforeningen for trafikkskadde (LTN), MA – rusfri trafikk og livsstil, Maskinentreprenørenes Forbund (MEF), Norges Automobil-Forbund (NAF), Norges Bilbransjeforbund (NBF), Norges Biloppsamleres Forening, Norges Lastebileier-Forbund (NLF), Norges Taxiforbund, Opplysningsrådet for Veitrafikken (OFV), Trygg Trafikk og Transportbrukernes Fellesorganisasjon (TF).

Disse medlemmer gjengir her de seks kravene:

- "VEIENE SKAL VÆRE GODE. Norge skal ha et godt og helhetlig vegnett som sikrer tilgjengelighet for alle.
- VEIENE SKAL VÆRE SIKRE. Veiene må være utformet slik at menneskelige feil i trafikken ikke får fatale konsekvenser.
- VEIENE SKAL VÆRE GODT VEDLIKEHOLDTE. Veiene skal vedlikeholdes fortløpende og utbedres når de ikke er i henhold til fastlagt standard.
- VEIENE SKAL UTVIKLES MED HENSYN TIL MILJØ. Veiene må utvikles slik at trafikkenes negative miljøpåvirkning blir minst mulig.

- VEIENE SKAL HA GOD FREMKOMMELIGHET. Veiene skal ha en standard tilpasset dagens behov slik at det er mulig å planlegge og gjennomføre reisen som forutsatt.
- VEIBRUKERNE SKAL HA GOD INFORMASJON. Veibrukerne har krav på god og korrekt informasjon om veg- og føreforhold."

Disse medlemmer er enig med Regjeringen i at det bør legges økt vekt på mål- og resultatstyring i transportpolitikken, men er samtidig uenige i Regjeringens fire hovedsatsningsområder og rangeringen av disse. Disse medlemmer påpeker at Norges geografi og bosettingsmønster, samt de lange kommunikasjonslinjene til markedene i bl.a. Europa, gir helt spesielle utfordringer i forhold til planlegging og etablering av kommunikasjon og samferdselsprosjekter som reduserer de naturgitte avstandsulempene. Globalisering, krav til fleksibilitet og den internasjonale konkurransen setter etter disse medlemmers mening nye krav til samferdsel som premiss for økonomisk vekst og utvikling. Nye krav til logistikparametre som lagerkostnader, transporttid, leveringstidspunkter og leveringssikkerhet har sammen med nye krav til mobilitet og tilgjengelighet definert stadig økende krav til samferdsel og kommunikasjon som forutsetning for videre økonomisk vekst og utvikling. Disse medlemmer mener at det ikke er mulig å tenke seg fortsatt økonomisk vekst uten en samtidig vekst i transportbehovene. Å redusere transportbehovet kan ikke anses realistisk. Disse medlemmer vil legge særlig vekt på reisetid og transportkostnader på utvalgte ruter i riksvegnettet samt reduksjon av rushtidsforsinkelser.

Disse medlemmer viser til at Regjeringens første hovedmålsetting er å "bedre fremkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret". Disse medlemmer er enig i den første delen av målsettingen, nemlig å bedre fremkommelighet og reduserte avstandskostnader for å styrke konkurransekraften i næringslivet. Disse medlemmer viser til at målet om å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret har lange tradisjoner i norsk politikk, og vi finner igjen akkurat de samme formuleringene i blant annet St.meld. nr. 21 (2005–2006), St.meld. nr. 34 (2000–2001), St.meld. nr. 31 (1996–1997).

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet vil vise til sine merknader om bosettingsmønsteret i innstillingens kapittel 8 om regional utvikling, samt Framskrittspartiets merknader om bosettingsmønsteret i Innst. S. nr. 56 (2006–2007) til St.meld. nr. 21 (2005–2006) "Hjarte for heile landet".

Disse medlemmer viser til at Regjeringens hovedmålsetting nummer to er at "transportpolitikken skal bygge på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren". Disse medlemmer er enige i denne målsettingen, og vil i den forbindelse blant annet vise til rapporten fra det svenske selskapet Folksam som slår fast at dårlige veger er den endelige årsaken til 72 pst. av dødsulykkene. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine merknader i innstillingens kapittel 11 om transportsikkerhet.

Disse medlemmer viser til at Regjeringens tredje hovedmålsetting er at transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet. Disse medlemmer er ikke enige i denne målsettingen, og viser til sine merknader om miljø i innstillingens kapittel 12.

Disse medlemmer har merket seg Regjeringens hovedmålsetting nummer fire er at transportsystemet skal være universelt utformet, og viser til sine merknader om dette temaet i innstillingens kapittel 13.

Disse medlemmer er uenige i Regjeringens påstander i St.meld. nr. 16 (2008–2009) om at kapasitetsutvidelser ikke vil kunne være tilstrekkelig til å forhindre økende rushtidsforsinkelser i vegtrafikken i områder med stor befolkningsvekst. Disse medlemmer viser til Norges største by Oslo er liten i internasjonal sammenheng, og at det er fullt mulig å komme seg rundt i byer som er ti ganger så store – også i rushtrafikken. Disse medlemmer er følgelig uenige i Regjeringens konklusjon om behov for restriktive tiltak overfor biltransport i de største byene.

6. ØKONOMISKE RAMMER

6.1 Hovedprioriteringer innenfor de økonomiske planrammene

6.1.1 Sammendrag

Regjeringa har lagt til grunn ei planramme i NTP 2010–2019 som ligg 100 mrd. kroner høgare enn den vedtekne planramma for NTP 2006–2015. Dette er ei auke på 45 pst. Samanlikna med ei framskrivning av saldert budsjett for 2009 er auka på 76 mrd. kroner.

Samla gir dette ei planramme på 321,9 mrd. kroner i planperioden. Dette inkluderer midlane som vil inngå i rammetilskotet og rentekompensasjonsordninga til fylkeskommunane. Denne ordninga vil ha ei årleg ramme på 2 mrd. kroner, som gir grunnlag for tilsvarende aktivitetsnivå. Fordeling av ramma er vist i tabell 6.1. Økonomiske rammer for fylkesvegnettet i NTP er planrammer slik de ville vere utan forvaltningsreforma. Endelig ramme, fordeling mellom stat

og fylke og fordeling mellom fylka blir avklart i kommuneproposisjonen for 2010.

Samanlikna med NTP 2006–2015 gir dette ei gjennomsnittleg årleg auke i planperioden 2010–2019 for:

- Jernbanelinjet med 3 390 mill. kroner (eller 58,2 pst).
- Vegformål med 6 139 mill. kroner (eller 39,0 pst). Dette inkluderer midlane som vil inngå i rammetilskuddet til fylkeskommunene samt rentekompensasjonsordninga.
- Kystverket med 471 mill. kroner (eller 76,8 pst).

Tabell 6.1 Rammefordeling statlege midlar. Årleg gjennomsnitt. Mill. 2009-kroner

	NTP 2006–2015	Saldert budsjett 2009	NTP 2010–2013	NTP 2014–2019	NTP 2010–2019
Jernbanelinjet	5 824	7 000	8 783	9 501	9 214
Vegformål ¹	15 749	16 865	20 583	22 757	21 888
Kystverket	614	703	1 010	1 136	1 085
Sum	22 187	24 568	30 376	33 394	32 187

¹ Inklusiv midlar som vil inngå i rammetilskottet til fylkeskommunane og rentekompensasjonsordninga til fylkeskommunane. Denne ordninga vil ha en årlig ramme på 2 mrd. kroner, som gir grunnlag for tilsvarende økning i aktivitetsnivået på fylkesvegnettet.

Avhengig av dei økonomiske konjunkturane blir det lagt opp til ei gradvis opptrapping i første del av planperioden.

Regjeringa vil i tillegg imøtekomme lokal vilje til å forsere utbygging av vegnett, kollektiv infrastruktur og drift gjennom bompengar. Det vil bli lagt opp til å ta i bruk bompengar der det er lokal politisk vilje til dette. Ein reknar med at om lag 60 mrd. kroner i bompengar vil kome i tillegg til dei statlege økonomiske rammene i perioden.

Viktige prioriteringar er:

- Ei betydeleg auke av vedlikehaldet – for betre å ta vare på eksisterande infrastruktur.
- Eit løft i satsinga på store riksvegsinvesteringar, med ei gjennomsnittleg årleg auke på 80 pst (eller om lag 2,2 mrd. kroner årleg) i perioden 2010–2019 samanlikna med NTP 2006–2015. Regjeringa legg vekt på god regional fordeling av midlane for å utvikle levedyktige lokalsamfunn og stimulere til næringsutvikling i alle deler av landet.
- Ei ny rentestønadordning med ei ramme på 2 mrd. kroner årleg til transporttiltak i fylka. Dette gir fylka moglegheit til å auke satsinga på transportinfrastrukturen.
- Betydeleg satsing på store jernbaneinvesteringar, med ei gjennomsnittleg årleg auke på om lag 2 mrd. kroner i perioden 2010–2019 samanlikna med NTP 2006–2015. Regjeringa legg opp til ei konsentrert satsing på Vestfold-, Østfold- og Dovrebana. På Østfoldbana vert m.a. nytt dobbeltspor på strekinga Oslo–Ski prioritert.
- Satsinga på fleire kryssingsspor og auka terminalkapasitet vil gi ei tilnærma doubling av godskapasiteten på jernbana. Vidare blir vegtilknytning

til viktige stamnetthamner og andre knutepunkt prioritert. Dette vil bidra til å redusere veksten i godstransport på veg.

- Auke satsinga til rassikringstiltak på veg til 1 mrd. kroner årleg. Dette er viktig for å sikre næringsliv og folk flest trygge og føreseielege transportar i heile landet.
- Betre tilbod i ferjedrifta gir betre kapasitet og frekvens og medverkar til utvikling av vekstkräftige regionar.
- Ei betydeleg auke i programområda for veg. Innsatsen er m.a. knytt til bygging av midtrekkverk, gang- og sykkelveggar og tiltak for universell utforming. Satsing på trafikktryggleikstiltak har god effekt for å redusere talet på drepne eller hardt skadde i vegtrafikken.
- Maritime trafikksentralar blir fornya for å sikre at sjøtryggleiken framleis skal halde eit høgt nivå. Vidare vil Kystverket sine fartøy bli skifta ut, noko som vil bidra til meir effektiv drift.
- Samanlikna med NTP 2006–2015 blir det ei sterk satsing på tiltak i farleier og fiskerihamner som vil medverke til ein sikrare og meir konkurransekyktig sjøtransport og styrka næringsutvikling langs kysten.
- Brukarfinansieringa av navigasjonsinstallasjonar (kystgebyret) og årsavgift for hamnetryggleik blir fjerna. Dette utgjer ei avgiftslette på om lag 115 mill. kroner årleg for sjøtransporten.

Den kraftige satsinga Regjeringa vil gjennomføre for å forbetre infrastrukturen gir god måloppnåing. Regjeringa sine prioriteringar vil m.a.:

- Gi betydeleg reduksjon av reisetidene på riksvegnettet. Vinsten blir størst på strekingane E6/

E136 Oslo–Ålesund, E39 Bergen–Ålesund, rv 80/E6/E8 Bodø–Tromsø og E6 Oslo–Trondheim. Reisetidene vil her bli redusert med rundt 30–35 minutt. Den samla reisetida på kyststamvegen E39 Stavanger–Trondheim blir redusert med om lag 60 minutt. Framkomsten på E16 Oslo–Bergen vil bli betre ved at Filefjell blir utvikla til tilnærma vinteropen veg.

- Auke punktlegheit og regularitet for gods- og persontog. Punktlegheita for tog vil auke frå 87 til 90 pst. og forseinkingstida vil bli om lag halvert frå dagens nivå på 10 600 timar.
- Betre trafikktryggleiken på veg. Regjeringa vil styre mot eit mål om at talet på drepne eller hardt skadde i trafikken skal reduserast med minst ein tredel innan 2020. Tryggleiken for dei andre transportformene skal oppretthaldast.
- Betre tryggleiken til sjøs og legge til rette for at hamnene kan utvikle seg til intermodale knutepunkt.
- Betre tilhøve for gåande og syklende ved at det blir bygd om lag 500 km nye gang- og sykkelanlegg, inkl. anlegg som blir finansiert med bompenge. I tillegg vil fleire gåande og syklende gje miljøvinstar.
- Bidra til at klimamålet for transportsektoren blir nådd i løpet av planperioden. Gjennom transportpolitikken blir det gjort viktige grep for å få ned utsleppa, m.a. gjennom godsstrategien for jernbane, tiltak for å styrke sjøtransporten samt tiltak for gåande og syklende og kollektivtransport.
- Gi eit meir universelt utforma og tilgjengeleg transportsystem. På stamvegnettet vil nærare 100 knutepunkt og 1 500–2 000 av totalt 6 500 haldeplassar bli oppgradert til ønska standard. For jernbanen vil det bli prioritert å oppnå tilgjenge til dei fleste stasjonane og universell utforming av dei mest trafikkunge knutepunkta.

6.1.2 Komiteens merknader

Komiteen deler Regjeringens oppfatning av at samferdselssektoren er godt egnet for å bidra til å holde sysselsettingen oppe.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til den totale rammen for NTP på 322 mrd. kroner. Regjeringen legger opp til en formidabel samferdselsatsing, 100 mrd. kroner mer til samferdsel enn i inneværende NTP. Dette vil gi nedkorting av reisetid på viktige strekninger, både for reiser med bil, båt og tog.

Flertallet har merket seg at Regjeringen legger opp til å fase opptrappingen varslet i NTP så raskt som mulig inn i økonomien, tilpasset helheten i de årlige budsjettoplegg og ut fra utviklingen i den

økonomiske situasjonen. Flertallet legger til grunn at Regjeringen følger opp disse forutsetningene i lys av konjunktursituasjon i perioden. Det kan bety en noe raskere opptrapping.

Flertallet viser til at Regjeringen mener samferdselstiltak, både investeringer, fornyelse og vedlikehold, er gode tiltak når målet er å skape positiv aktivitet som sysselsetter mange mennesker. Som en følge av det inneholdt Regjeringens tiltakspakke for arbeid samferdselstiltak på om lag 3,8 mrd. kroner.

Flertallet vil peke på at med en eventuelt raskere opptrapping av innsatsen innenfor totalrammen på 322 mrd. kroner, vil noen viktige prosjekter bli tidligere startet og raskere ferdig enn planlagt.

Flertallet viser til St.prp. nr. 86 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010, og der legges det opp til å bevilge 1 mrd. kroner til det nye fylkesvegnettet utover det som er ramma i NTP. Det varsles ellers en opptrapping av bevilgning til fylkesveiene i åra framover.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at trafikkikkerhet står sentralt i de respektive partiers samferdselspolitikk. Tragiske trafikkulykker rammer enkeltmennesker og pårørende hardt, og innebærer også store samfunnsøkonomiske kostnader. Det er særlig behov for å styrke sikkerheten i vegtrafikken, og det må i større grad legges til rette for syklende og gåande. Disse medlemmer mener Regjeringens forslag til økonomiske rammer for planperioden ikke er tilstrekkelig for å møte de store utfordringene vi står overfor.

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 befolknings-tette strøk. Disse medlemmer vil vise til at kollektivtransport mange steder ikke er et reelt alternativ til bil. Disse medlemmer mener derfor det må satses på flere, bedre og sikrere vegger, samtidig som det investeres i tryggere gang- og sykkelveger.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti peker på at viktige jernbanesatsinger som Ringerikstunnelen og sammenkopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen nå må realiseres. Dette medlem vil derfor øke den totale rammen for NTP 2010–2019 med 15 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til sine merknader om generelle økonomiske rammer i innstillingens kapittel 1.2.2 med oversikt over de økonomiske rammene for

Fremskrittspartiets NTP. Disse medlemmer gjengir for ordens skyld tabellen:

Tabell 1: Ramme for Fremskrittspartiets NTP

Ramme for FrPs NTP	totalbeløp	byggetid	2010–2034	2010–2019
Riksveinvesteringer	275	25	275 mrd.	200 mrd.
Opprustning av øvrige riksveier	225	25	225 mrd.	90 mrd.
Rassikring	1	årlig	25 mrd.	10 mrd.
Jernbaneinvesteringer	90	15	90 mrd.	60 mrd.
Storbypakke			100 mrd.	100 mrd.
Trafikksikkerhet	1	årlig	25 mrd.	10 mrd.
Kollektiv	1	årlig	25 mrd.	10 mrd.
Riksveiferjer	3	årlig	75 mrd.	30 mrd.
Drift og vedlikehold veier	5	årlig	125 mrd.	50 mrd.
Låneordning ekstraprosjekt	2		50 mrd.	20 mrd.
<i>Total FrPs tillegg til NTP</i>			<i>1 015 mrd.</i>	<i>580 mrd.</i>
Regjeringens forslag til NTP 2010-2019			805 mrd.	322 mrd.
<i>Totalsum FrPs NTP</i>			<i>1 820 mrd.</i>	<i>902 mrd.</i>

Disse medlemmer ønsker samtidig en lengre planperiode enn Regjeringen, og legger opp til en planramme for perioden 2010–2034 på totalt 1 820 mrd. kroner.

Disse medlemmer går imot Regjeringens forslag om å overføre 17 150 km med øvrige riksveger til fylkene. Disse medlemmer setter derfor av en egen planramme på 225 mrd. kroner for øvrige riksveger.

Disse medlemmer vil særlig prioritere følgende:

- Bygging av et komplett motorvegnett mellom de største byene i Norge, samt mellom Norge og utlandet (Sverige, Finland, Russland), i løpet av planperioden.
- Offentlig-private samarbeid og prosjektfinansiering
- Et løft i andre riksveginvesteringer
- Strukturendringer for en mer effektiv organisering av samferdselssektoren, blant annet et eget transportdepartement og transportdirektorat og transporttilsyn.
- Et betydelig løft for vedlikeholdet
- Satsing på jernbane for persontransport i IC-triangelen, satsing på kryssingsspor i resten av landet og elektrifisering av enkelte jernbanetraseer.
- Betydelig satsing på rassikkerhetsstiltak over hele landet.
- Gratis riksveiferjer
- Erstatte Avinors kryssfinansiering av flyplassene med egne poster over budsjettet.
- Bedret trafikksikkerhet på veg.

- Satsing på stamhavner som intermodale knutepunkt.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre har lagt frem et helhetlig alternativ til St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, hvor målsettingene er å ta igjen det enorme etterslepet som er i samferdselssektoren både innenfor investering og vedlikehold. For å nå målsettingene i en ambisiøs samferdselspolitikk, må det tas i bruk nye virkemidler for å sikre at Norge raskt kan få en mer moderne og sikrere samferdselssektor.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen i sitt forslag i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 legger opp til å bruke 7,18 mrd. kroner årlig på riksveginvesteringer i perioden 2010–2019, hvilket er en marginal økning fra gjeldende ramme for 2009, på 7,05 mrd. kroner. Disse medlemmer har langt høyere ambisjoner når det gjelder riksveginvesteringer, vil gjennomføre en kraftig økning av rammen, og fremmer derfor følgende forslag:

"Rammen for riksveginvesteringer i Nasjonal transportplan 2010–2019 økes med 31 mrd. kroner og settes til 107,8 mrd. kroner, som er en økning i forhold til forslag i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 på 40,4 pst."

Disse medlemmer viser videre til at vedlikeholdsetterslepet på norske riksveger er anslått til 18 mrd. kroner og tilsvarende et sted mellom 6 og 7 mrd. kroner på jernbanen. Gjennom lang tid har det vist seg at ordinære bevilgninger ikke er tilstrekkelig til å

få en akseptabel vegstandard. På bakgrunn av dette har Høyre i sine alternative statsbudsjett for 2007, 2008 og 2009, foreslått å etablere et vedlikeholdsfond for samferdsel. Disse medlemmer vil også peke på betydningen av å få vannvegene (Haldenkanalen og Telemarkkanalen) inn i Nasjonal transportplan, og viser til Innst. S. nr. 59 (2007–2008), jf. Dokument nr. 8:1 (2007–2008) om representantforslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Trond Helleland, Martin Engeset og Kari Lise Holmberg om å ta vannvegene inn i Nasjonal transportplan:

"Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at denne typen kulturminner på statlig hold også kan berøre Miljøverndepartementet og Olje- og energidepartementet, ved deres underliggende etater og virksomheter. Disse medlemmer mener imidlertid at staten har et overordnet ansvar for bevaring og utvikling av vannvegene, og at det derfor er behov for en langsiktig forvaltningsplan på området.

Disse medlemmer ber om at en forvaltningsplan for vannvegene utarbeides på en slik måte at den kan tas inn som en integrert del av Nasjonal transportplan."

I forbindelse med behandling av Nasjonal transportplan for 2010–2019 fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et vedlikeholdsfond på 50 mrd. kroner, hvor årlig avkastning utelukkende skal gå til vedlikehold av veger, jernbane og annen transportinfrastruktur, herunder vedlikehold av vannvegene (Haldenkanalen og Telemarkkanalen)."

Disse medlemmer viser videre til behovet for å stimulere til overgang fra bilbruk til kollektive transportmidler i storbyområdene. Gjennom bybaneprosjekter og superbuss med egne traseer, kan det etableres kollektivløsninger som gir rask og trygg transport, og som kan konkurrere med bil.

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Venstre i sin nasjonale transportplan øker overføringene til kollektivtrafikken i byområdene med 10 mrd. kroner mer enn Regjeringens forslag, og at Venstre vil at disse midlene skal brukes til å øke belønningsordningen og støtte bybaneprosjekter. Dette medlem vil peke på at dette gir et langt mer offensivt opplegg enn det Regjeringen foreslår for styrking av kollektivtransporten i storbyområdene. Det åpner også for mer midler til bybaneprosjekt enn det Høyres medlemmer legger opp til i sitt forslag. Dette medlem vil også peke på at Venstre i sitt helhetlige alternative nasjonale transportplan øker overføringene til jernbanen med over 30 mrd. kroner i løpet av

planperioden, og øker totalrammen med 12,5 mrd. kroner utover Regjeringens forslag.

6.2 Forvaltningsreformen – overføring av midler til fylkene

6.2.1 Sammendrag

Jf. omtale under pkt. 2.1.3 Forvaltningsreformen foran i innstillingen.

Statens bevilgninger til fylkeskommunene ved overtakelse av øvrig riksvegnett skal skje gjennom rammetilskuddsordningen.

Som basis for å sikre en god standard på det nye fylkevegnettet har Regjeringen videreført nivået på 2009-budsjettet. 5 126 mill. kroner pr. år til investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet vil inngå i rammetilskuddet til fylkeskommunene. Endelig ramme, fordeling mellom stat og fylker og fordeling mellom fylkene, avklares i kommuneproposisjonen, jf. St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010. I tillegg vil Regjeringen innføre en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. Denne ordningen vil ha en årlig ramme på 2 mrd. kroner.

Etter forvaltningsreformen er trådt i kraft vil det dermed være om lag 44 200 km fylkesveg.

Etter reformen vil derfor det regionale forvaltningsnivået få en større rolle som bidragsyter ved utforming av den nasjonale transportpolitikken, og økt ansvar for å nå nasjonale mål. Et av premissene for reformen er at nasjonale målsettinger skal ivaretas.

Fylkesfordeling av midler til drift og vedlikehold vil ta utgangspunkt i Statens vegvesens modell for beregning av midler til drift og vedlikehold.

Forvaltningsreformen innebærer at ansvaret for 78 av totalt 95 riksvegferjesamband overføres til fylkene. Samferdselsdepartementet legger til grunn en videreføring av nivået i budsjettet for 2009 på 1 776 mill. kroner til kjøp av ferjetjenester på riksvegnettet og det nye fylkesvegnettet.

Det skal vurderes nærmere om fylkesvegferjene skal innlemmes i inntektssystemet eller om midlene skal øremerkes på Samferdselsdepartementets budsjett.

Når fylkene overtar ansvaret for ferjesambandene på øvrig riksvegnett, vil fylkenes ansvar for ferjer være tilsvarende ansvaret fylkeskommunene i dag har for lokal kollektivtrafikk.

6.2.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Kommuneproposisjonen 2010 der det går fram at Regjeringa i 2010 vil tildele fylkene 1 mrd. kroner utover det som i

2009 brukes på det vegnettet som fylkene skal overta. I tillegg får fylkene tilgang på rentefrie lån opp til 2 mrd. kroner årlig. I forslaget til Nasjonal transportplan legges det også opp til statlig medfinansiering av rassikringstiltak på det nye fylkesvegnettet på 0,5 mrd. kroner per år. Fylkene får også til sammen 117 mill. kroner til flere stillinger som følge av de overførte oppgavene fra de ulike departement. I St.prp. nr. 68 (2008–2009) 100 mill. kroner til dette formålet, jf. St.prp. nr. 1 (2008–2009) og Budsjett-Innst. S. nr. 13 (2008–2009). Dette vil avlaste fylkene med tilsvarende beløp.

Flertallet mener at både investerings- og vedlikeholds nivå har vært for lavt gjennom flere år også på de vegene som fylkene nå overtar fra staten. Flertallet er derfor tilfreds med at det nå blir et godt økonomisk opplegg samlet sett, som setter fylkene i stand til å ta vare på og utbedre fylkesvegnettet.

Flertallet viser til de bindingene som er knyttet til igangsatte investeringer på de fremtidige fylkesveiene. Disse bindingene blir vektlagt i fordelingen mellom fylkene, jf. St.prp. nr. 68 (2008–2009) hvor det heter:

"Investeringsmidlene vil bli fordelt på grunnlag av vegstandard, veglengde, befolkning og bindinger."

og

"Regjeringen har ved fylkesfordelingen lagt vekt på at bindinger knyttet til igangsatte prosjekter i all hovedsak skal håndteres innenfor perioden 2010–2013."

Flertallet vil peke på at en etter hvert må en komme over til en mer rettferdig fordelingsnøkkel til fylkene. I det videre arbeidet med kriterier bør fortsatt vegstandard, veglengd og befolkning vektlegges. Ut ifra en rimelighetsbetraktning bør de fylkene som kommer dårlig ut de første årene pga. at bindinger inngår i kriteriene, etter hvert få en kompensasjon for dette.

Flertallet viser til forslag om omklassifisering av vegnettet i forbindelse med forvaltningsreformen. Det har vært en bred prosess mellom Vegdirektoratet og fylkeskommunene i denne saken. Flertallet merker seg også at departementet for å imøtekomme høringsinstansenes syn, har beholdt noen flere veistrekninger og ferjesamband som statlige enn det Veidirektoratet la opp til. Flertallet viser til den prosess som har vært i forbindelse med behandling av NTP. På den bakgrunn mener flertallet at rv 3/rv 25 Løten–Hamar, rv 13/rv 55 Oppheim–Hella–Sogndal og rv 94 Hammerfest–Melkøya fortsatt skal være riksvei. Flertallet legger til grunn at Regjeringen frem mot reformens ikrafttredelse, endrer de

økonomiske rammene og praktiske forhold mellom stat og fylke parallelt med denne endringen. Flertallet vil understreke statens ansvar for å sikre at fylkeskommunen er i stand til å løse sine oppgaver på en god måte.

Flertallet viser for ytterligere detaljering til St.prp. nr. 72 (2008–2009), og Stortingets behandling av denne. Her foretas den endelige omklassifiseringen i forbindelse med regionreformen.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Regjeringen poengterer at endelige rammer for fylkesvegnettet vil bli fastsatt i kommuneproposisjonen for 2010, samtidig som Regjeringen sier at det vil bli satt av 5 126 mill. kroner pr. år til investeringer, drift og vedlikehold av det nye fylkesvegnettet. Disse medlemmer konstaterer at dette bare er delvis dekket i St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010, jf. tabell 6.1. Disse medlemmer viser til tall fra Opplysningsrådet for Veitrafikken gjengitt i Aftenposten 26. mars 2009 som viser at forfallet på vegnettet som blir fylkenes ansvar fra nyttår, er på mellom 25 og 27,5 mrd. kroner.

Disse medlemmer påpeker at fylkene allerede har store problemer med å vedlikeholde eksisterende fylkesveger.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet foreslo derfor 1,5 mrd. kroner til vedlikehold og oppgradering av fylkesvegnettet i Innst. S. nr. 139 (2008–2009) om tiltak mot finanskrisen.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til sin grundige drøftelse av forvaltningsreformen i innstillingens kapittel 2.2.4.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre vil understreke at det fortsatt må være statens ansvar å sørge for at fylkeskommunene blir økonomisk i stand til å vedlikeholde og drifte fylkesvegnettet, og at de skal kunne gjøre investeringer som legger grunnlaget for et sikkert og effektivt vegnett som fungerer godt for både næringslivet og innbyggerne.

Disse medlemmer mener det økonomiske opplegget knyttet til ansvarsoverføringen, slik det gjøres rede for i St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010, ikke møter de store utfordringene fylkene nå står overfor. Regjeringen har lovet at det skulle følge tilstrekkelig penger med når store deler av riksveinettet nå overføres til fylkeskommunen. Disse medlemmer mener dette løftet nå er brutt. Disse medlemmer er skuffet over at Regjeringen ikke innfrir på et så viktig område, og at

fylkene dermed blir sittende igjen med ansvaret for et stort vedlikeholdsetterslep uten at det stilles nødvendige statlige midler til rådighet. Disse medlemmer viser til at de respektive partiene vil komme tilbake til denne saken ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010.

6.3 Fordeling av økonomisk ramme i den enkelte sektor

6.3.1 Sammendrag

JERNBANE

Samferdselsdepartementet legger til grunn en samlet ramme for statlige midler til jernbanens kjøreveg på 92 140 mill. kroner i perioden 2010–2019. Dette er en økning på 33 900 mill. kroner, eller 58,2 pst., i forhold til NTP 2006–2015.

Samferdselsdepartementet legger til grunn en samlet ramme til drift og vedlikehold på 41 810 mill. kroner i perioden 2010–2019. Dette er en økning på 889 mill. kroner pr. år, eller 27 pst., sett i forhold til NTP 2006–2015.

I Oslo-området, inkl. Oslotunnelen, vil det bli gjennomført fornyelsestiltak for om lag 3 mrd. kroner. Av dette er det satt av 2 mrd. kroner til Oslo-prosjektet i første del av planperioden, som inngår i investeringsrammen for jernbane

Samferdselsdepartementet legger til grunn en samlet ramme for investeringer på 50 330 mill. kroner i perioden 2010–2019. Dette er en økning på 25 010 mill. kroner, eller 98,8 pst., i forhold til NTP 2006–2015.

Innenfor rammen til store investeringsprosjekt er det satt av totalt 11 660 mill. kroner i planperioden til igangsetting og fullføring av nytt dobbeltspor Oslo-Ski, som føres på egen post 31. Prosjektet inngår som en del av Oslo-pakke 3. Dette vil synliggjøre anslått bevilgningsnivå og bidra til en mest mulig rasjonell framdrift, jf. kapittel 6.4 i meldingen.

Det vil være behov for om lag 3,8 mrd. kroner til fullføring av allerede igangsatte prosjekt.

Samferdselsdepartementet prioriterer en konsentrert satsing på Vestfold-, Østfold-, og Dovrebanen for å sikre mest mulig rasjonell anleggsdrift og slik at det blir mulig å høste gevinstene av de investeringene som allerede er gjennomført.

Programområdene er delt i kapasitetsøkende tiltak, stasjoner og knutepunkt (inkludert bedret kundeinformasjon) og sikkerhet. Det er innenfor investeringsrammen satt av 1 017 mill. kroner i gjennomsnitt pr. år til de tre programområdene. Dette er en økning på 508 mill. kroner, eller 99,8 pst., sammenliknet med NTP 2006–2015.

VEG

Samferdselsdepartementet legger til grunn en samlet ramme for statlige midler til Statens vegvesen på 153 980 mill. kroner i perioden 2010–2019. Dette er en økning på 58 570 mill. kroner, eller 61,4 pst., i forhold til NTP 2006–2015.

I tillegg er det totalt i perioden regnet med annen finansiering på om lag 60 mrd. kroner på riksvegnettet.

Post 23

Samferdselsdepartementet legger til grunn en ramme til post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksvegnettet på 57 720 mill. kroner i perioden 2010–2019. Dette er en årlig økning på 1 287 mill. kroner, eller 28,7 pst., sammenliknet med NTP 2006–2015.

De siste tretti årene har trafikkarbeidet økt om lag to og en halv ganger. I tillegg er veglengden utvidet og anleggene blitt mer kompliserte, med flere tunneler, mer vegbelysning og flere tekniske installasjoner.

Samferdselsdepartementet mener det er hensiktsmessig med en ny vurdering av beregningsmetodikken for vedlikeholdsetterslepet i vegsektoren, og har derfor tatt initiativ til en egen utredning knyttet til dette.

Departementet vil i 2009 igangsette en evaluering av konkurranseutsettingen av drifts- og vedlikeholdsoppgavene for å klarlegge konsekvensene for pris og kvalitet av konkurranseutsettingen, om kontraktene bør utformes eller følges opp på en annen måte, og om dagens omfang og måten å konkurranseutsette oppgaver på er det riktige.

Høyest prioritert er oppgaver som ivaretar trafikksikkerheten.

Samferdselsdepartementet legger opp til en styrking av området trafikant og kjøretøy. Styrkingen av innsatsen på dette området vil komme gradvis, etter hvert som utviklingen av nettbaserte løsninger og et nytt og mer effektivt sentralt kjøretøyregister (Autosys) er satt i drift.

Samferdselsdepartementet vil prioritere en økning i antall kjøre- og hviletidskontroller.

Post 30, 36 og 37

Samferdselsdepartementet legger til grunn en årlig ramme på 4 984 mill. kroner til store investeringsprosjekt på riksveger i gjennomsnitt for planperioden 2010–2019. Innenfor rammen til store investeringsprosjekt er det satt av totalt 1 680 mill. kroner i planperioden til E16 over Filefjell på egen post 36, samt totalt 1 040 mill. kroner i planperioden til E6 vest for Alta på egen post 37. Dette synliggjør anslått bevilgningsnivå, og kan bidra til en mer helhetlig

utbygging av strekningene ved at de ulike parsellene ses i sammenheng.

Den årlige økningen til store investeringsprosjekt er på 2 220 mill. kroner, eller 80,3 pst., i forhold til NTP 2006–2015.

Det vil gå i størrelsesorden 10 mrd. kroner i statlige midler til fullføring av prosjekt som er startet opp ved inngangen til planperioden.

I tillegg gir rammen rom for å starte opp en rekke viktige prosjekt i første fireårsperiode.

Programområdene (under post 30)

Samferdselsdepartementet legger opp til en betydelig satsing på programområdene. Det legges til grunn en ramme på 2 008 mill. kroner til programområdene i gjennomsnitt over planperioden. Dette er en årlig økning på 1 290 mill. kroner, eller 179,6 pst. i forhold til NTP 2006–2015.

Den økte satsingen på programområdene er knyttet til: Mindre utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak, miljø- og servicetiltak, kollektivtrafikktiltak og planlegging, grunnerverv mv.

Innenfor post 30 forslår Samferdselsdepartementet å sette av 192 mill. kroner pr. år til felles etatsutgifter, forskning og utvikling mv.

Post 31

Samferdselsdepartementet legger til grunn en ramme på 1 000 mill. kroner pr. år til særskilte rassikringstiltak over post 31. Dette er en økning på 661 mill. kroner pr. år sammenliknet med NTP 2006–2015.

Post 32

Regjeringen vil innføre en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. Ordningen er knyttet til tiltak på fylkesvegnettet og kollektivtransporttiltak, bl.a. bybaner. Det legges til grunn en ramme på 2 mrd. kroner pr. år i perioden 2010–2019.

Post 72

Det legges til grunn en videreføring av nivået i budsjett 2009 på 1 776 mill. kroner til kjøp av ferjetjenester. Samferdselsdepartementet mener at denne rammen gir rom for et noe økt ferjetilbud – både på riksvegnettet og det nye fylkesvegnettet.

Samferdselsdepartementet legger opp til at både frekvens og åpningstid kan økes for de fleste samband i planperioden.

De foreslåtte langsiktige standardmålene er beskrevet i tabell 6.8 i meldingen, mens forbedringer i ferjetilbudet som følge av ny NTP-standard i servicenivå og frekvens er vist i tabell 6.9 i meldingen.

SJØTRANSPORT

Fiskeri- og kystdepartementet legger til grunn en samlet ramme for statlige midler til Kystverket på 10 850 mill. kroner i perioden 2010–2019.

Lostjenesten, som er fullt ut brukerfinansiert, er ikke del av planrammen. Beredskap mot akutt forurensning er ikke del av planrammen da dette virksomhetsområdet ikke naturlig faller inn under transportplanlegging, men er en del av beredskapen langs kysten.

Innenfor planrammen vil Regjeringen prioritere farleds- og fiskerihavnetiltak, fornying av maritime trafikksentraler, utskiftning av Kystverkets fartøy og fjerning av kystgebyret og årsavgift for havnesikkerhet.

Det legges til grunn en samlet ramme til statlige og kommunale fiskerihavnetiltak på 1 990 mill. kroner i planperioden. Dette er en økning på 280 mill. kroner fra planrammen for NTP 2006–2015.

Regjeringen nær dobler tilskuddsposten til kommunale fiskerihavnetiltak fra 28 til 52 mill. kroner årlig. Dette er med på å sikre at mindre tiltak kan bli gjennomført med finansiering fra stat og kommune. I tillegg settes det av 17 mill. kroner årlig til utførelse av mindre vedlikeholdsprosjekt.

Fiskeri- og kystdepartementet legger til grunn en samlet ramme i planperioden på 2 860 mill. kroner til farledstiltak. Dette er en økning på 1 730 mill. kroner, eller 153 pst. sammenliknet med NTP 2006–2015.

Navigasjonsinstallasjonene langs kysten er viktige for sikker og effektiv sjøtransport. I dag er utgiftene til disse anleggene delvis brukerfinansiert ved at 34 pst. av bevilgningen til virksomhetsområdet dekkes av brukerne. Regjeringen ønsker å styrke sjøtransporten og vil legge frem forslag om at utgiftene til dette fullfinansieres av staten.

Det er beregnet et vedlikeholdsetterslep på ca. 1,6 mrd. kroner for navigasjonsinstallasjoner. Regjeringen mener at vedlikeholdsetterslepet må tas på alvor, og vil i første fireårsperiode fullt ut dekke inn bortfallet av brukerfinansieringen for navigasjonsinstallasjoner og styrke budsjettet med ytterligere 13 mill. kroner årlig fra 287 mill. kroner i 2009 til 300 mill. kroner. Sammenliknet med NTP 2006–2015 øker den statlige innsatsen med 100 mill. kroner årlig.

Kystverkets fartøy er i dag i gjennomsnitt 31 år gamle, og har økende årlig vedlikeholdsbehov. Regjeringen vil derfor gjennomsnittlig sette av 54 mill. kroner årlig til nye fartøy.

Det er behov for fornying av utstyret på trafikksentralene. Det er identifisert et behov for fornyelse av utstyr i planperioden på gjennomsnittlig 25 mill. kroner årlig. Fiskeri- og kystdepartementet mener at fornyingen av sentralene bør finansieres med statlige

bevilgninger fremfor økt brukerbetaling. Det er derfor satt av 46 mill. kroner årlig i statlig bevilgning til trafikksentralene i planperioden, som vil dekke drift av Vardø trafikksentral og fornyelse av utstyret på alle trafikksentralene. Dette er en økning på om lag 25 mill. kroner årlig sammenliknet med NTP 2006–2015.

Regjeringen vil fjerne årsavgiften for havnesikkerhet som ble innført i 2007 og som har dekket utgiftene Kystverket har hatt med å følge opp regelverket om maritim sikkerhet og terrorberedskap (ISPS-regelverk). Disse utgiftene har inngått i "transportplanlegging og kystforvaltning". For 2009 er denne anslått til ca. 15 mill. kroner. Bortfallet av denne avgiften vil dekkes inn med statlige midler.

STATLIG KJØP AV REGIONALE LUFTHAVNTJENESTER

Som følge av relativt gode tider for luftfarten og bedre rammevilkår for Avinor har det ikke vært bevilget midler til denne ordningen de siste årene. Behovet for statlige kjøp vil bli vurdert i de årlige budsjettproposisjonene.

6.3.2 *Komiteens merknader*

6.3.2.1 JERNBANE

Komiteen peker på at kapasitet og punktlighet er viktige parametre for å gjøre jernbanen attraktiv. Jernbanens attraktivitet er spesielt viktig i den omfattende trafikken inn og ut av de store byene våre.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Venstre, viser til den sterke satsingen på utbygging, fornyelse og vedlikehold i Inter City-triangelen i forslaget til NTP. En svært stor del av togtrafikken i Norge går på disse strekningene, og flertallet vil uttrykke sterk støtte til denne klare prioriteringen av disse strekningene.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil peke på at NTPs kvaliteter når det gjelder måloppnåelsen for miljømålene, spesielt klimagassutslipp, er sterkt avhengig av at vi lykkes med å skape et punktlig og pålitelig togtilbud med så god kapasitet at folk fristes til å reise med tog.

Dette flertallet er kjent med at det i Jernbaneverkets forslag til handlingsprogram er lagt opp til å bruke en forholdsvis stor andel av midlene innenfor programområde stasjoner og knutepunkter til utbedring av korte plattformer etter pålegg fra Statens jernbanetilsyn. Mange av stasjonene med slikt pålegg har meget lav trafikk og tiltakene for utbedring er kostbare.

Dette flertallet er opptatt av at mest mulig av midlene skal brukes der behovet og nytten av tiltak er størst.

Dette flertallet er kjent med at det som ledd i utviklingen av en mer moderne jernbane, er i gang satt et utredningsarbeid for å vurdere framtidig stasjonsstruktur. Dette flertallet ber departementet påse at det gjennomføres en ryddig prosess mot fylkeskommunene og togselskapene omkring framtidig stasjonsstruktur og stoppmønster på det norske jernbanenettet.

Dette flertallet merker seg at det i planforlaget er et mål å øke punktligheten og regulariteten for person- og godstog, og at punktlighetskravene er konkretisert for persontogtrafikken. Kvaliteten på rutefremføringen for godstog er varierende og til tider for svak i forhold til hva markedet krever.

Dette flertallet er kjent med at Regjeringen arbeider med krav til punktlighet for togavganger og ankomster også for godstog, og mener ambisjonene må være høye innenfor rammen av det realistiske.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre viser til at det under den sittende regjering ikke er konkurranseutsatt noen nye jernbanestrekninger i Norge. Dette skjer på tross av gode erfaringer med de jernbanestrekningene som i dag er konkurranseutsatt. Gjøvikbanen og Flytoget er de to jernbanestrekningene med størst punktlighet og med mest tilfredse brukere. For Gjøvikbanens anliggende viser dette at det er fullt mulig å tiltrekke seg nye kunder, og å gjøre en jernbanestrekning som har vært ulønnsom, lønnsom. Disse medlemmer mener at erfaringene med konkurranseutsetting av Gjøvikbanen og Flytoget bør føre til at flere strekninger kan konkurranseutsettes. På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen avvikle togmonopolet og åpne for konkurranseutsetting av alle jernbanestrekninger i Norge."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at disse medlemmer ønsker å bruke totalt 60 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbaneinvesteringer i perioden 2010–2019. Disse medlemmer vil dessuten investere 90 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbane i perioden 2010–2034 hvis man legger til grunn at Regjeringen opprettholder et tilsvarende investeringsnivå som i St.meld. nr. 16 (2008–2009).

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at for å gjøre tog til et fullt ut konkurransedyktig transportmiddel i Norge, må ambisjonsnivået for utvikling i jernbanesektoren være å få en skinnestruktur som kan tåle høye hastigheter.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at alle større jernbaneutbygginger på regionalnettet forbedres til å tåle en topphastighet på minimum 250 km/t."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyres målsetting i samferdselspolitikken er "Raskere frem – trygt hjem". På mange av de mest trafikkerte jernbanestrekningene i Norge er tog ikke spesielt konkurransedyktig på tid, sammenlignet med andre transportmidler. Mye av dette skyldes foreldet skinnestruktur.

6.3.2.1.1 Høyhastighetsbaner

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at planen fastslår at høyhastighetsbaner skal utredes, og at dette er et omfattende arbeid. Det er flertallets klare oppfatning at de utredningene som skal gjennomføres, skal ha bygging av høyhastighetsbane som siktemål. Utredningene vil vise om det er mulig å nå dette siktemålet.

Det er flertallets klare oppfatning at de utredningene som nå skal foretas, skal gi et godt beslutningsgrunnlag i god tid før behandlingen av Nasjonal transportplan om fire år. IC-satsingen som ligger i NTP-forslaget, kan bli første steg i en framtidig høyhastighetsbane.

Flertallet gir sin tilslutning til den prosess og de strategivalg som Regjeringen beskriver for de utbyggingsprosjektene som er omtalt i NTP. For alle påfølgende utbyggingsprosjekt i InterCity-triangelet skal det gjøres en konkret vurdering av mulighetene for å tilpasse det aktuelle prosjektet slik at man får en hastighet på minimum 250 km/t, og også gjøres en vurdering av om det bør gjøres tilpassninger ved dagens utbygginger, som for eksempel vil gjøre det mulig på et senere tidspunkt å bygge nye spor der man går utenom enkelte byer. Flertallet vil understreke viktigheten av at også regionale myndigheter trekkes inn i beslutninger om lokalisering av stasjoner og stoppesteder slik at også regionale hensyn kan tas med i betraktningen når ulike hensyn skal veies mot hverandre.

Flertallet mener det er viktig å ha en grundig og bred prosess om hvordan fremtidens jernbane skal se ut. Flertallet er derfor svært fornøyd med at Samferdselsdepartementet har gjennomført en åpen utredningsprosess om høyhastighetsbaner der ulike fagmiljø fra inn og utland har blitt invitert til å gi bidrag. Flertallet mener det er konstruktivt at man undervegs i prosessen også har lagt til rette for at uavhengige utredningsmiljø og interessegrupper har fått

mulighet til å presentere sine syn både i form av kommentarer til de fremlagte utredningene og egne planer og vurderinger.

Flertallet konstaterer at det fortsatt gjøres til dels svært ulike vurderinger av blant annet miljøeffekter, kostnader og samfunnsmessig nytte av høyhastighetsprosjekter. Flertallet registrerer videre at det er svært stor forskjell mellom de ulike utbyggingskonseptene som foreslås, blant annet når det gjelder trasévalg, om det bør bygges ett eller to spor og driftskonsept. Flertallet deler derfor Regjeringens vurdering om at ytterligere utredninger er nødvendig for å få et mer omforent og faglig robust grunnlag for å fatte politiske beslutninger.

Flertallet mener at et framtidig høyhastighets-tilbud ikke bare skal binde sammen de store byene, men også fange opp mellomliggende trafikk. Dette kan for eksempel oppnås med et høyfrekvent tilbud der noen tog stopper på noen stasjoner, og andre tog på andre stasjoner, noe som bør vurderes i de utredningene som skal foretas. Flertallet deler Regjeringens vurdering av at konseptet for høyhastighetsbaner må videreutvikles og tilpasses norske forhold. Flertallet mener Norge har et betydelig trafikkgrunnlag for høyhastighetstog. Markedsundersøkelsen som Urbanet Analyse nylig har utført på oppdrag fra Jernbaneverket, viser at høyhastighetstog har potensial til å overta 75–95 pst. av det store flymarkedet mellom Oslo og de andre største byene i Norge. Flertallet mener det spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner med blandet trafikk av høyhastighetstog, regionstog og godstrafikk. Før en beslutning om bygging av høyhastighetsbaner kan tas, vil det også være helt nødvendig å ha foretatt grunnleggende strekningsvise analyser som kan gi grunnlag for trasévalg.

I tillegg mener flertallet det er behov for ytterligere analyser av ringvirkninger i form av regional utvikling og forstørring av arbeidsmarkeder samt klimapolitiske muligheter. I tillegg ønsker flertallet at det også utredes nærmere hvordan høyhastighetslinjer kan danne grunnstammen i et sammenhengende kollektivtilbud.

Flertallet mener det må trekkes vekslers både på det arbeidet som er utført i statlig regi og av eksterne jernbanefaglige miljøer, jf. utredninger som skjer i regi av eksempelvis Norsk Bane/Deutsche Bahn. Flertallet viser også til prosjektet Corridor and Innovation and Cooperation (CONICO North) som har hovedfokus på hvordan en høyhastighets-togsløsning mellom Oslo–Gøteborg og videre til kontinentet, kan bidra til regionutvikling, og til det konseptet Høyhastighetsringen AS og andre miljøer arbeider med.

Flertallet er opptatt av at Samferdselsdepartementet tar stilling til hvilke utredninger som skal gjø-

res, og legges til grunn for den videre planleggingen blant annet hvilket arbeid som skal skje henholdsvis i regi av Jernbaneverket og eksterne jernbanefaglige miljøer.

Flertallet viser til at Regjeringen vil be Jernbaneverket arbeide videre med å vurdere hvordan ulike konsepter for utbygging og drift av høyhastighetsbaner eventuelt kan utvikles og tilpasses norske forhold. For å håndtere en så stor utbyggingsoppgave mener flertallet det også bør vurderes å etablere en egen prosjektorganisasjon for bygging av høyhastighetsbaner. Erfaringene med bygging av høyfartstog i andre land viser at det kan gi gode resultater og effektiv fremdrift.

Flertallet har merket seg at Regjeringen varsler en vurdering av kapasiteten i Oslostunnelen frem mot neste rullering av NTP. Flertallet vil peke på at en vesentlig økt kapasitet for jernbanen gjennom Oslo antakelig er en forutsetning for en eventuell bygging av høyhastighetsbaner i Norge, og mener en slik vurdering også må tas med i de videre utredninger av høyhastighetsbaner som skal foretas.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener at de utredningene som nå er utført av blant andre Jernbaneverket og Tyske VW 1 gruppen, Norsk Bane og DB International, og Høyhastighetsringen AS, gir et tydelig bilde av at høyhastighets jernbane vil være en framtidsrettet jernbanesatsing i Norge.

Disse medlemmer mener at en slik satsing vil være miljøvennlig og gi unike mobilitetsforbedringer for folk og næringsliv, som i sin tur kan gi store samfunnsøkonomiske gevinster i et langt perspektiv.

Disse medlemmer vil derfor allerede nå gå inn for at det bygges høyhastighetsjernbane i Sør-Norge, der driften er lønnsom.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener investeringskostnadene må holdes utenfor en slik lønnsomhetsberegning.

Disse medlemmer mener derfor departementet snarest mulig må starte arbeidet med å utarbeide en konseptvalgutredning og dernest en handlingsplan og endelig en prioritert utbyggingsplan for høyhastighetsjernbane i Sør-Norge.

Disse medlemmer mener at det på denne måten legges til rette for en forsvarlig prioritering og beslutningsgrunnlag.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om høyhastighetsbane i innstillingens kapittel 1.2.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre alt i 2006 tok til orde for en satsning på høyhastighetstog i Norge, jf. Dokument nr. 8:94 (2005–2006) Forslag fra stortingsrepresentantene Øyvind Halleraker, Trond Helleland, Bent Høie, Peter Skovholt Gitmark, Kari Lise Holmberg og Svein Flåtten om å utrede grunnlaget og mulighetene for en sørnorsk høyhastighetsring for jernbane.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at det i planperioden 2010–2019 kan bygges en høyhastighetsbane mellom alle de store byene i Sør-Norge og til svenskegrensen mot Stockholm og København, hvis driften beregnes som lønnsom."

6.3.2.2 Veg

Beregningsmetodikk

Komiteen viser til Regjeringens initiativ til å få vurdert beregningsmetodikken for vedlikeholdsetterslep i vegsektoren på nytt. Det vil etter komiteens mening være en viktig klargjøring av behovene som også kan gjøre det mulig å lage enda bedre planer for vedlikehold og fornying.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er positiv til den betydelige økningen Regjeringen legger opp til i rammene til programrådene. En større satsing på gang- og sykkelveger, mindre utbedringer av farlige kryss og svinger, kollektivtrafikktiltak osv. vil kunne bety mye for å få flere til å gå og sykle, for en tryggere trafikk og for bedre flyt i trafikken. Dette vil dessuten redusere utslippet av klimagasser.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide egne, forpliktende handlings- og utbyggingsplaner for alle hovedkorridorene, for veg, jernbane, sjøfart og luftfart. Planene skal ta utgangspunkt i trafikk tall, ulykkestall og grundige analyser, slik at rassikring, trafiksikkerhet og universell utforming kan inngå som deler av et forpliktende planverk."

Rassikring

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, vil vise til at med NTP-forslaget er rammene til ras-

sikring økt til 1 mrd. kroner pr. år, i tråd med krav fra Den nasjonale rassikringsgruppe. Innsatsen på rassikring har økt under regjeringen Stoltenberg II, og nå trappes satsingen ytterligere kraftig opp. Rassikringsposten skal ifølge NTP-forslaget deles 50/50 mellom de statlige og de fylkeskommunale vegene.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er kjent med at enkelte fylker vurderer delfinansiering av rassikringsprosjekter fra den statlige potten. Dette flertallet mener at det er en aktuell løsning, og at dette kan stimulere fylkene til å prioritere rassikringsprosjekter.

Dette flertallet forutsetter at prioriteringen mellom rassikringsprosjekter i fylkesvegnettet blir gjort av staten på bakgrunn av forslag fra fylkene og faglige vurderinger av rasfare og potensiell skade.

Dette flertallet vil peke på at det er viktig å styrke kompetansen på rassikring, hovedsakelig for å øke sikkerheten for "farende folk", men også for å sikre rasjonell ressursbruk. Statens vegvesen har bred kompetanse på rassikring, mens det er færre rassikringsprosjekter på jernbane. I NTP vises det til at Vegvesenet og Jernbaneverket har et felles FoU-prosjekt på klima og transport. Dette flertallet mener at det bør legges opp til å utvide dette samarbeidet, slik at det utvikles en felles kompetanse og at kompetansen kan utnyttes både på veg og bane.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener rassikring må prioriteres i langt større grad. Det trengs mer kunnskap og informasjon, og større bevilgninger til rassikringsarbeid. Disse medlemmer mener det er uakseptabelt at folk enkelte steder må leve i konstant frykt for ras.

Disse medlemmer mener de raske og store menneskeskapte klimaendringene er en av de største samfunnstruslene vi står overfor i dag. Med de ventede klimaendringene er det grunn til å tro at rasutfordringen vil øke. Naturlige og menneskeskapte klimaendringer skaper vær som er varmere, våtere og villere. Temperaturøkning, mer nedbør og mer ekstremvær gjør at Norge i framtiden kan få flere ras enn tidligere antatt, andre typer ras og ras på nye steder.

Disse medlemmer mener det er liten grunn til å tvile på at klimaendringene skaper behov for ny kartlegging og økt kunnskap om forebygging av ras. Raskartlegging og -sikring er ett av flere viktige og nødvendige klimatilpasningstiltak. Klimaendringer skaper usikkerhet. Det er ikke lenger tilstrekkelig å bygge på historisk kunnskap om rashendelser. Disse medlemmer mener en må være i forkant av endringene. Derfor må forskningsinnsatsen økes og kunnskapen om rasforebygging og om rassikring må konsekvenser i praktisk handling.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Bondevik II gjennomførte en stor satsing på rassikring. Innsatsen mot rassikring ble styrket med over 30 pst., og over 37 rasutsatte strekninger og 130 rasutsatte punkter ble utbedret.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at det i gjennomsnitt er ca. 2 000 rashendelser pr. år, og at det i dag er anslått hele 1 756 rasfarlige strekninger som omfatter hele 765 km veg. Disse medlemmer vil derfor peke på at behovet for utbedringer er enormt, og at det nå trengs et skikkelig løft for å sikre fylkes- og riksvegnettet mot ras. Disse medlemmer viser til sine merknader om rassikring i innstillingens kapittel 1.2.2.

Ferjetilskudd

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, har merket seg at Regjeringen i forbindelse med St.prp. nr. 68 (2008–2009) Kommuneproposisjonen 2010, legger opp til at statens kompensasjon for at fylkene overtar store deler av ferjedriften, skal inngå som en del av rammetilskuddet til fylkene.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Samferdselsdepartementet mener at en videreføring av rammen i budsjettet for 2009 til kjøp av ferjetjenester vil gi rom for å øke ferjetilbudet noe, både på riksvegnettet og fylkesvegnettet. Flertallet har også merket seg at Regjeringen mener at denne rammen vil tillate at både frekvens og åpningstid kan økes for de fleste sambandene i planperioden.

Dette flertallet viser videre til Stortingets anmodningsvedtak i Innst. S. nr. 193 (2007–2008) hvor det heter at:

"Stortinget ber Regjeringen om, i forbindelse med Forvaltningsreformen, å foreta en helhetlig gjennomgang av ansvarsfordeling for ferjedriften og samtidig sørge for at fylkene/regionene får ansvar for de aktuelle ferjestrekningene i Kragerø og på Randsfjorden."

Dette flertallet forutsetter at de kommunale ferjene på Randsfjorden og i Skjærgården i Kragerø er fylkeskommunale fra 1. januar 2010, og at dette blir tatt hensyn til i fylkesfordelingen av ferjetilskudd i rammeoverføringen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at riksvegferjene utgjør en integrert del av det nasjonale riksvegnettet, i mange distrikter en avgjørende faktor for samferdselen

generelt, og for næringslivets transport og transportkostnader spesielt. Disse medlemmer viser til sine merknader knyttet til gratisferjer i innstillingens kapittel 1.2.2.

Komiteens medlemmer fra Høyre er i mot forvaltningsreformen og støtter ikke Regjeringens forslag om å overføre store deler av ferjedriften til fylkene. Disse medlemmer ønsker at ferjene skal finansieres på samme måte som i dag.

Nasjonalt bompengeselskap

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg Regjeringens antydninger om at nasjonalt bompengeselskap kan bli aktuelt, spesielt dersom Regjeringens forventninger til eksisterende bompengeselskaper og kommende regionale bompengeselskaper ikke innfris. Flertallet støtter dette. Lavere kostnader er den viktigste forventningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker bompengefri finansiering, og viser til sitt forslag om 12 mrd. kroner til sletting av bompengeselskapenes gjeld i saldert nasjonalbudsjett 2008, jf. Innst. S. nr. 104 (2008–2009).

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om en statlig overtakelse av bompengегjeld i eksisterende bompengeselskaper, samt finansiering over de årlige statsbudsjettene slik at innkreving av bompenger opphører umiddelbart."

Komiteens medlem fra Venstre er opp-tatt av at de pengene som kreves inn gjennom bompenger, brukes på en mest mulig effektiv måte og at brukerne får mest mulig igjen i form av bedre veg- eller kollektivtransport. Dette medlem ber Regjeringen legge til rette for samarbeid og fusjoner bompengeselskapene i mellom for å oppnå effektivisering. Dette bør kunne utløse betydelige gevinster samtidig som det ivaretar den lokale forankringen og informasjon og åpenhet omkring bompengeprosjektet lokalt.

6.3.2.3 *Sjøtransport*

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at rammene til fiskerihavner og farleier er økt med 77 pst. sammenliknet med inneværende NTP-periode. Dette er at stor betydning og gir effektiv og sikker godstransport til sjøs og for de mange småsamfunnene på den lange kysten vår.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag i Dokument nr. 8:48 (2008–2009) om en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, samt forslaget i innstillingens kapittel 1.2.2. Disse medlemmer mener at rammene til kystformål skal være del av en slik stortingsmelding.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til komitehøringen for NTP, og Hurtigbåtenes Rederiforbund sin bekymring for at det kun var satt av 30 mill. kroner pr. år til satsing på nymerking i farledene. Det er avgjørende viktig at hurtigbåttrafikken på kysten kan skje så trygt som overhode mulig. Disse medlemmer vil derfor be om at Regjeringen hever beløpet til nymerking til et forsvarlig nivå i forståelse med næringen, og foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen av hensyn til sikkerheten på kysten, heve bevilgningsnivået til nymerking av farleder betydelig i nær dialog med hurtigbåt-næringen."

6.3.2.4 *Statlig kjøp av regionale lufthavnstjenester*

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil vise til at gjennom den solidariske ordningen hvor de 3–4 største lufthavnene finansierer de øvrige, har Avinor ansvaret for å drive og utvikle de 46 statlige flyplassene. Flertallet viser til at denne ordningen fungerer godt, og vil samtidig vise til at rammevilkårene for Avinor er et tema for eiermeldingen til Avinor som legges fram av Regjeringen i løpet av våren. Statlig kjøp har ikke vært nødvendig de senere årene, og er for øvrig et tema for de årlige budsjettene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at regjeringspartiene ved behandlingen av Dokument nr. 8:16 (2008–2009) gikk imot forslaget om å legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikk på bakgrunn av rapporten "Strategi for norsk luftfart", datert juni 2008, fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart og med de påpekninger som er gjort i Dokument nr. 8:16 (2008–2009). Disse medlemmer viser til sitt forslag i innstillingens kapittel 1.2.2 om en slik stortingsmelding. Disse medlemmer mener at rammene til luftfartsformål skal være del av en slik stortingsmelding.

Disse medlemmer mener at så lenge kryss-subsidieringssystemet mellom lufthavnene innenfor Avinor består, bør lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien inkluderes i Avinorsystemet. Disse med-

lemmer viser til sitt forslag i innstillingens kapittel 10.3.5 om å ta disse tre lufthavnene inn i systemet med kryssubsidiering.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til den foreslåtte ordningen med en statlig garantiramme på inntil 12 mill. kroner per år for drift av Stord flyplass, Sørstokken.

Disse medlemmer synes ikke denne ordningen er tilstrekkelig for å sikre en langsiktig og varig ordning. Som det framgår av Regjeringens egen utredning, er næringslivet i Sunnhordland storbruker av flyplassen, som derfor er svært viktig for regionen. Disse medlemmer går derfor inn for at flyplassen overtas av staten, innlemmes i Avinors kortbanenett og drives som andre kortbaneflyplasser i Norge.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget går inn for at Stord lufthavn, Sørstokken, overtas av staten og innlemmes i Avinors kortbanenett."

6.4 Mer effektiv utnyttelse av ressursene og sammenhengende utbygging av lengre strekninger

6.4.1 Sammenheng

Det er en forutsetning i den statlige økonomistyringen og etatsstyringen at ressursene utnyttes mest mulig effektivt. Dette krever både politisk disiplin og god styring fra etatenes side. Til tross for at budsjettene samlet sett er økt kraftig i inneværende NTP-periode har Samferdselsdepartementet ansett det som nødvendig å vri midler fra investering til vedlikehold i forhold til vedtatte planer og utsette oppstart av nye prosjekt slik at igangsatte prosjekt kan sikres bedre framdrift.

Samferdselsdepartementet har lagt stor vekt på å få fjernet gjenværende flaskehals på vegnettet i inneværende fireårsperiode.

Etter Samferdselsdepartementets oppfatning vil også en investeringsstrategi på riksveg- og banenettet som legger vekt på en mer sammenhengende utbygging av lengre strekninger, bidra til bedre ressursutnyttelse.

På bakgrunn av de store gevinstene knyttet til en mer sammenhengende utbygging av lengre strekninger vil Samferdselsdepartementet fortsatt legge vekt på dette momentet i prioriteringene av investeringene på stamnettet i planperioden.

Regjeringen er opptatt av å prøve ut ulike modeller for finansiering av samferdselsprosjekter for å viderutvikle kunnskapen knyttet til effektiv utnyttelse av ressursene. Regjeringen foreslår derfor at tre

store, helhetlige investeringsprosjekt føres på egne poster.

Oppstart av prosjektene må som før baseres på Stortingets behandling av kostnadsrammer og finansierings- og utbyggingsplaner.

6.4.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er opptatt av helhetlig utbygging og finansiering av infrastrukturprosjekter. Det er viktig å planlegge sammenhengende utbyggingsprosjekter og legge til rette for optimal framdrift i utbyggingsprosjekter. Med Regjeringens forslag til NTP ivaretas disse hensynene på en god måte.

I den sammenhengen vil flertallet spesielt peke på vesentlig økte rammer og de mange store og sammenhengende utbyggingsprosjektene som ligger i NTP,

Flertallet mener at en investeringsstrategi på riksveg- og banenettet som legger vekt på en mer sammenhengende utbygging av lengre strekninger, vil bidra til bedre utnyttelse av ressursene. En slik strategi vil også gi etatene bedre forutsetninger for å gjennomføre prosjekter med en mer langsiktig kontraktsstrategi som kan tilpasses markedsforholdene. Større prosjekter vil blant annet innebære mulighet for fleksibilitet til å velge forskjellige kontraktstyper, samt fleksibilitet til å foreta en oppdeling av prosjektene i små og store entrepriser.

Flertallet stiller seg positive til Regjeringens forslag om å prøve ut en ordning med å skille ut noen store, helhetlige investeringsprosjekter på egne budsjettposter på Samferdselsdepartementets budsjett. Dette vil synliggjøre bevilgningsbehovene knyttet til rasjonell framdrift for disse prosjektene i det enkelte budsjettår. Prosjektene med framdrifts- og finansieringsplan behandles av Stortinget. Etter at kostnadsramme og startbevilgning besluttes for disse prosjektene, må bevilgningene de etterfølgende årene følge behovet for rasjonell framdrift i prosjektene.

Flertallet legger til grunn at nivået på kostnadsrammen og periodiseringen i finansieringsplanen settes slik for de aktuelle prosjektene med egne poster, at behovet for kontinuerlig bygging og optimal framdrift ivaretas på en god måte.

For å skjerme bevilgningene til de utvalgte enkeltprosjektene, bør disse bevilgningene ikke kunne nyttes under andre poster, slik det i utstrakt grad er anledning til for gjeldende budsjettposter under Statens vegvesen og Jernbaneverket. Imidlertid bør det gis adgang til å overføre ubrukt bevilgning, slik at eventuelle ubrukte midler ett år kan sikres til prosjektet i påfølgende budsjettår.

Flertallet vil peke på at i de årlige budsjettokumentene må det redegjøres for prosjektenes framdrift i forhold til de fastlagte planer. For disse prosjektene bør det også være aktuelt å prøve ut nye kontraktsformer.

Flertallet mener at dette er en god modell for prosjektfinansiering.

Flertallet understreker at de tre prosjektene som føres på egne poster, Oslo–Ski, E16 over Filefjell og E6 vest for Alta får en så rask framdrift som det er praktisk mulig med hensyn til planavklaring og rasjonell fremdrift for prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker en forsert utbygging av infrastruktur i Norge. Det skal være et statlig ansvar å sørge for at befolkningen har et godt nett av veier, jernbane, kaier og flyplasser, men det er ikke nødvendig at staten må stå for gjennomføringen av prosjektene alene.

Disse medlemmer ønsker å ta i bruk offentlig-privat samarbeid (OPS) i lang større grad enn hva som har vært gjort i Norge tidligere. De erfaringer vi har med OPS, har vist at veistrekninger som lenge har vært på planleggingsstadiet, har latt seg utbygge raskere enn med tradisjonell finansiering. Dessverre har ikke Regjeringen fremmet flere OPS-prosjekter i inneværende stortingsperiode.

Disse medlemmer vil særlig vise til følgende fordeler med OPS:

- Halvert utbyggingstid
- Garanterte utbyggingskostnader – ingen budsjettsprekker
- Sannsynligvis 5–15 pst. rimeligere utbygging enn ved tradisjonell utbygging
- Bygging av høy kvalitet ved at utbygger selv skal vedlikeholde
- Drift og vedlikehold i 25 år inkluderes i kontrakten
- Årlige utbetalinger til utbygger i 25 år gjør at veien forblir av høy kvalitet i hele perioden
- Ingen utbetaling til utbygger før veien står ferdig
- Sammenhengende utbygging av lange strekninger
- Utnytter private utbyggers kompetanse, kreativitet og fleksibilitet

En ambisiøs samferdselspolitikk forutsetter at man tar i bruk riktige virkemidler for å få i stand rask, god og trygg utbygging av infrastrukturen.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til sine merkander kapittel 6.2.2.

6.5 Statlig kjøp av transporttjenester

6.5.1 Sammendrag

Det er i budsjett for 2009 foreslått statlig kjøp av transporttjenester for om lag 4,3 mrd. kroner. Dette omfatter kjøp av persontransporter med jernbane, kjøp av riksvegferjetjenester, kjøp av regionale flyrutetjenester fra flyselskapene og kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes.

Av disse kjøpene er det kun riksvegferjetjenestene som inngår i planrammen for Nasjonal transportplan. Ettersom flesteparten av dagens riksvegferjesamband er planlagt overført til fylkene gjennom forvaltningsreformen, vil Samferdselsdepartementet gå i dialog med fylkene for å innføre et enhetlig billetteringssystem som kan brukes i hele landet.

Samferdselsdepartementet kjøper i dag bedriftsøkonomiske ulønnsomme persontransporttjenester med jernbane for om lag 1,7 mrd. kroner pr. år.

Regjeringen vil gå i forhandlinger med NSB AS om økt kjøp, slik at gevinstene av investeringene som nå gjøres, vil komme trafikantene til gode. Flere tog, økt kapasitet i sporet og en ny rutemodell vil gi mange av de reisende i Østlandsområdet et forbedret togtilbud fra 2012.

Det statlige kjøpet av flyrutetjenester utgjorde om lag 500 mill. kroner fordelt på 29 lufthavner i 2008. Fra 1. april 2007 satte Samferdselsdepartementet ned maksimaltakstnivået på anbudsrutene i Finnmark og Nord-Troms.

Samferdselsdepartementet kjøper sjøtransporttjenester på kystruten Bergen–Kirkenes av Hurtigruten ASA. Det er satt i gang forberedelser av utlysning av ny konkurranse om kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen.

6.5.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til den sterke satsingen på Inter City-triangelet i forslaget til NTP. Den nye infrastrukturen gjør det mulig å tilby hyppigere avganger med jevnere frekvens enn i dag. Det er etter flertallets oppfatning naturlig at staten følger opp dette ved å øke kjøpet av tog-tjenester fra NSB. Konsekvensene for avtalen om kjøp av persontransport er ennå ikke fastsatt.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker en sterk utvikling av Inter-City-triangelet, med en ny infrastruktur som muliggjør hyppigere avganger og bedre punktlighet. Det vises til at det i NTP ikke omhandles kostnader dette vil medføre. Disse medlemmer vil påpeke at når investeringer i infrastruktur skal settes i gang, så skal dette gjøres gjen-

nom bruk av anbud og konkurranseutsetting av utbyggingene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader i kapittel 9.2.2.

Komiteens medlem fra Venstre er positiv til kjøp av ulønnsomme togjenester fordi det kan bidra til et mer helhetlig tilbud. Dette medlem vil peke på at gjennom sin stasing på Intercity-triangelet på Østlandet, hvor det legges opp til å realisere flere prosjekter samtidig som disse også realiseres raskere, vil gi en betydelig kapasitetsøkning på jernbanenet- tet. Dette medlem vil peke på at det åpner for kommersiell togdrift i et helt annet omfang enn det som er mulig i dag. Dette medlem vil vise til at flertallet mener det er behov for en økning i offentlig kjøp av togtrafikk på bakgrunn av de investeringene som Regjeringen legger opp til. Dette er nok et eksempel på flertallets holdning om at økt pengebruk er det eneste saliggjørende i samferdselspolitikken, og hvor smartere løsninger som for eksempel økt bruk av konkurranse på sporet avfeies av ideologiske grunner. Dette medlem vil blant annet vise til at Flytoget AS har tatt til orde for å utvikle et kommersielt togtilbud til flyplassene Torp og Rygge i kombinasjon med annen lokal- eller regionaltrafikk dersom nødvendige kapasitets- og reisetidsreduksjoner kommer på plass i jernbaneinfrastrukturen på Østlandet.

ENHETLIG BILLETTERINGSSYSTEM

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg Regjeringens arbeid med å få til et enhetlig billetteringssystem for hele landet og vil følge arbeidet med interesse. Det er viktig at dette arbeidet gis høy prioritet slik at de gode løsningene blir raskest mulig tilgjengelig for de reisende.

6.6 Alternativ finansiering av infrastruktur

6.6.1 Brukerbetaling for å finansiere infrastruktur

6.6.1.1 SAMMENDRAG

Behovet for å få finansiert infrastruktur er et tungtvegende hensyn i spørsmålet om brukerbetaling. Ofte støttes bompengeprojekter og andre brukerfinansierte prosjekter av næringsliv og befolkning som er opptatt av å få utbygd infrastruktur-løsninger raskere. Selv om det kan være ønskelig å redusere brukerbetalingen ut fra et effektivitetssynspunkt, vil dette skape store finansielle problemer. De samfunnsmessige virkningene av et lavere nivå på investering og drift av infrastruktur, vil etter Regjeringens syn være lite ønskelig.

Veg

I NTP 2010–2019 er det totalt for perioden regnet med annen finansiering på om lag 60 mrd. kroner på riksvegnettet. Det legges ikke opp til å sette noe "tak" på totalt antall bompengeprojekter. Regjeringen mener det bør gjøres en konkret vurdering ved hvert enkelt nytt prosjekt, slik at ikke bompengebelastningen blir for stor i enkelte områder.

Også bompengesøknader på fylkesvegnettet må vurderes av Regjeringen i forhold til aktivitetsnivå og bompengebelasting på linje med prosjekter på det statlige vegnettet.

Regjeringen mener dagens utfordringer knyttet til bompengefinansiering i større grad er knyttet til en utflytende praktisering av retningslinjene, enn til det konkrete innholdet i retningslinjene i seg selv. Det er imidlertid likevel viktig at retningslinjene innholdsmessig ikke er så rigide at de hindrer gjennomføring av prioriterte prosjekter, bl.a. i mer trafikksvake områder.

For å sikre også en god skjønnsmessig vurdering av prioriterte prosjekter mener Regjeringen at det vil være lite hensiktsmessig å formalisere retningslinjene i form av en forskrift, jf. omtalen i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Når det gjelder plassering av selve bomstasjonen, bør bomstasjonen for et enkeltprosjekt være sentralt plassert i forhold til dette utbyggingsprosjektet. Ved sammenhengende utbygging av lengre strekninger bør det etableres flere bomstasjoner på strekningen, slik at sammenhengen mellom betaling og nytte blir ivaretatt. I bomringer rundt byer kan det etter Regjeringens vurdering ikke stilles så strenge krav.

Regjeringen legger til grunn at det bare unntaksvis kan settes opp bomstasjon på sideveg.

Regjeringen vil med utgangspunkt i et rimelighetshensyn legge til grunn at det som hovedregel skal være etterskuddsinnkreving i bompengeprojekter.

Regjeringen legger fortsatt til grunn at hovedregelen bør være at et bompengeprojekt skal ha en bompengandelen på minst 50 pst. Det bør som hovedregel ikke tillates en bompengeperiode ut over 15 år.

Drifts- og administrasjonskostnadene utgjør i dag omlag 12 pst. av inntektene. Dersom man ikke ser en nedgang i innkrevingskostnadene, vil Regjeringen vurdere andre måter å organisere innkrevingen av bompenger på, for eksempel gjennom etablering av et nasjonalt bompengeselskap.

Eurovignettdirektivet (Direktiv 1999/62 /EC) skal samordne reglene og skal bestemme utformingen av bompengereordningen for tunge kjøretøyer på hovedvegen i Europa med internasjonal trafikk. Det nye direktivet kan få innvirkning på hvordan Norge utformer sine bompengeprojekter, særlig i forhold til rabattstrukturen da det i direktivet settes krav til en flat rabatt på 13 pst. Rabattgrensen vil gjelde for

tunge kjøretøyer over 3,5 tonn i godstrafikk på TERN-vegnettet (Trans European Road Network).

Regjeringens utgangspunkt er at Norge bør ha frihet til å utforme de norske bompengesystemene i tråd med det som Stortinget og lokale politiske interesser ønsker. Norge arbeider aktivt for å oppnå løsninger og fortolkninger av revisjonsforslaget som i størst mulig grad gir rom for å videreføre norsk bompengepolitikk og norsk avgiftspolitik.

Ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd innebærer at innsparte drifts- og kapitalkostnader kan benyttes som delfinansiering av vegprosjekt som avløser, evt. innkorter ferjesamband. Investeringer i riksveger skal som hovedregel prioriteres i de årlige statsbudsjettene, i konkurranse med øvrige veger og formål på budsjettet. Ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd er et avvik fra dette prinsippet.

For å legge til rette for økt bruk av ordningen, tilrår Regjeringen maksimal lengde for utbetaling av innspart ferjetilskudd blir økt til 30 år.

Det er åpent for at lokale myndigheter kan ta initiativ til fornyet behandling av saker som er lagt frem for Stortinget der ordningen blir benyttet.

Bane

Regjeringen har redusert kjørevegsavgiften ytterligere i denne perioden og fjernet el-avgiften for skinnegående transport i tråd med Soria Moria-erklæringens mål for å styrke skinnetransportens konkurransekraft.

Drift og vedlikehold på Gardermobanen er den eneste banestrekningen i det nasjonale jernbanenettet som er fullt ut brukerfinansiert.

Luftfart

Avinor AS har ansvaret for 46 statlige lufthavner og er organisert som et heleid statlig aksjeselskap.

Luftfarten sin infrastruktur er selvfinansierende og ligger ikke inne i de økonomiske rammene for NTP. Regjeringen vil understreke at staten framdeles skal ha et overordnet ansvar for å tilby en landsomfattende infrastruktur gjennom eierskapet i Avinor AS. Avinor skal i størst mulig grad framdeles bygge på selvfinansiering og samfinansiering. Samfinansieringen på om lag 1 mrd. kroner pr. år utgjør grunnlaget for statens solidariske lufthavnpolitikk.

I utgangspunktet er det et statlig ansvar å sikre finansieringen av infrastrukturen innenfor Avinor. Samferdselsdepartementet stiller seg i utgangspunktet likevel positiv til at lokale private aktører og kommuner i enkelte tilfeller kan være med på finansiere mindre utbyggingsprosjekt i Avinor. Det er en fortsetning slike prosjekter ikke blir gjennomført på bekostning av investeringer det er viktigere for Avinor og for samfunnet å få gjennomført.

Sjøtransport

Sjøtransportens betaling for kostnader knyttet til infrastruktur og tjenester kan deles inn i statlige gebyrer og avgifter, samt betaling for bruk av kommunale havner.

Av Kystverkets budsjettramme for 2009 på om lag 1,7 mrd. kroner dekkes ca. 40 pst. gjennom gebyrer og avgifter. Regjeringen ønsker å redusere graden av brukerfinansiering av infrastruktur og tjenester for sjøtransport.

Regjeringen vil derfor fjerne kystgebyret og årsavgiften for havnesikkerhet. Sett i forhold til budsjettet for 2009 vil konsekvensen være en gebyr- og avgiftsreduksjon for skipsfarten på om lag 115 mill. kroner mot tilsvarende økninger i statlige bevilgninger. I et mer langsiktig perspektiv vil Regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig å redusere også andre gebyr- og avgiftselementer.

Regjeringen har i ny lov om havner og farvann lagt til rette for avvikling av havneavgiftene og innføring av alminnelig prising.

6.6.1.2 KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, støtter at det blir gjennomført en evaluering av effekten av konkurranseutsettingen på samferdselssektoren som beskrevet i meldingen.

Flertallet understreker at konsekvensene av å skille ut og konkurranseutsette drifts- og vedlikeholdsoppgavene fra Statens vegvesen, blir grundig evaluert.

Flertallet mener at avhengig av resultatet av evalueringen, må det vurderes å gjenopprette en vedlikeholds- og produksjonsavdeling i Statens vegvesen. Som en del av evalueringen bør det vurderes om Statens vegvesen selv bør utføre drift- og vedlikehold i et geografisk område for å sammenlikne dette mot de områdene som er konkurranseutsatte.

Flertallet viser til at Statens vegvesen etter å ha fornyet halvparten av funksjonskontraktene for drift og vedlikehold opplever en reell prisvekst på over 40 pst ut over vanlig prisstigning. Dette viser at effektene av konkurranseutsetting må vurderes i et lengre tidsløp enn første anbudsrunde.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til utskillingen av produksjonsavdelingen i Statens vegvesen til et eget selskap, Mesta, har gitt meget positive effekter, både med hensyn til virksomhet og økonomi. Effektivitetsgevinster og regionaliseringsgevinster beløper seg opp til i størrelsesorden på om lag 1 mrd. kroner årlig. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til statsråd Navarsete sin tale på

LO Stats kartellkonferanse 29. november 2006, hvor hun utalte følgende:

"Etableringa av Mesta AS førte til full konkurranseutsetjing av alle produksjonsoppgåver. Som det går fram av statsbudsjettet for 2007 er det rekna med at konkurranseutsetjinga frå og med 2007 gir ein årleg gevinst på 580 mill kr".

I tillegg kommer gevinsten med regionaliseringen. Disse medlemmer er glad for denne bekrefteisen på at omorganiseringen av Statens vegvesen har gitt såpass mye ekstra midler til veibygging hvert år.

Disse medlemmer mener det er meget uheldig, og en utvikling i helt gal retning, når Regjeringen og flertallet ønsker å vurdere gjenoppretting av en egen vedlikeholds- og produksjonsavdeling i Statens vegvesen.

Disse medlemmer ønsker å tilrettelegge for at mer gods skal kunne overføres fra vei til sjø. Samtidig er det et mål å gjøre havnene mer attraktive for persontrafikk. Det må bli enkelt å skifte transportform til og fra ferjer og skip. For å tilrettelegge for en økning i godstransport med skip må avgiftene være på et nivå som ikke er avskrekkende for firmaer der sjøtransport kan være et reelt alternativ til bil, tog eller fly.

Disse medlemmer vil også etablere en egen belønningsordning som aktivt tilrettelegger for bygging av infrastruktur som gjør det lettere å veksle mellom transportmidler (intermodalitet).

Disse medlemmer fremsetter følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen redusere norske havne- og farvannsavgifter, dersom beregninger viser at reduksjonene kan medføre markert overgang av godstransport fra veg til sjø."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til tabell 1.2 i St.meld. nr. 16 (2008–2009) der det kommer frem at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet bruker 60 mrd. kroner i bompengefinansiering i sin nasjonale transportplan og at det i tillegg kommer 15 mrd. kroner i innkrevingskostnader og renter. Disse medlemmer viser til at Regjeringen i stortingsseksjonene 2005–2006 til og med 2008–2009 aktivt har åpnet for økt andel bompenger i bompengefinansierte prosjekter. Bompenger brukes ikke bare til investering i kollektivtrafikk, men også til drift. Disse medlemmer viser til at under denne Regjeringen er bompengefinansiering blitt en av hovedpilarene i statens finansiering av investeringer i samferdselsmessig infrastruktur.

Disse medlemmer mener dette er en uheldig utvikling og helt unødvendig. Norge er rikere enn noen gang tidligere. Disse medlemmer mener at det er viktigere enn noen gang at deler av avkastningen av landets formue investeres i innenlands realkapital uten risiko, og ikke bare i utenlandske finansmarkeder med svært høy risiko. Disse medlemmer peker på at finanskrisen og den realøkonomiske internasjonale krisen som har rammet globalt og i Norge fra høsten 2008, har vist hvor riktig en slik politikk er.

Disse medlemmer viser til at samlet bompengereinnbetaling fra bilistene i 2007 var på ca. 4 000 mill. kroner, og at innbetalingene i 2009 vil bli på hele 5 990 mill. kroner. Disse medlemmer har merket seg at statens egne investeringer til riksveger oppgitt i kap. 1320 post 30 i statsbudsjettet for 2009 er ca. 6,4 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser også til at såkalt "lokal enighet" er politisk enighet gjennom flertallsvedtak i kommunestyre og fylkesting. Innbyggerne blir ikke spurt direkte gjennom lokal folkeavstemning, slik disse medlemmer mener man bør gjøre. Befolkningen i berørte områder blir heller ikke gjort oppmerksom på de store finanskostnadene og de store innkrevingskostnadene som følger med bompengefinansiering, og som også skal betales av bilistene i tillegg til bidraget til finansieringen av selve investeringsprosjektet. Disse medlemmer viser til at bompengefinansiering som hovedregel har nedbetalingstid på 15 år, og at vedtak om bompengefinansiering griper inn i daglige rammebetingelser for innbyggerne som må betale i svært lang tid. Disse medlemmer mener derfor at det er rimelig at innbyggerne i berørte kommuner selv får uttale seg om bruken av bompenger. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet har merket seg at de øvrige partiene systematisk avviser bruk av folkeavstemning om slike saker og lokalt avviser forslag fra Fremskrittspartiets representanter om dette.

Disse medlemmer viser også til at andelen bompenger i prosjekter som bompengefinansieres øker, mens statens andel reduseres tilsvarende. Disse medlemmer viser også til at en stadig større andel av innbetalte bompenger brukes til andre formål enn vegbygging, og etter regjeringspartiene siste endring av vegloven også til drift av kollektivtrafikk.

Disse medlemmer peker også på de store innkrevings- og rentekostnadene som i mange slike saker pålegges bilistene i tillegg til netto bompengebidrag til prosjektets finansiering. I de bompengefinansierte samferdselsprosjektene Regjeringen har fremsendt til Stortinget i de tre første seksjonene med unntak av Oslopakke 3, er denne ekstraregningen svært stor; hhv. 1,6 mrd. kroner og 4,2 mrd. kroner i

innkreving og rentekostnader. Det innebærer at bilistene i mange tilfeller faktisk må betale mer enn det prosjektene koster å bygge, og samlet sett betaler tilnærmet 100 pst. av det prosjektene koster å bygge.

Disse medlemmer viser til at for Oslopakke 3 alene er innkrevingskostnadene alene 2,85 mrd. kroner, og av bompengene går 40 pst. av samlet investeringsbeløp til kollektivformål.

Disse medlemmer peker på at i bompengesakene som hittil har vært lagt frem for Stortinget, har de store ekstrakostnadene som bilistene skal betale gjennom bompenge – spesielt finansieringskostnader – vært godt skjult. Disse medlemmer har måttet be om å få oppgitt finansieringskostnadene gjennom spørsmål fra transport- og kommunikasjonskomiteen.

Disse medlemmer har merket seg statsråd Navarsetes uttalelser i replikkordskiftet da St.prp. nr. 31 (2008–2009) ble behandlet i Stortinget 26. februar 2009:

"Det er heller ikkje slik at Stortinget ikkje er opplyst, eller at lokale styresmakter ikkje er det. Ein vegt at gjennom å lånefinansiere bompengeprojekt, får ein finansieringskostnader, til liks med det me får når me byggjer eit hus og lånefinansierer det huset. Eg trur at alle vaksne og oppegåande menneske i Noreg skjønar det. Eg ser ikkje at me unnsår nokon opplysningar, verken til lokale styresmakter, som sjølvsagt har dette med i sine vurderingar, eller til Stortinget. Så kan ein sjølvsagt diskutere forma som dette vart lagt fram i. Det kan me ha ein dialog på."

Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet nå har endret praksis, og nå opplyser tydeligere og åpent hva samlet bompengebidrag utgjør og hva pengene skal brukes til. Disse medlemmer understreker at disse opplysningene også må fremkomme når saker som omhandler bompengefinansiering behandles på hhv. kommunalt og fylkeskommunalt nivå.

Disse medlemmer viser til at en videreføring av Regjeringens opplegg vil medføre at bilistene vil gi staten minst 720 mrd. kroner i forventede inntekter, samtidig som samlede bevilgninger til vegformål er på 219 mrd. kroner. Ubalansen mellom statens inntekter på bilbruk og statens investering til vegformål er på over 500 mrd. kroner. Disse medlemmer mener dette illustrerer og understreker at investering i modernisering av vegnettet i Norge kan og bør skje mye fortere enn det Regjeringen har foreslått, og uten bruk av bompenge. Disse medlemmer viser til at forvaltningsreformen, der dårlig vedlikeholdte øvrige riksveger overføres til fylkene, sannsynligvis på sikt vil medføre en økt bompengbelastning for bilistene.

Disse medlemmer mener det er på høy tid at Stortinget nå får en evaluering av bruk av bompenge

til finansiering av stam- og riksveger. Disse medlemmer understreker at målet for Fremskrittspartiet med en slik evaluering, er å samle støtte for at bompengefinansiering erstattes av full statlig finansiering.

Disse medlemmer peker på at bygging av infrastruktur er infrastruktur og må behandles som investering i statlige budsjetter. Disse medlemmer viser også til at Fremskrittspartiet ønsker opprettet et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner der årlig avkastning skal øremerkes infrastruktur. I tillegg til ordinære flerårige samferdselsbudsjett som følger opp vedtatte planer, vil en slik fondsløsning sammen med bruk av statlige lån til gjøre det mulig med nødvendig vegbygging i Norge uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kroner. Avkastningen øremerkes veginvesteringer, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk og bredbånd."

Disse medlemmer peker også på omdanning av de statlige fagetatene Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket til statlige selskaper som kan ta opp statlige lån til lav rente. Med et slikt verktøy kan avklart, forutsigbar og langsiktig finansiering sikres for samlet utbygging av store prosjekter (prosjektfinansiering) og uten at opplegg for de årlige statsbudsjett endres. Disse medlemmer har med interesse merket seg at det fra ulike fagmiljø og fra enkelte politiske hold etter hvert har vokst frem betydelig interesse for en slik løsning som disse medlemmer beskriver. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag om dette i Stortinget, som imidlertid er avvist av samtlige andre partier:

- Dokument nr. 8:22 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 115 (2007–2008), Om opprettelse av et statlig vegselskap,
- Dokument nr. 8:27 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 136 (2007–2008), Om omorganisering av etaten Jernbaneverket til statlig selskap,
- Dokument nr. 8:79 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 243 (2007–2008), Om omorganisering av etaten Kystverket til statlig selskap.

Disse medlemmer mener det er viktig at en slik evaluering av bruk av bompengefinansiering også omfatter forslag om alternative finansieringsløsninger som kan sikre forsert utbygging av et transport- og miljøeffektivt hovedvegnett i Norge uten bruk av bompenge.

Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet ikke synes å ha en samlet oversikt over bilistenes årlige bompengeneinnbetaling i landets operative og vedtatte bompengefinansierte prosjekter og bomringer. Disse medlemmer viser til svar på skriftlig spørsmål 942 (2008–2009).

Disse medlemmer viser videre til at Regjeringens forslag til NTP for perioden 2010–2019 omtaler en rekke prosjekter der liten statlig finansieringsandel forutsettes supplert med stor bompengandel for å få realisert en rekke riksvegprosjekter, uten at det foreligger en samlet oversikt over de nye årlige kostnadene for bilistene. Disse medlemmer viser også til at årlig virksomhet i de mange bompengeselskapene som håndterer innbetalte bompenger fra bilistene, er under tilsyn fra Vegdirektoratet. Det har en rekke år vært rettet til dels svært kritiske merknader til bomselskapenes kostnader og derved forvaltning av disse midlene.

Disse medlemmer konstaterer at partiene Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet som sammen har en flertallsregjering i denne perioden, henviser til mindretallsregjering i forrige periode der både Fremskrittspartiet og Arbeiderpartiet forhandlet med mindretallsregjeringen om årlige statsbudsjett. Disse medlemmer minner om at bompengeprojektene ble behandlet og vedtatt enkeltvis i Stortinget også i forrige periode, og at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet også da stemte for bompengefinansiering mens Fremskrittspartiet stemte for statlig finansiering.

Disse medlemmer er ikke forundret over at Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet føler behov for å snakke seg bort fra egen regjeringens omfattende bruk av bompenger – transportkatt – for å finansiere nødvendig utbygging av moderne, sikre og miljøvennlige veger i Norge. Disse medlemmer er likevel forundret over at bompengebrauken øker så sterkt under Regjeringen basert på Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet når nasjonen Norge har mer penger til rådighet enn noen gang tidligere, og derved også råd til å bygge ut både vegnett og jernbanenett med full statlig finansiering. Disse medlemmer er også forundret over at den rødgrønne regjeringen så systematisk og aktivt bruker politisk utpressing for å tvinge kommunale og fylkeskommunale myndigheter til å velge bompengefinansiert utbygging; finansiering som påfører innbyggere og næringsliv store ekstrakostnader til innkreving og finansiering.

Disse medlemmer har merket seg opplysninger om at EU gjennom det såkalte Eurovignettdirektivet ser ut til å ville tvinge Norge til å redusere rabattene for godstrafikk i bompengefinansierte veganlegg. Disse medlemmer peker på at en slik lav

og flat rabattsats vil kunne få stor betydning for prisfastsettelsen i både eksisterende og planlagte vegprosjekt der bompengefinansiering er brukt; både passeringskostnad og innkrevningstid vil kunne øke betydelig.

Disse medlemmer viser til at EUs Eurovignettdirektiv 2006/38/EF åpner for at inntil 15 pst. av bompengemidlene kan brukes til å finansiere alternativ infrastruktur som jernbane og innenlandske vannveger som kanaler og elver. Disse medlemmer påpeker at direktivet dessuten åpner for at EU-land ved bompengeneinnkreving for kjøretøy over 3,5 tonn, kan inkludere vanskelig kvantifiserbare kostnader knyttet til vegtransport, som utgifter knyttet til køer, forurensning, støy, forringing av landskapet, helsekostnader og ulykkeskostnader som ikke dekkes av forsikring. Disse medlemmer viser til artikkel i Aftenposten 11. mai 2009 der det kommer frem at samferdselsministeren selv har vært i Brussel for å tale Norges sak i Eurovignettsaken, og at resultatet ble at Norge ikke får unntak fra direktivet.

Disse medlemmer mener det er uheldig at nye prosjekter basert på omfattende bompengefinansiering vedtas uten at det er tatt hensyn til pålegg som nå synes å komme fra EU, og som på ulike måter kan endre grunnlaget for bruk av bompengefinansiering betydelig. Disse medlemmer etterlyser informasjon fra Regjeringen til Stortinget om Eurovignettdirektivet og de konsekvenser dette direktivet har for igangværende og planlagte vegprosjekt med bompengefinansiering.

Disse medlemmer viser i denne forbindelse til sine forslag i Innst. S. nr. 230 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 58 (2008–2009):

"Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at staten omgående overtar bompengegjeld i eksisterende bompengeselskaper slik at innkreving av bompenger omgående opphører."

"Stortinget ber Regjeringen snarest legges frem egen sak om statlig finansiering av gjeld i eksisterende bompengeselskaper og for vedtatte, men ikke igangsatte prosjekt der bompengefinansiering inngår basert på at staten overtar eller innløser gjelden."

"Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til bruk av nye finansieringsverktøy for å sikre nødvendig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig vegnett i Norge i løpet av maksimalt 25 år basert på full statlig finansiering."

Disse medlemmer viser til at vegloven § 27 og § 27 A lyder som følger:

"§ 27. Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsette at det skal krevjast bompengar på offentlig veg, fastsette storleiken på avgiftene, og sette vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova

gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk.

Med samtykke frå departementet kan rett til å krevje inn bompengar pantsetjast. Ei slik pantsetjing omfattar den rett pantsetjaren har til den eller dei eigedomane der det ligg eller skal liggja bomstasjon eller til eigedom som har samband med drifta av bompengeneinkrevinga. Panterett i rett til å krevje inn bompengar får rettvern ved å tinglysast i grunnboka på den eller dei eigedomane som er nemnde i førre punktum. Andre fordringshavarar enn panthavaren har ikkje rett til dekking i retten til å krevje inn bompengar.

Departementet kan gje reglar om tilleggsavgift ved unnlatt betaling av bompengar.

§ 27A. Under spesielle geografiske tilhøve og når dei lokale tilhøva elles ligg til rette for det, kan departementet med samtykke frå Stortinget fastsette at det skal krevjast inn finansieringstilskot på omsetting av drivstoff til motorvogn og fastsette storleiken på tilskotet. Tilskotsmidlane kan berre nyttast til finansiering av bygging av offentleg veg.

Departementet gjev nærare føresegner om gjennomføringa av denne paragrafen."

Disse medlemmer er motstandere av disse bestemmelsene, og fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om opphevelse av § 27 og § 27A i lov 21. juni 1963, nr. 23, Veglov."

6.6.2 Offentlig-privat samarbeid (OPS)

6.6.2.1 SAMMENDRAG

Med bakgrunn i føringene fra NTP 2006–2015 og de erfaringene som så langt er gjort med offentlig-privat samarbeid (OPS), har Regjeringen vurdert det som mer hensiktsmessig å konsentrere den framtidige satsingen i vegsektoren om å øke de ordinære budsjetttrammene og å gjennomføre andre typer av tiltak som kan bidra til dokumenterte kostnadsreduksjoner. Regjeringen foreslår derfor ikke å åpne for flere OPS-prosjekter nå.

6.6.2.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, ser at nye kontraktsformer som kombinerer utbygging/utvikling, drift og vedlikehold av vegstrekninger kan være gunstig for å sikre god ressursutnyttelse og enhetlig høy standard. Kombinasjonen av utbygging og drift er et av særtrekkene for OPS-prosjektene og en positiv erfaring med OPS, jf. evalueringsrapporten fra Transportøkonomisk Institutt og Dovre Internasjonal AS. Rapporten viser at det er mulig å hente ut gevinster gjennom

bedre kontraktsstrategier innenfor dagens finansieringsordning. Evalueringen framhever at de viktigste effektiviseringsgevinstene i OPS-prosjektene kan oppnås uavhengig av privat finansiering. Dette kan skje gjennom mer sammenhengende utbygging med økt framdrift og uavhengighet til årlige budsjetter. Flertallet vil vise til høringsnotat fra Byggenæringens landsforening og Entreprenørforeningen Bygg og anlegg som påpeker at; "... gevinstene ved OPS først og fremst er knyttet til kontraktsformen. Entreprenørene er heller ikke særlig interessert i å ta opp private lån for å finansiere offentlig infrastruktur". Flertallet støtter denne vurderingen. OPS-selskapers låneopptak i det private markedet må nødvendigvis bli dyrere enn statlig finansiering.

Flertallet vil også at andre positive erfaringer fra OPS-prosjektene benyttes for å forbedre samferdselssektoren. Samtidig støtter flertallet Regjeringens konklusjon om ikke å åpne for flere OPS-prosjekter nå. Flertallet vil presisere at ved å bygge på erfaringer fra OPS-prosjektene og andre erfaringer med alternative kontrakter i og utenfor sektoren, bør det være mulig å ta i bruk og prøve ut nye kontrakter forholdsvis raskt.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker mer utbygging av infrastruktur i Norge. Det skal være et statlig ansvar å sørge for at befolkningen har et godt nett av veger, jernbane, kaier og flyplasser, men det er ikke nødvendig at staten må stå for gjennomføringen av prosjektet alene.

Disse medlemmer vil peke på at en ambisiøs samferdselspolitikk forutsetter at man tar i bruk riktige virkemidler for å få i stand rask, god og trygg utbygging av infrastrukturen. På denne bakgrunn fremsetter disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen øke antallet offentlig-privat samarbeidsprosjekter (OPS-prosjekter), for å sikre en rask utbygging av veg og bane over lange strekninger."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker å ta i bruk offentlig-privat samarbeid (OPS) i lang større grad enn hva som har vært gjort i Norge tidligere. De erfaringer vi har med OPS, har vist at vegstrekninger som lenge har vært på planleggingsstadiet, har latt seg bygge raskere enn med tradisjonell finansiering. Dessverre har Regjeringen ikke benyttet seg av OPS i samferdselsutviklingen i inneværende stortingsperiode.

Disse medlemmer vil særlig vise til følgende fordeler med OPS:

- Halvert utbyggingstid
- Garanterte utbyggingskostnader – ingen budsjettsprekker
- Sannsynligvis 5–15 pst. rimeligere utbygging enn ved tradisjonell utbygging
- Bygging av høy kvalitet ved at utbygger selv skal vedlikeholde
- Drift og vedlikehold i 25 år inkluderes i kontrakten
- Årlige utbetalinger til utbygger i 25 år gjør at vegen forblir av høy kvalitet i hele perioden
- Ingen utbetaling til utbygger før vegen står ferdig
- Sammenhengende utbygging av lange strekninger
- Utnytter private utbygges kompetanse, kreativitet og fleksibilitet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at offentlig privat samarbeid kan gi god effekt ved bygging og drift av anlegg. Disse medlemmer understreker imidlertid at bruk av OPS-løsning på ingen måte gjør bruk av bompengefinansiering nødvendig. Etter disse medlemmers syn skal investering av samferdselsmessig infrastruktur finansieres av staten. Disse medlemmer minner om at OPS-organiseringen av prosjektene har nedmot halvert tiden for realisering av nye vegprosjekt. Disse medlemmer viser som eksempel til ny E18 mellom Grimstad og Kristiansand.

Disse medlemmer viser til at OPS-modellen gir sterke insentiver til de private aktørene, fordi man i tillegg til ansvar for produktiviteten, også er tildelt ansvaret for mengder og ytelse i levetiden. Erfaringene så langt peker i retning av at dette er en mer hensiktsmessig risikofordeling enn tradisjonell modell.

Disse medlemmer påpeker at nøkkelen til å realisere gevinster knyttet til offentlig-privat samarbeid er at man i kontrakter er minst mulig konkret når det gjelder hvordan oppdraget skal løses, men isteden spesifiserer hva man ønsker å prosjektet skal tilby mht kapasitet, dvs. spesifiserer output istedenfor input. Dette betyr blant annet at den private parten selv må regne ut om det på lang sikt lønner seg for dem å bygge en billig veg som krever mye vedlikehold, eller om det lønner seg å bygge en dyr veg som krever lite vedlikehold. Lengden på kontrakten gjør at aktører som bygger billig på bekostning av høye vedlikeholdsutgifter, vil tape penger.

Disse medlemmer peker videre på at lokale politikere og lokalt næringsliv er fornøyd både med OPS-løsningen og den måten det er gjennomført på. Disse medlemmer har dessuten merket seg at den hittil prøvde modellen er god, men kan justeres på enkelte punkter. En riktig fordeling av risiko mel-

lom partene er viktig for å unngå at det beregnes for høye risikotillegg i kostnadene. Dette gjelder spesielt i de tilfellene ingen av partene kan kontrollere risikoen, f.eks. ved problematisk fjell.

Disse medlemmer viser til at den viktigste positive egenskapen med privat finansiering er uavhengigheten til årlige offentlige budsjetter. Dette kan imidlertid også realiseres på andre måter, eksempelvis gjennom prosjektfinansiering. Ved bruk av prosjektfinansiering vil en imidlertid ikke oppnå gunstige effekter som kommer av at profesjonelle private investorer og långivere stiller krav til styringen av prosjektene.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen sak om både veg- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering kan være egnet for offentlig-privat samarbeid (OPS) basert på full statlig finansiering."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan, og vil starte følgende prosjekter som offentlig-privat samarbeid (OPS) i perioden 2010–2019 (ikke i prioritert rekkefølge):

- E18 Akershus–Svenskegrensen
- E18 Mosseveien ("Mosseveien i tunnel")
- E18 Oslo–Asker ("Vestkorridoren")
- E18 Vestfold/Telemark/Aust-Agder*
- Rv 2 Kløfta–Kongsvinger (gjennstående)
- Rv 3 Østerdalen*
- E16 Valdres–Filefjell
- E6 i Akershus, Hedmark og Oppland*
- E6 Trondheim–Oppland grense*
- E16 Bjørum–Skaret–Hønefoss (Sollihøgda)
- Rv 7 Sokna–Ørgenvika
- E134 Damåsen–Saggrenda
- E134 Røldal–Haukeli
- E39 Kyststamvegen*
- Rv 550 Sotrasambandet
- E16 Arnatunnelen
- E136 Ålesund–Oppland grense*
- Rv 714 Orkanger–Hitra
- Rv 17 Asphaug–Namsos
- Saltenpakke 2
- E6 vest for Alta
- E105 Kirkenes–Russland grense

Prosjekter merket *: Oppdelt i hensiktsmessige enkeltstrekninger.

Disse medlemmer vil fremme forslag om de enkelte prosjektene som OPS-prosjekt under korridorene i kapittel 10.3.

6.6.3 Nye kontraktsformer

6.6.3.1 SAMMENDRAG

Langs store deler av riksvegnettet er trafikken så lav at aktuelle tiltak først og fremst er utbedring av eksisterende veg, kombinert med nybygging på kortere strekninger. Regjeringen mener det er nødvendig å vurdere strategien for gjennomføring av utbedringstiltak på slike strekninger. For å oppnå en mer enhetlig og høyere standard, bør lengre strekninger vurderes i sammenheng også på denne delen av riksvegnettet.

Regjeringen mener det er behov for å vurdere nye kontraktsformer som kombinerer drift, vedlikehold og utvikling av vegstandarden. Det er viktig at kontraktsformen ikke blir slik at den bare kan utføres av de store entreprenørene.

6.6.3.2 KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre, støtter at det blir prøvd ut nye kontraktsformer som kombinerer drift, vedlikehold og utvikling av vegstandarden.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, viser ellers til sine respektive merknader under kapittel 6.4.2 og 6.6.2.2.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er positive til at lokale og regionale vegselskap bygger og eier veger, og som får sine midler etterbetalt fra staten på bakgrunn av trafikkteiling. Disse medlemmer setter i forbindelse med Nasjonal transportplan St.meld. nr. 16 (2008–2009) av 2 mrd. kroner til dekking av renter hvert år til ekstraprojekter innenfor slike infrastrukturselskap, og viser til at dette tilsier en investeringsramme på ca. 50 mrd. kroner. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest gjennomføre nødvendige tiltak og avklaringer som åpner for at lokale initiativ for å supplere statlig vegbevilgning, kan organiseres gjennom regionale og lokale vegselskap med egen finansiering og uten bruk av bompenger."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres transportplan, hvor det fremmes en rekke forslag til prosjektfinansieringsløsninger som OPS.

7. FRAMKOMMELIGHET OG KONKURRANSEKRAFT

7.1 Sammendrag

Transport – sentralt i samfunnsutviklingen

Regjeringen vil satse på effektiv og bærekraftig transport for å styrke næringslivets konkurransekraft og opprettholdelse av hovedtrekkene i bosettingsmønsteret, og fordi transport er et velferdsgode for folk flest.

Regjeringen foreslår i Nasjonal transportplan 2010–2019 en offensiv og bredt sammensatt strategi for å styrke framkommeligheten for næringsliv og samfunn. Regjeringens forslag vil gi økt framkommelighet og reduserte avstandskostnader; det gjelder bl.a. etappemål om økt pålitelighet i transportsystemet, og redusert reisetid på viktige riksvegruter og jernbanestrekninger.

Det er relativt begrensede konkurranseflater mellom transportmidlene, derfor legger Regjeringen stor vekt på målrettet bruk av de transportpolitiske virkemidlene. Dette innebærer bl.a. differensiert virkemiddelbruk mellom by og land, bedre utnyttelse av hvert enkelt transportmiddel, og tiltak for å overføre transport til mer miljøvennlige transportformer.

Regjeringen legger opp til et aktivt og integrert beredskapsarbeid i transportsektoren.

Godstransport og næringslivets konkurransevne

Nærmere 55 pst. av transportkostnadene gjelder vegtransport, inkludert riksvegferjene. Tre firedeler av disse kostnadene er knyttet til innenriks transport. Sjøtransport utgjør om lag en tredel av de samlede transportkostnadene; nærmere 93 pst. av disse kostnadene gjelder fraktutgifter til/fra Norge. Jernbanefrakt utgjør 9,7 pst. av næringslivets transportkostnader i følge TØIs beregninger.

I lys av et økende transportbehov i årene framover har Regjeringen i NTP en godstransportstrategi med følgende hovedelement:

- Sektoreffektivisering og bedre utnyttning av fortrinnene til de ulike transportmidlene.
- Tiltak for overføring av transport fra veg til bane og sjø og tilrettelegging for intermodale/kombinerte transporter.

Den kraftige auka av midler til utbygging, drift og vedlikehold av veger, jernbane, farleder og annen infrastruktur, er det viktigste virkemiddelet i Regjeringens godstransportstrategi. For å få maksimal måloppnåelse blir infrastruktursatsingen kombinert med bruk av avgifter og andre økonomiske virkemidler, modernisering av regelverk, nye samarbeidsformer og organisering, samt utvikling og bruk av ITS og ny transportteknologi. En systematisk videre

utvikling av kunnskapsgrunnlaget gjennom FoU-program og prosjekt er også en del av godstransportstrategien.

De strategiske hovedgrepene for godstransport på jernbane er å videreutvikle de "tunge" banestrekningene, med særlig vekt på bygging av flere kryssingsspor og å utvide kapasiteten og effektivisere virksomheten i knutepunktterminalene. Regjeringen legger videre opp til bedring av tilgang til de store godsterminalene.

På denne bakgrunn legger Regjeringen frem en godsstrategi for jernbane med følgende hovedelementer:

- Det skal legges til rette for en tilnærmet doubling av godskapasiteten på jernbanen innen planperiodens utløp.
- Utvikling av økt kapasitet for containertransport på bane, vil ha hovedprioritet.
- Det skal legges til rette for framføring av 600 m lange godstog.
- Det skal kapasitetsmessig være balanse mellom kapasitet i endepunktterminalene og på strekningen mellom disse.
- Strekningen Oslo–Stavanger prioriteres først, deretter Oslo–Bergen og Oslo–Trondheim.

Regjeringen ønsker gjennom Nasjonal transportplan å styrke sjøtransportens stilling i markedet og bidra til overføring av gods fra veg- til sjøtransport. Videreutvikling av havnene som logistikknutepunkter framheves i Soria Moria-erklæringen. For å nå målsettingen legger Regjeringen vekt på følgende virkemidler:

- Nytt regelverk for havner og farvann.
- Utbedringer av farleder.
- Bedre landverts tilknytninger til havnene.
- Lettelser i gebyr- og avgiftsbelastningen.

Den nye havne- og farvannsloven legger opp til et skille mellom havner som har en særlig funksjon i det overordnede transportnettverket, såkalte "utpekte havner", og havner som ikke har denne betydningen. Regjeringen mener at utpekte havner sammen med stamnetthavner som knyttes til sjøverts- og landverts stamnett vil utgjøre en havnestruktur som legger til rette for intermodalitet og økt andel sjøtransport.

Regjeringa vil fjerne kystgebyret og årsavgifta for hamntryggleik. Dette vil stimulere til meir sjøtransport. Det blir lagt opp til at det skal bli enklare å få farleibevis slik at fleire skipsførarar kan segle utan los. Dette vil innebære reduserte kostnader for sjøtransporten. Forslag til endringer som følge av gjennomgangen av lostjenesten vil bli sendt på høring i 2009, samtidig med forslag til endringer i Kystverkts

gebyr- og avgiftsstruktur, da sakene har innbyrdes berøringspunkter og konsekvenser. Videre vil stamnetthavnene knyttes til riksvegnettet og stamnettet til sjøs.

Selv om det er et mål at jernbane og sjø skal ta større deler av veksten i godstransportmarkedet, er det Regjeringens vurdering at vegtransport fremdeles vil være hovedtransportformen i innenlands godstransport og distribusjon.

Regjeringen vil bedre framkommeligheten og påliteligheten i vegsystemet i planperioden. Det forutsetter mer målrettet innsats, mellom annet for å redusere tiden på de viktigste strekningene for næringstransportene. Vinterdriften av vegene skal være et satsingsområde for Statens vegvesen i planperioden.

Effektiv konkurranse mellom transportmidlene – avgifter og andre økonomiske virkemidler

Regjeringen legger ikke opp til at økt konkurranseedyktighet for jernbane og sjøtransport skal oppnås ved å gjøre godstransporten på veg dyrere. Derimot vil Regjeringen gi sjøtransporten en årlig avgiftslette på 115 mill. kroner ved å fjerne kystgebyret og årsavgift for havnesikkerhet. I persontransporten – og særlig i de store byområdene – er det behov for økt bruk av økonomiske virkemidler og mer restriktive tiltak overfor personbilbruken.

Klimameldingen våren 2007 innebærer en ambisiøs klimapolitikk i transportsektoren. Regjeringen legger til grunn at summen av CO₂-komponentene i dagens norske drivstoffavgifter og engangsavgiften ligger vesentlig over gjeldende kvotepris, og sannsynligvis minst på nivå med en realistisk langsiktig karbonpris.

Samfunnssikkerhet og beredskap i transportsektoren

Samferdselssektoren står overfor et bredere og mer sammensatt risiko-, trussel- og sårbarhetsbilde enn tidligere.

Regjeringen har som overordnet mål for arbeidet med samfunnssikkerhet og beredskap innen transportsektoren at politikken skal forebygge uønskede hendelser og minske følgene av disse hvis de skulle oppstå. Regjeringen vil legge til rette for en beredskap som sikrer at man ved en krise får kortest mulig bortfall av viktige transportfunksjoner som bl.a. trafikkstyrings- og kontrollsystemer, terminaler, havner og veg- og banestrekninger.

Samferdselsdepartementet legger våren 2009 fram en helhetlig strategi for samfunnssikkerhet og beredskap innen departementets ansvarsområde. Strategien redegjør for ansvar, roller, oppgaver og særskilte fokusområder framover.

Regjeringen vil i perioden legge opp til en målrettet innsats for sikring av, og beredskap ved, samfunnskritiske trafikkstyrings- og kontrollsystemer for å sikre et pålitelig transportsystem.

Regjeringen tar del i arbeidet som foregår internasjonalt med terrorberedskap og sikring av skip og havner.

Regjeringen vil understreke betydningen av samvirke og samordning mellom ulike myndigheter og aktører for å sikre best mulig løsninger med tanke på å styrke den totale nasjonale samfunnssikkerheten. Regjeringen legger til grunn at etatene sammen med brukerne utvikler beredskapsplaner og -rutiner for håndtering av sammenbrudd i transportnett, slik at gods- og persontransport kan kanaliseres raskt til erstatningsveger, alternative terminaler, eventuelt andre transportformer.

7.2 Komiteens merknader

7.2.1 *Transport – sentralt i samfunnsutviklingen*

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, støtter Regjeringens todelte strategi for å få en mer effektiv godstransport med reduserte utslipp og færre ulykker. For det første gjennom tiltak for bedre utnyttelse av transportmidlenes ulike fortrinn og for det andre gjennom tiltak for overføring av transport fra veg til sjø og bane. Flertallet understreker nødvendigheten av å bruke bredt sammensatte virkemidler for å oppnå målsettingene, og er enig i at en kraftig satsing på utbygging av infrastruktur må kombineres med bl.a. bruk av avgifter og andre økonomiske virkemidler. Et eksempel på dette er satsingen på jernbane og sjøtransport, som viktige bidrag for reduserte utslipp og økt trafiksikkerhet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på hvor liten plass Regjeringen har viet til temaet transport i samfunnsutvikling i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019. Disse medlemmer mener at statens investeringer i infrastruktur vil påvirke både næringsliv og bosettingsmønster, uavhengig av hvordan, hvor mye og i hvilke transportløsninger det investeres i. Disse medlemmer vil samtidig understreke at planøkonomiens tid er forbi, og at forsøk på styrt samfunnsutvikling er dømt til å mislykkes.

Disse medlemmer vil i den forbindelse særlig trekke frem Regjeringens politikk i Ot.prp. nr. 60 (2008–2009), der Regjeringen legger opp til at ulike konkurransevilkår mellom de som driver i dag og eventuelle nye selskaper som ønsker å legge inn anbud. Disse medlemmer viser til at Regjeringen gir en konkurransefordel til eksisterende leveran-

dør fordi denne kjenner arbeidstokken sin. I motsetning til ved en ordinær virksomhetsoverdragelse vil ikke et trafikkelskap kunne kartlegge omfanget av forpliktelsene de skal overta på samme måte som ved en ønsket eller villet overtakelse. Mangel på oversikt over forpliktelsene vil medføre en økt risikopremie som er en kostnad som et nytt selskap vil måtte forholde seg til. Disse medlemmer viser til at selskapet som gir et anbud vil måtte basere seg på de opplysninger som er gitt av oppdragsgiver. Disse kan være uriktige, ufullstendige eller ha endret seg fra inngivelse av anbud til oppstart av produksjonen. Når mulighet til slik reforhandlinger ikke er til stede, vil risikopremiene som beregnes økes, og prisen gå opp. Disse medlemmer viser til at Transportøkonomisk institutt (TØI) på vegne av Samferdselsdepartementet undersøkt virkningene av konkurranse i lokal kollektivtransport. Når det gjelder de ansatte sine vilkår ved anbudsutsetting er det ikke grunnlag for å hevde at ansattes lønns- og arbeidsforhold har blitt svekket.

Disse medlemmer ønsker økt fokus på fremkommelighet og næringslivets behov, og viser til sine merknader til mål og prioriteringer i innstillingens kapittel 5.

7.2.2 *Godstransport og næringslivets konkurranserammer*

Komiteen har merket seg at Regjeringens planlagte kapasitetsøkning for godstransport på jernbanen skal først og fremst oppnås med å bygge flere kryssingsspor og forlenge eksisterende slik at kryssingssporene gjør det mulig å kjøre 600 m lange tog. Men også noen terminalutvidelser og tiltak i strømforsyningen er nødvendig for å oppnå doblet kapasitet.

Komiteen vil understreke viktigheten av å skape gode knutepunkter hvor omlasting mellom bil, skip og bane kan foregå på en mest mulig effektiv måte. Dagens og potensielle godsvolumer må i stor utstrekning styre prioriteringene mellom de aktuelle prosjektene med intermodale knutepunkter.

Komiteen støtter Regjeringens forslag om å sikre riksveiforbindelse til viktige havner og godsknutepunkter.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre og Venstre, har merket seg Regjeringens klare mål om å redusere transportkostnadene generelt og næringslivets avstandsulemper spesielt. I NTP foreslås en massiv utbygging av kryssingsspor på utvalgte jernbanestrekninger for å øke kapasiteten for godstransport på jernbane til om lag det doble av dagens kapasitet. De siste årene har etterspørselen etter godstransport med jernbane vært større enn kapasiteten. Det skyldes at det er skapt rammebetin-

gelsler for jernbanetransport som har gjort det mulig å tilby godstransport med jernbane til konkurransedyktige vilkår.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, støtter målsettingen om en tilnærmet doubling av godskapasiteten på jernbanen innen planperiodens utløp. Ved større trafikkvekst enn forventet vil Regjeringen vurdere tiltak for å øke kapasiteten ytterligere.

Et tredje flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at vogntog er innblandet i en høy andel av de trafikkulykkene som resulterer i drepte og hardt skadde. Å overføre gods fra veg til bane og båt vil derfor bidra til å trygge våre veger. Det vil også gi betydelig reduserte klimautslipp.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener eierskapsforskjeller, hvor kommunene eier havner, mens staten eier vei og jernbane, kan bidra til å skape vanskeligheter med å etablere god infrastruktur for veksling mellom transportmidler. Disse medlemmer mener at det bør gis insentiver til at intermodale løsninger kan etableres, og fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen etablere en egen belønningsordning for kommuner som aktivt tilrettelegger for bygging av infrastruktur som gjør det lettere å veksle mellom transportmidler (intermodalitet)."

Disse medlemmer vil vise til Innst. S. nr. 7 (2007–2008), jf. Dokument nr. 8:92 (2006–2007) om en handlingsplan for en mer ambisiøs utbygging av kryssingsspor for å kunne øke godstransporten på jernbanen. Disse medlemmer synes fortsatt denne satsingen er for lite ambisiøs og målrettet og fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for forsert utbygging av kryssingsspor på jernbanen, med siktemål å få mer gods over fra vei til bane."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ønsker å dimensjonere stamvegnettet for modulvogntog, og støtter prøveprosjektet med modulvogntog på norske veger. Disse medlemmer vil påpeke at modulvogntog kan frakte større mengder gods med færre biler, og at

dette fører til lavere transportkostnader for næringslivet og bedre miljø. Disse medlemmer påpeker at modulvogntog også vil lette handelen med andre land i Europa, siden transportørene slipper å laste om til mindre lastebiler tilpasset det dårlige norske stamvegnettet. Disse medlemmer viser til sitt forslag i transportkorridor 3 om å utvide prøveordningen for modulvogntog til å også omfatte E18 Oslo–Larvik, der det går mye godstrafikk fra Larvik havn til kontinentet via ferjer.

Disse medlemmer ønsker et særlig fokus på å redusere rushtidsforsinkelser.

Disse medlemmer ønsker å satse på godstrafikk på jernbanetransport over lengre strekninger, der hovedprioriteten er økt kapasitet for containertransport på jernbane. Disse medlemmer ønsker derfor å bygge terminaler i Bergen og Trondheim etter modell av Alnabruterminalen, helst som intermodale knutepunkter. Disse medlemmer viser til at økt godstransport på jernbane forutsetter bygging av kryssingsspor, og at det vil være nødvendig å vurdere å gi godstransport fortrinnsrett på en del linjer fremfor persontrafikk.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet kan ikke akseptere at Norge kommer svært dårlig ut når det gjelder transport- og logistikkostnader som andel av omsetningen. Disse medlemmer viser til at 55 pst. av transportkostnadene gjelder vegtransport, inkludert riksvegferjene, og at lastebilen er dominerende på strekninger opp til 150 km. Disse medlemmer viser til at det er først for transporter på over 500 km at det er betydelig konkurranse mellom transportmidlene. Disse medlemmer mener derfor at veginvesteringer vil ha den største effekten når det gjelder å redusere næringslivets transportutgifter. Disse medlemmer viser til at Norsk Lastebileierforbund i Telemark har regnet ut at dårlige veger i 2006 medførte en ekstrakostnad for 400 lastebiler på dårlige veger på 80,6 mill. kroner pr. år, blant annet knyttet til 30 pst. høyere dieselforbruk.

Disse medlemmer viser til sine merknader om sjøtransport i innstillingens kapittel 1.2.2.

Komiteens medlem fra Venstre vil peke på at tilrettelegging for mer gods på bane er et svært viktig klimatiltak og et tiltak som vil styrke næringslivets konkurranserammer. Dette medlem vil peke på at Regjeringen i sitt forslag til NTP er for lite ambisiøs for utbygging av rasjonell og effektiv utbygging av infrastruktur på jernbane. Dette medlem legger opp til mer enn å doble kapasiteten for gods på jernbanen i Venstres alternative NTP.

7.2.3 Effektiv konkurranse mellom transportmidlene

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil framheve at NTP inneholder en tydelig differensiert samferdselspolitikk med en særlig sterk satsing på kollektivtransport og jernbane i og omkring de største byene, mens veksten i de økonomiske rammene til veg er særlig sterk ellers i landet. Dette er en viktig og riktig innretning på den nasjonale transportplanen for de neste 10 årene.

Flertallet vil ellers holde fram at det er en viktig konkurranseflate mellom fly og tog på lange distanser, en flate som blir større når det skapes attraktive og raske togtilbud.

Flertallet vil peke på at Regjeringens foreslåtte jernbanesatsing vil styrke togets konkurranseposisjon i forhold til personbilen. Dersom det bygges høyhastighetsbaner, vil mulighetene for å ta markedsandeler fra privatbil og fly bedres ytterligere.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er prinsipielle tilhengere av fri konkurranse mellom transportmidlene, og tar derfor avstand fra en utvikling der avgifter, gebyrer, skatter og bompenger brukes til å manipulere konkurranse-situasjonen mellom transportmidlene. Disse medlemmer er skuffet over at Regjeringen bruker kapitlet om effektiv konkurranse mellom transportmidlene til å drøfte miljømålsettinger og miljøeffekten av ulike skatter og avgifter. Disse medlemmer tar dette som et tegn på at Regjeringen ikke vektet fri konkurranse mellom transportmidlene særlig høyt, og viser til at tabell 7.5 i kapitlet avslører at Regjeringen er milevis fra å praktisere konkurranse på like vilkår mellom transportmidlene.

Disse medlemmer mener at samferdselsinfrastrukturen, og spesielt stamnettene må planlegges og bygges ut med knutepunkter som gir en mest mulig sømløs overgang mellom transportformene som mulig. En suboptimalisering i form av satsing på investeringer innenfor enkelte transportformer vil ikke kunne realisere de gevinster som et samordnet transportnett gir. Det må derfor legges større vekt på etablering og utbedring av knutepunkter mellom bane/sjø/bil/luft som sikrer effektiv logistikk og håndtering, og som legger til rette for at mest effektive transportform blir et naturlig valg for den enkelte strekning. Stamvegforbindelse til stamnettshavner og effektive koblinger til sjø og veg fra jernbaneknutepunktene står helt sentralt.

Disse medlemmer viser til sitt forslag i Dokument nr. 8:48 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 201 (2008–2009), om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtran-

sport og havnestruktur. Disse medlemmer mener at det vil være naturlig å behandle transportknutepunkter i forbindelse med en slik sak, inkludert stamhavnene.

TAXFREESALG PÅ TOG

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre, mener grensekryssende togruter kan ha et stort inntektspotensial for jernbaneselskap. Disse medlemmer peker på at det ikke er noen prinsipiell forskjell på fly, båttrafikk og ferjetrafikk som skulle tilsi at disse behandles ulikt. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen vurdere om å åpne for taxfreesalg også for togtrafikk som krysser landegrensene.

7.2.4 Samfunnsikkerhet og beredskap.

Komiteen viser til at Regjeringen vil initiere en egen strategi for samfunnsstrategi og beredskap.

Komiteen mener det er viktig å styrke kompetansen på rassikring, hovedsakelig for å øke sikkerheten for "farende folk" men også for å sikre rasjonell ressursbruk. Komiteen viser ellers til merknader under kapittel 6.3.2.2 i denne forbindelse.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ønsker at staten påtar seg en langt større del av finansieringsansvaret knyttet til myndighetspålagte tiltak knyttet til sikkerhet og beredskap.

8. REGIONAL UTVIKLING

8.1 Sammendrag

Regjeringen mener en kraftig økt satsing på investering og vedlikehold i infrastruktur er viktig for å utnytte mulighetene for økt verdiskaping som finnes over hele landet, og for å gjøre det enda mer attraktivt å bo og jobbe i distriktene.

Viktige tiltak i meldingen er:

- Å binde landet og regioner bedre sammen gjennom bedret vedlikehold og økte investeringer på vegnettet.
- Målrettet utbedring av kritiske flaskehals for næringslivets transporter.
- Styrket vinterdrift – eksempel: alltid vinteråpen veg mellom øst og vest.
- Økt satsing på rassikring.
- Opprettholde et godt regionalt flyerutetilbud.
- Sikre gode kollektivløsninger over hele landet gjennom kjøp av tjenester og god samordning.
- Bygge ut fiskerihavner og infrastruktur for maritim transport for å legge til rette for næringsutvikling og bosetting langs kysten.

Forvaltningsreformen vil bidra til å samle flere virkemidler på samme forvaltningsnivå. Forvaltningsreformen vil styrke fylkeskommunenes rolle som regional utviklingsaktør. Særlig viktig vil det være å se langsiktig areal- og transportplanlegging i sammenheng, og utvikle gode knutepunkt for overgang mellom ulike transportformer.

Regjeringen vil prioritere utbyggings- og vedlikeholdstiltak på veg, bane, i luftfarten, fiskerihavnene og farleder på en slik måte at distrikts- og regionalpolitiske hensyn ivaretas. Andre transportpolitiske tiltak, særlig knyttet til å tilrettelegge for kollektive transport, vil supplere disse tiltakene.

Vegnettet

Regjeringen vil gjennom økte veginvesteringer legge til rette for en positiv utvikling både i mindre lokalsamfunn og som del av grunnlaget for utvikling av robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner og regionsentra.

Regjeringen vil øke satsingen på vedlikehold av vegnettet. Dette er spesielt viktig for det transportkrevende næringslivet lokalisert langt fra markedene.

Målrettede utbedringer av kritiske flaskehals er et prioritert satsingsområde.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det settes av 1 776 mill. kroner pr. år til kjøp av riksvegferjetjenester. Dette er samme nivå som saldert budsjett for 2009. Samferdselsdepartementet mener at denne rammen gir rom for et noe økt ferjetilbud – både på riksvegnettet og på fylkesvegnettet. Samferdselsdepartementet legger til rette for at både frekvens og åpningstid kan økes for de fleste samband i planperioden. Samferdselsdepartementet legger opp til en gradvis innfasing av det nye tilbudet i takt med nye utlysninger av anbud i disse sambandene.

Reiseliv

Reiseliv er et viktig nasjonalt satsingsområde for Regjeringen. Reiseliv har et betydelig vekstpotensial og kan skape aktivitet i alle deler av landet. Regjeringen har siden 2005 doblet bevilgningene til markedsføring av Norge som reisemål.

Det er viktig å styrke samspillet mellom selve reiselivsproduktene, standarden på transportinfrastrukturen og de enkelte transportgrenene.

Det er nødvendig med grundige vurderinger av hvilke effekter ulike transportpolitiske tiltak har også på reiselivsnæringen i Norge.

Nasjonale turistveger

Statens vegvesen har ansvaret for at 18 unike kjøreruter gjennom det ypperste av norsk natur utvikles til turistattraksjonen Nasjonale turistveger.

I tråd med Regjeringens reiselivsstrategi "Verdifulle opplevelser" legges arbeidet opp slik at de 18 strekningene kan markedsføres som et samlet reiselivsprodukt allerede fra 2012. Innen 2016 skal Nasjonale turistveger være en fullt utviklet turistattraksjon.

Jernbanen

Et effektivt transporttilbud med jernbanen bidrar til å utvide bo- og arbeidsmarkedsregionene.

Regjeringen legger vekt på at NSB og Jernbaneverket ytterligere styrker dialogen og samarbeidet med lokale myndigheter om utviklingen av tilbudet knyttet til de ulike banestrekningene. Regjeringen vil i arbeidet med ny avtale om kjøp av persontransporttjenester, legge opp til endringer i eksisterende togtilbud.

Regional luftfart

Dagens lufthavnstruktur skal opprettholdes, med mindre det er lokale ønsker om å legge ned en lufthavn.

De regionale lufthavnene og det regionale flytilbudet spiller en viktig rolle i å holde oppe sysselsetting og bosetting i alle deler av landet. I deler av Norge er det regionale flytilbudet også nødvendig for at folk skal kunne nytte servicetilbud som ikke finnes i nærheten.

Maritim infrastruktur og fiskerihavner

Regjeringen vil satse på utbedring og merking av farleden, spesielt med hensyn til hurtigbåter. Dette vil legge til rette for rask og sikker persontransport til og fra tettsteder og byer langs kysten, og vil således bidra til å opprettholde bosetningen.

Regjeringen vil også opprettholde og videreutvikle statlige fiskerihavner for å sikre en god infrastruktur både for fiskerinæringen og maritim transport i distriktene.

Framtidig utbygging av fiskerihavner må ta hensyn til utviklingen innen både fiskeflåten og fiskeindustrien.

Kjøp av sjøtransporttjenester fra kystruten Bergen–Kirkenes

Kystruten Bergen–Kirkenes spiller en viktig rolle både som transportør av personer og gods og som et reiselivsprodukt.

For å sikre forutsigbarhet i tilbudet og ryddige avtalemessige forhold er det igangsatt et arbeid for raskt å kunne utlyse en konkurranse om en ny avtale om kjøp av sjøtransporttjenester på kystruten Bergen–Kirkenes. I dette arbeidet er det innledet en dialog med berørte fylker og landsdelsutvalg om hvilke endringer som eventuelt kan være aktuelle for å sikre

et mer robust og langsiktig grunnlag for tilbudet på kyststruten Bergen–Kirkenes.

Tilskudd til kollektivtrafikken i distriktene

Regjeringen satte i 2007 i gang programmet "Kollektivtransporten i distriktene". Regjeringen mener prosjektet stimulerer til viktige omstillingsprosesser for å styrke tilbudet med båt, buss og tog i regionene. Ordningen skal evalueres i 2010, og Regjeringen mener den videre innretningen av ordningen bør fastlegges i etterkant av denne.

Regjeringen har tatt initiativ til å sette i gang forsøksprosjekt i ett eller flere fylker hvor bestillingstransporten bygges ut samtidig som det gjøres tilpasninger i regelverket for TT-tjenester.

Ekspressbusspolitikken

Regjeringen vil styrke tilretteleggingen for kollektivtransport. Med "ekspressbuss" menes i denne sammenheng kommersielle fylkeskryssende bussruter.

Regjeringen vil videreføre en liberal ekspressbusspolitikk der løyve som hovedregel blir gitt til alle som søker, så fremt løyvesøkeren oppfyller bestemte kvalifikasjonskrav for drift av rutetransport.

Nordområdene og oppfølging av nordområdestrategien

Regjeringen legger stor vekt på at nordområdestrategien følges aktivt opp i fagdepartementene. I meldingen er det innarbeidet en særskilt del om nordområdene og oppfølging av nordområdestrategien, jf. kapittel 8.4.

Regjeringen vil styrke infrastrukturen i nord slik at Norge framstår som robust og konkurransedyktig i den internasjonale utviklingen av nordområdene. Det skjer en betydelig verdiskaping i den nordligste landsdelen. Fiskeri og havbruk, reiseliv og petroleumsutviklingen er de viktigste næringsområdene, hvor det forventes vekst i verdiskapingen i årene framover.

Regjeringen foreslår en ekstraordinær strategisk satsing på riksvegnettet i nordområdene i planperioden.

Forslag til nye jernbaneløsninger i nord må ses i sammenheng med eksisterende infrastruktur og planer for framtidige infrastruktursatsinger, også i nordlige deler av Sverige og Finland.

Økt maritim aktivitet i nord som følge av mindre is i Arktis og økt petroleumsaktivitet vil gi Norge betydelige interesser å ivareta. Dette vil reflekteres i både næringsstrategier, sjøsikkerhetstiltak, havovervåking, oljevernberedskap, redningsberedskap, miljøhensyn og ressursforvaltning i havområdene.

Økt sjøtransport og maritim aktivitet vil gi utfordringer i forhold til Norges forvaltningsansvar som kyststat.

Gjennom Regjeringens maritime strategi er det satt i gang arbeid med å legge til rette for en sikker, forsvarlig skipsfart i nordområdene.

Regjeringen arbeider med å utvikle et satellittbasert AIS-system, som på sikt kan dekke havovervåkingen i nord.

Regjeringen mener at det i forlengelsen av Nasjonal transportplan 2010–2019 er behov for en særskilt gjennomgang av transportinfrastrukturen i nordområdene. En slik studie skal omfatte alle transportformene og ha et tidsperspektiv som strekker seg utover 2020. Dette er nødvendig for å kunne fange opp og vurdere effekter av en utvikling i nordområdene som det er knyttet stor usikkerhet til. Det er behov for en bedre koordinering av fremtidige planer for større infrastrukturinvesteringer i de berørte landene, og en samlet vurdering av ulike lokale initiativ til transportløsninger sammenholdt med trafikkgrunnlaget.

8.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at NTP inneholder tiltak på en rekke områder som til sammen blir et vesentlig bidrag til en positiv regional utvikling. De økte investeringene på vegsektoren vil være et vesentlig bidrag til å skape robuste bu- og arbeidsmarkedsregioner. Et annet eksempel er de store statlige bidragene til utbygging av fiskerihavner, som bidrar til å skape næringsgrunnlag og sikre vilkårene for bosetting langs kysten.

Flertallet har merket seg at miljøvennlig transport har blitt viktig og et godt salgargument innenfor reiselivsnæringen. Et eksempel er at enkelte destinasjoner arbeider med prosjekter for å gjøre EL-bil tilgjengelig for turister.

Flertallet mener det er svært bra at det nå skal lages en helhetlig studie som ser på de langsiktige transportbehovene og de ulike utbyggingsalternativene i nord. Flertallet oppfatter at det foreligger mange interessante ideer. Flertallet mener at fiskeeksportens og den øvrige godstransportens behov må vies særlig oppmerksomhet, men vil understreke at også persontransporter og turisme må tas med i de vurderingene som skal gjøres. Flertallet vil understreke viktigheten av å legge opp til en god og grundig prosess også mot våre naboland da en samordning av innsatsen på tvers av landegrensene vil kunne være avgjørende for å kunne få realisert viktige prosjekter.

Flertallet har merket seg at det som en del av dette arbeidet allerede er innledet en dialog mellom

Troms fylkeskommune, Jernbanelinjen og Samferdselsdepartementet om hvordan nødvendige grunnlagsvurderinger for å vurdere en mulig jernbaneutbygging fra Tromsø til Narvik eller fra Tromsø direkte til Sverige kan foretas slik at disse kan inngå som et bidrag inn i den helhetlige utredningen som skal foretas. Flertallet vil påpeke at det er sterkt ønskelig at prosessen tilrettelegges slik at de økonomiske RDA-midlene som er avsatt i Troms kan benyttes inn i dette arbeidet. Flertallet har for øvrig merket seg at det allerede i dag går to daglige godstog mellom Oslo og Narvik via Sverige, det såkalte ARE-toget. Det meste av dette godset skal videre nordover, mye til Tromsø.

Flertallet vil vise til at Regjeringen arbeider aktivt for å støtte initiativet om en internasjonal transportkorridor over Narvik havn med jernbane videre til Russland og Asia, den såkalte NEW-korridoren. Flertallet har merket seg at samferdselsministeren blant annet har drøftet prosjektet med kinesiske myndigheter, og at den kinesiske transportministeren har gitt saken høy prioritet. Flertallet er opptatt av at regjeringen fortsatt bidrar til å utvikle NEW-korridoren.

Flertallet viser for øvrig til sine merknader om ekspressbuss under omtalen av kollektivtrafikk i kapittel 9.2.2

Flertallet viser for øvrig til sine merknader om byområdene under omtalen av kollektivtrafikk mv. i kapittel 9.2.2.

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

Disse medlemmer mener det er viktig å redusere avstandulempene for distriktene. Dårlig standard og vedlikehold av veger skaper store ulemper for distriktene. For store deler av vegenettet 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.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er en viktig målsetting å sikre fremkommelighet mellom ulike deler av landet – ikke for å konservere dagens bosettingsmønster, men for å legge til rette for næringsvirksomhet og bosetting der markedet tilsier at dette er riktig. Disse medlemmer viser til at disse medlemmers forslag om et motorvegnett på 2 500 km mellom de største byene i Norge etter Regjeringens virkelighetsforståelse vil kunne tolkes som et distriktpolitisk tiltak.

Disse medlemmer viser til at målet om å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret har lange tradisjoner i norsk politikk, og vi finner igjen akkurat de samme formuleringene i blant annet St.meld. nr. 21 (2005–2006), St.meld. nr. 34 (2000–2001), St.meld. nr. 31 (1996–1997). Disse medlemmer viser til at denne målsettingen har vært opprettholdt i hele etterkrigstiden, samtidig blir Norge stadig mer urbanisert. Disse medlemmer viser til at verken Regjeringen eller Stortinget kan vedta hvor folk skal bo, og at daværende kommunal- og regionalminister Åslaug Haga bekreftet dette i sitt svar på skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:130 (2006–2007).

Disse medlemmer mener norsk distriktpolitikk har spilt fallitt. Virkemidlene er sementert inn i en triviell og lite fremtidsrettet tankegang som innebærer at dersom distriktene skal bestå, så må distriktene vektlegges. Da spesielt med konkret overfinansiering av tjenesteproduksjon i distriktene. Disse medlemmer mener at den nye vegen for distriktsutvikling, må være å satse på byene og regionsentrene som utviklingsaktører. Det er byene og regionsentrene som skaper grunnlaget for befolkningen i distriktene, og det må være statens rolle å sørge for at byene kan vokse utover og ikke bare innover, som ser ut til å være Regjeringens motiv.

Disse medlemmer viser til Regjeringens mislykkede forsøk på å legitimere egen distriktpolitikk gjennom Regjeringens utredningsprosjekt "Sentraliseringens Pris", der det ble klargjort overfor forskerne at det bare var negative virkninger av sentralisering som skulle undersøkes. Disse medlemmer vil påpeke at forskernes konklusjon likevel ble at:

"Oppsummert gir ikke analysen grunnlag for å konkludere sterkt med at sentralisering gjennomgående har negative effekter verken for individer, regioner eller nasjonen som helhet."

Disse medlemmer vil samtidig vise til vitenskapelig funderte analyser på bakgrunn av tall fra blant andre Vibhooti Shukla og Anthony Venables som viser økt produktivitet som følge av økt sentralisering.

Disse medlemmer viser til at markedet regulerer den geografiske spredningen av arbeidsplasser, og at dagens bosettingsmønster er et resultat av hvordan markedet fungerte i tidligere tider. Eksport av sjømat har for eksempel i flere hundre år sørget for en spredt bosetting langs kysten, mens fremveksten av småbyene langs sørlandskysten i stor grad ble drevet frem av gode tider i den norske handelsflåten under seilskutetiden. Disse medlemmer er av den oppfatning at markedet og folks frie valg skal styre bosettingsmønsteret i fremtiden også, og vil fremheve at dette vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt uansett hvilke bransjer og industrier som blir sentrale i fremtidens Norge. Disse medlemmer vil vise til ytterligere merknader om bosettingsmønsteret i Innst. S. nr. 56 (2006–2007) til St.meld. nr. 21 (2005–2006) "Hjarte for heile landet".

Fiskerihavner

Komiteen mener at det planlagte fiskerihavnetiltaket i Vannvåg, Karlsøy, Troms bør tas inn i investeringsprogrammet. Prosjektet består i mudring og bygging av moloer. Det vil gjøre Vannvåg til en mer framtidsrettet, funksjonell og trygg havn for alle aktører som benytter seg av havna gjennom å etablere et større skjermet område for å betjene større fartøyer og gi bedre rolighet for den eksisterende flåte, samt å etablere industriarealer på land med bedre kaitilbud. Komiteen mener at dette tiltaket bør settes i gang i første del av planperioden, og ber Fiskeri- og kystdepartementet løse dette på egnet måte.

Komiteen viser til at fiskerihavnetiltaket i Honningsvåg (molo) ligger inne i andre del av planperioden og er med i de aktuelle tabeller, men at tiltaket ikke er beskrevet nærmere i stortingsmeldingen. Omtalene er falt ut i meldingen iflg. brev fra departementet datert 28. april 2009, og skal være følgende:

"Honningsvåg, Finnmark

Tiltaket går ut på å forlenge den eksisterende Klubbkjærmoloen. Sammen med mudring i indre havn som foreslått i regjeringens tiltakspakke, vil det gi bedre tilrettelegging for den omfattende trafikken i indre Honningsvåg havn. Ved forlenging av moloen og større dybde kan en tilby flere og gode ligeplasser for fremmedflåten."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag i Dokument nr. 8:48 (2008–2009), jf. Innst. S. nr. 201 (2008–2009), om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur. Disse medlemmer mener at rammene til fiskerihavner skal inngå som en del av en slik stortingsmelding.

Kjøp av sjøtransporttjenester fra kyststruten Bergen–Kirkenes

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenestene er å sikre et daglig og helårig seilingsmønster for Hurtigruta mellom Bergen og Kirkenes. Flertallet peker på Hurtigrutas store og viktige betydning for gods- og persontransport, i tillegg til betydningen den har for både lokalsamfunn langs kysten og for turisme.

Flertallet viser til at Hurtigruta er en viktig del av infrastrukturen langs kysten. Med sine 34 anløpssteder, fra Bergen til Kirkenes, betyr Hurtigruta svært mye for lokalsamfunn langs kysten og ikke minst for turistnæringen. Hurtigruta byr ikke bare på vakre opplevelser for turistene. Betydelige mengder gods går med Hurtigruta, og for mange fiskerikommuner, spesielt i Finnmark, utgjør kjøp og frys med Hurtigruta eneste farbare veg vinterstid.

Flertallet er positiv til at Regjeringen kom med strakstiltak i en svært kritisk periode for selskapet, jf. St.prp. nr. 24 (2008–2009). Disse medlemmer mener det i det videre arbeidet er viktig å sikre et robust og langsiktig grunnlag for det statlige kjøpet.

Flertallet mener staten også i fremtiden skal ha hovedansvaret for å sikre daglige seilinger med Hurtigruta fra Bergen til Kirkenes. I dette arbeidet er det innledet en viktig dialog med berørte fylker og landsdelsutvalget.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre peker på at Regjeringens utsettelse av ny anbudsutlysning skaper stor usikkerhet både for selskapet og alle anløpsstedene. Disse medlemmer viser til at da Hurtigruta startet sin omfattende snuoperasjon i fjor høst, ble det skapt store forventinger, også fra Regjeringens side, til at kriteriene i et nytt anbud skulle offentliggjøres våren 2009, før Stortinget gikk fra hverandre. Disse medlemmer er svært kritisk til at så ikke har skjedd. Disse medlemmer peker på at en utsettelse er et problem både for selskapet, og for alle som er avhengige av Hurtigruta. Havner og turistbedrifter er nå usikre på Hurtigrutas fremtid.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen til stadighet skyver Eftas kontrollorgan ESA foran seg, og det kan synes som om det er Efta som bestemmer tempoet i Regjeringens arbeidet. Disse medlemmer mener dette er uholdbart og ber Regjeringen snarest utarbeide kriterier som er av en slik kvalitet at man slipper ekstrarunder i ESA, og slik at et anbud kan lyses ut så raskt det lar seg gjøre.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre konstaterer imidlertid at arbeidet med ny anbudsutlysning nå ser ut til å trekke ut i tid.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på Hurtigrutas betydning for gods- og persontransport, i tillegg til betydningen den har for både lokalsamfunn langs kysten og for turisme, og viser til sine merknader om dette i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2008–2009) og i innstillingens kapittel 1.2.2 om sjøtransport og riksveiferjer.

9. TRANSPORTPOLITIKK I BYOMRÅDENE

9.1 Tilrettelegging for sterk befolkningsvekst

9.1.1 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til side merknader under kap 9.2.2.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at storbyenes rolle i verdensøkonomien blir stadig viktigere i takt med at en stor og voksende andel av verdiskapingen finner sted innen tjenesteytende sektor. Disse medlemmer mener derfor at konkurransedyktige norske storbyer vil bety svært mye for Norges konkurransevne internasjonalt. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at økt konkurransevne for byene er av strategisk betydning for Norge og norsk næringsliv, og at for eksempel Oslo og Osloområdet er i direkte konkurranse med storbyregionene København–Malmö, Stockholm og Helsinki.

Disse medlemmer påpeker at befolkningen i byområdene øker – og forventes å øke kraftig i årene fremover. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til befolkningsfremskrivningen publisert i St.meld. nr. 16 (2008–2009) som viser en forventet befolkningsvekst innen 2030 på 39 pst. i Oslo, 34 pst. i Akershus, 28 pst. i Bergen, 34 pst. i Trondheim og 39 pst. i Stavanger. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at randkommunene Ullensaker, Rennesøy, Sørum, Skedsmo og Klepp har en forventet vekst på over 50 pst. frem til 2030.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at befolkningsøkningen i byområdene bør få konsekvenser for norsk samferdselspolitikk, og viser til Fremskrittspartiets merknader i Innst. S. nr. 165 (2007–2008) til hovedstadsmeldingen, jf. St.meld. nr. 31 (2006–2007).

Disse medlemmer påpeker at SSBs befolkningsfremskrivninger tidligere har vist seg å ha for lave estimater, særlig når det gjelder utviklingen i innvandrerbefolkningen. Når det gjelder innvandringspolitikk, vil disse medlemmer vise til Fremskrittspartiets forslag til ny norsk utlendingslov i Innst. O. nr. 42 (2007–2008), men disse medlemmer vil samtidig påpeke at befolkningen i byområdene uansett innvandringspolitikk vil vokse. Disse medlemmer mener det er viktig med en transport- og arealpolitikk overfor byområdene som legger til rette for videre vekst, både når det gjelder arealer og transportløsninger. Disse medlemmer vil vise til at en restriktiv rødgrønn politikk der det verken bygges nok infrastruktur, boliger eller næringsarealer, kun fører til redusert verdiskaping og redusert levestandard.

Disse medlemmer er ikke i enige i påstandene i St.meld. nr. 16 (2008–2009) om at omfattende investeringer ikke vil være tilstrekkelig til å møte den sterke transportveksten i de største byene, og viser til sine merknader om dette i innstillingens kapittel 5. Disse medlemmer mener imidlertid at det kan være behov for å importere urbane løsninger fra andre land, for eksempel knyttet til veier i flere etasjer. Disse medlemmer viser til sitt forslag om 100 mrd. kroner ekstra til storbyene i innstillingens kapittel 1.2.2.

9.2 Kollektivtransportstrategi

9.2.1 Sammendrag

Areal- og transportpolitikken i byene må innrettes slik at transportbehovet blir redusert og at transporten kan overføres til mindre klima- og miljøbelastende alternativ. En slik prioritering av klima- og miljøomsyn vil i de fleste tilfeller også falle godt sammen med Regjeringens arbeid for å redusere rushtidsforsinkelsene for næringslivet og for å fremme mer pålitelig kollektivtransport.

Hovedelementene i Regjeringens kollektivstrategi er:

- Sterkere fokus på arealplanlegging som reduserer behovet for bruk av personbil i og rundt byene og for kollektivtransport, syklist og gående.
- En storstilt utbygging av infrastrukturen på jernbane rundt Oslo og ved Stavanger, Bergen og Trondheim.
- Økt satsing på fornying og vedlikehold av infrastrukturen på jernbanen, som vil redusere forsinkelsene, spesielt i de største byområdene.
- Økt setekapasitet og bedre tilbud i lokaltogtrafikken.
- Betre ordninger for reisegarantier.

- Styrke insentivene for lokale myndigheter som tar initiativ til kjøprising og parkeringsrestriksjoner.
- Trappe opp bevilgningen til belønningsordningen til det doble sammenliknet med 2009 i første del av planperioden. Innsatsen til Framtidens byer skal økes.
- I samråd med lokale styresmakter legge til rette for og prioritere kollektivtrafikk på veg ved å satse mer på knutepunkt, kollektivfelt, signalprioritering, teknologi for sanntids-/styringssystem langs vegkant, trafikkregulering, holdeplasstiltak og økt kollektivtrafikktilbud.
- I samarbeid med lokale styresmakter fastsette mål for framkommelighet for kollektivtransport i byområdene som deltar i prosjektet Framtidens byer.
- Samferdselsdepartementet vil arbeide for å etablere felles satsingsprogram mellom staten og lokale styresmakter for signalprioritering.
- Satsing på informasjonsteknologi for å styre trafikken bedre og for å informere trafikantene om gjeldende trafikksituasjon.
- Økt satsing på trafikkledningsentraler og samarbeid med politiet og lokale styresmakter for å overvåke og styre trafikken.
- Øke kollektivdelen på tilbringertjenesten til lufthavnene i de store byområdene.
- Prøveprosjektet Kollektivtransport i Distrikts-Norge skal videreføres.
- Oppfordre til og legge til rette for samordning av kollektivtransporttilbud og billettsamarbeid mellom ulike kollektivformer i og mellom fylker og regioner.
- Videreføre arbeidet med en nasjonal reiseplanlegger og felles administrasjon av elektronisk billettering.

OM BELØNNINGSORDNINGEN

Som et ledd i å stimulere samarbeidet mellom forvaltningsnivåene, vil Regjeringen videreutvikle belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byene. I dag er alle de 13 kommunene i Framtidens byer omfattet av ordningen.

Fra og med 2009 er det mulig å søke om enten ett-årig eller flerårig tildeling. For at Samferdselsdepartementet skal inngå avtaler om flerårig tildeling, må søkerne blant annet ha fattet nødvendige lokale vedtak om bruk av restriktive virkemidler, og kunne dokumentere samsvar mellom mål og foreslåtte tiltak.

Bevilgningen til belønningsordningen ble i 2009 doblet sammenliknet med bevilgningen i 2008, til om lag 320 mill. kroner. Regjeringen legger opp til at bevilgningen til belønningsordningen skal trappes videre opp til det dobbelte av 2009-bevilgningen i løpet av den første fireårsperioden.

KØPRISING

Regjeringen har åpnet for at de største byene kan bruke bompenger til drift av kollektivtransport, som er et viktig tiltak for å kunne øke innsatsen på den lokale kollektivtransporten. Kjøprising og sanering av parkeringsplasser (eller ikke å bygge nye) vil bidra til å dempe bilbruken og øke konkurranseevnen for kollektivtilbud og gang/sykkel.

Regjeringen vil understreke at det er opp til kommunene selv å avgjøre om de ønsker å innføre et system med kjøprising og at det er lokale myndigheter som må ta initiativ til å innføre prising.

Regjeringen har satt i gang et lovarbeid som åpner for å etablere et system for finansieringstilskudd på omsetning av drivstoff i et utvidet omfang.

UTVIKLING AV KOLLEKTIVKNUTEPUNKTER

Samferdselsdepartementet foreslår en kraftig styrking av den økonomiske innsatsen for å utvikle knutepunktene langs jernbanenettet og for kollektivtransporten langs riksvegnettet. Regjeringen forventer at fylkeskommuner og kommuner arbeider mer aktivt i planleggingen av knutepunkter med gode overgangsmuligheter.

Regjeringen er opptatt av å videreutvikle Oslo sentralstasjon som kollektivknutepunkt med gode koblinger til T-bane, trikk og buss og med sykkelparkering. Kapasiteten ved Oslo bussterminal er sprengt. Regjeringen foreslår å sette av 200 mill. kroner til medfinansiering av bygging av en eventuell ny bussterminal. Et alternativ som bør vurderes særskilt er en samlokalisering av en ny bussterminal med Oslo sentralstasjon.

TILTAK FOR EFFEKTIV OG BÆREKRAFTIG GODSTRANSPORT I BYER

I tillegg til å utvikle kan andre aktuelle tiltak være:

- Bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi for å øke effektiviteten i byenes godstransport. Sikre tilgjengelighet til laste- og lossesoner og utnytte sonene mer effektivt og fleksibelt. Dette kan redusere miljøbelastning og transportkostnader ved vareleveranser i byene.
- Konsolidering og samdistribusjon av gods kan bidra til betydelig reduksjon i antall utkjørte km med tung bil i byens sentrum. Regjeringen vil vurdere forsknings- og utviklingsstøtte til gode pilotprosjekter som etableres lokalt.
- Utvikle regelverk som kan gi bedre samsvar mellom godsmengder, bilstørrelser og dimensjonering av varemottak.

- Ny kjøretøyteknologi. En sterk pådriver for utviklingen er reguleringer som setter standarden for tillatte utslipp for kjøretøy.

STERKERE KRAV TIL AREAL- OG TRANSPORTPLANER OG HELHETLIG VIRKEMIDDELBRUK

Samordnet areal- og transportplanlegging er et viktig instrument for å oppnå miljøvennlige helhetsløsninger.

For å ivareta de store lokale forskjellene både i verdien av en parkeringsplass og behovet for å begrense personbiltrafikken, ser Samferdselsdepartementet det som mest hensiktsmessig å utvide det lokale virkemiddelapparatet, slik at kommunene gis bedre adgang til å kontrollere eksisterende private parkeringsplasser.

For å styrke den regionale planleggingen i hovedstadsområdet går Regjeringen inn for å pålegge et plansamarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, jf. Ot.prp. nr. 10 (2007–2008) Om gjennomføring av forvaltningsreformen. Dette gjelder først og fremst samarbeid om framtidige areal- og transportløsninger i regionen. Arbeidet med pålagt plansamarbeid vil ses i sammenheng med andre pågående prosesser i hovedstadsområdet, som arbeidet med Oslopakke 3.

Regjeringen mener alle de største byene og byregionene bør utarbeide areal- og transportplaner som gir klare mål for hvordan en ønsker at transportmidelfordelingen skal utvikles på lang sikt.

Regjeringen ønsker at staten skal være pådriver og tilrettelegger for en helhetlig virkemiddelbruk.

Samferdselsdepartementet vil videreutvikle kravene til bompengepakker ved at det for framtidige pakker skal stilles krav om at helhetlige areal- og transportplaner foreligger der lokale virkemidler aktivt inngår. Målene for bypakker skal ta utgangspunkt i de overordnede nasjonale transportpolitiske målene om framkommelighet og miljø, herunder reduserte klimautslipp.

Krav til KS1 i byområder utløses dersom det legges opp til bruk av bompenger og/eller store statlige investeringer (sum over 500 mill. kroner).

Det overordnede ansvaret for investeringer i og drift av bybaner er i dag tillagt fylkeskommunene og Oslo kommune. Investeringer i nye bybaner finansieres imidlertid i dag i hovedsak av staten gjennom ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler. Etter forvaltningsreformen i 2010 vil også dette ansvaret ligge i fylkeskommunene. Kjøp av lokal kollektivtransport er et fylkeskommunalt ansvar. Dette gjelder også bybaner.

Etter forvaltningsreformen vil fylkeskommunene ha større forutsetninger for å gjennomføre denne type investeringer over egne budsjetter. Den løpende driften av baneløsninger er imidlertid forutsatt å være et

lokalt ansvar, jf. for øvrig Fornebubanen og Bybanen i Bergen.

Muligheten til å benytte bompenginntekter til drift av kollektivtransport vil også kunne gjelde drift av bybaner. Dette gir lokale myndigheter bedre forutsetninger for et ekstra kollektivtransportløft.

Samferdselsdepartementet vil peke på at investeringer i tilrettelegging for buss og styrkede driftsopplegg for buss i mange tilfeller vil kunne gi et godt kollektivtilbud til en lavere pris enn utbygging av skinnegående transport.

Med det økte ansvaret lokale myndigheter får i forbindelse med forvaltningsreformen og innføringen av anledning til å bruke bompenger til drift, mener departementet at ansvaret for bybaner fortsatt skal være tillagt lokale myndigheter. Når det gjelder kombibaner, som for eksempel er aktuelt i Stavanger/Sandnes, må staten inn som samarbeidspartner.

Regjeringen har etablert prosjektet Framtidens byer, der intensjonen er å få økt samhandling mellom lokale, regionale og statlige myndigheter for å oppnå bedre utnyttelse av tilgjengelige ressurser, utvikle mer effektive virkemidler og prøve ut nye tiltak for å fremme klima- og miljøvennlige byer. Det tas sikte på å inngå forpliktende avtaler mellom staten og byene på prioriterte samarbeidsområder. Staten vil i første rekke inngå slike avtaler med byer som har en offensiv tilnærming til klima- og miljøutfordringene.

Gjennomføringen av tiltak i Framtidens byer finansieres i hovedsak ved prioritering og målrettet bruk av ordinære midler som ligger inne i statlige, fylkeskommunale, kommunale budsjetter og lokale bypakker osv.

9.2.2 *Komiteens merknader*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil framheve at NTP inneholder en tydelig differensiert samferdselspolitikk med en særlig sterk satsing på kollektivtransport og jernbane i og omkring de største byene. Mens veksten i de statlige vegbevilgningene er aller størst ellers i landet. Dette er en viktig og riktig innretning på den nasjonale transportplanen for de neste 10 årene.

Flertallet viser til Regjeringens foreslåtte kollektivtransportstrategi i forslaget til NTP. Satsing på kollektivtransport er et helt sentralt virkemiddel i Regjeringens innsats for å redusere klimagassutslippene, og da spesielt i de store byområdene. Kombinert med effektive restriktive virkemidler vil en offensiv satsing på kollektivtransport gi vesentlige bidrag til å redusere de samlede nasjonale utslippene.

Flertallet mener også det er viktig å sikre gode kollektivløsninger i distriktene, blant annet ved å videreføre prøveprosjektet "Kollektivtransport i

distriktene" og etablering av forsøk med heldekkende bestillingstransport i sammenheng med TT-tjenesten.

Flertallet mener det er nødvendig at den nasjonale strategi for kollektivtransporten bygger på et godt og forpliktende samarbeid mellom staten, lokale myndigheter og kollektivtrafikknæringen. Et sentralt statlig bidrag er å følge opp den kraftig økte satsingen på jernbane, spesielt doblingen av investeringer i ny infrastruktur og NSBs kjøp av 50 nye togsett. Flertallet vil peke på at Regjeringens foreslåtte jernbanesatsing vil styrke togets konkurranseposisjon i forhold til personbilen.

Flertallet mener lokale myndigheter har et spesielt ansvar for å gjennomføre en samordnet areal- og transportplanlegging. Målet er å oppnå miljøvennlige helhetsløsninger der kollektivtrafikk og sykkel prioriteres samt bidra til effektiv arealbruk, miljøvennlige transportvalg og å styrke by- og tettstedene. Flertallet viser til at Regjeringen også har innført strengere regler for etablering av kjøpesentre utenfor byer og sentra.

Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet gjennom den reviderte belønningsordningen fra 2009 har styrket insentivene for innføring av køprising og andre bilbegrensende tiltak. Kommunene er også gitt mer effektive virkemidler for å utvikle en mer effektiv parkeringspolitikk. Partene i klimaforliket ble i 2008 enige om å styrke belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk. I forliket heter det at:

"En forutsetning for tildeling av midler fra belønningsordningen er at det iverksettes tiltak, eller nylig har blitt iverksatt tiltak, som virker begrensende på personbiltrafikken. Det er en lokal beslutning hvilke tiltak som iverksettes."

Flertallet viser til at dette er fulgt opp gjennom en dobling av tilskuddet i 2009. Byområder som innfører køprising, parkeringsrestriksjoner eller andre virkemidler som reduserer biltrafikken skal prioriteres. Flertallet støtter dette. Samtidig understreker Regjeringen at det er opp til kommunene selv å avgjøre om de ønsker å innføre et system med køprising.

Flertallet vil peke på at befolkningsveksten i de største byområdene gir utfordringer for framkommeligheten og klimagassutslipp fra veitrafikken. En utbygging av kollektivtilbudet vil bidra til å møte disse utfordringene.

Flertallet er tilfreds med at belønningsordningen er doblet fra 2008 til 2009. Flertallet støtter en ytterligere dobling av ordningen i løpet av de første fire årene, slik som foreslått av Regjeringen. Målet med ordningen er ikke å yte et generelt tilskudd til utvikling og drift av kollektivtransporten i de største byområdene, men å stimulere til en nød-

vendig omlegging av transportsektoren. Flertallet vil peke på at partene i klimaforliket understreket viktigheten av tiltak som bidrar til å begrense biltrafikken. Flertallet mener det bør vurderes å utvide ordningen med fireårige avtaler til å omfatte alle byområder, dersom det er byområder med vesentlige miljø- og framkommelighetsutfordringer som presenterer helhetlige opplegg som innebærer en vesentlig endring av transportmiddelfordelingen, forbedring av framkommeligheten og reduksjon i miljøbelastningene.

Flertallet har merket seg at Kristiansand og Trondheim ligger i front med å utvikle nye helhetlige pakker for omlegging av transportpolitikken, og at også Tromsø er kommet langt i sine vurderinger av trafikkregulerende tiltak og veipricing. Flertallet er opptatt av at belønningsordningen trappes opp slik at en økt statlig medfinansiering vil være tilgjengelig etter hvert som flere byer er klare til å vedta helhetlige pakker som innebærer en vesentlig endring av transportmiddelfordelingen.

Flertallet registrerer at det for øvrig er betydelig variasjon i hvor langt ulike byområder er kommet i sitt arbeid og hvor forpliktende planer det jobbes med. Samtidig mener flertallet at en økende del av potten bør gå til byområder som inngår flerårige avtaler basert på åpenbart effektive restriktive tiltak. Flertallet vil også minne om at bilbegrensende tiltak også er en forutsetning for bidrag fra den delen av ordningen som gis gjennom årlige tilskudd.

Flertallet viser også til at Regjeringen øker innsatsen for å bygge kollektivfelt og utbedre kollektivknutepunkter og holdeplasser. Med Regjeringens forslag i denne meldingen vil det bygges 80 km kollektivfelt på riksvegnettet. Videre kan 1 500–2 000 holdeplasser og nærmere 100 knutepunkter utbedres i løpet av planperioden.

Flertallet viser til at Statens vegvesen vil sette i gang et forskningsprosjekt for å kartlegge nærmere bruken av kollektivfeltene og hvordan kapasiteten kan utnyttes på en mer effektiv måte, forutsatt at ikke kollektivtransportens framkommelighet forverres. Målet med prosjektet er å utvikle et bedre beslutningsgrunnlag for fremtidig politikk. Flertallet mener det er viktig å arbeide for at busstransporten sikres tilgang til bykjernen og til kollektivterminaler med mest mulig gjennomgående kollektivfelt og aktiv trafikkregulering. Dette bør tas hensyn til ved utbygging av nye vegprosjekter og i bypakker.

Flertallet viser til at gratis parkering er den viktigste grunnen til at folk velger privatbil framfor kollektivtrafikk til og fra arbeid i byområdene. Derfor vil parkeringsrestriksjoner, i form av færre plasser og/eller høyere avgifter, være et godt virkemiddel for redusert bilbruk i byområdene. Flertallet er glad for at Samferdselsdepartementet arbeider med å

utvide det lokale virkemiddelapparatet, slik at kommunene gis bedre adgang til å kontrollere eksisterende private parkeringsplasser.

Flertallet viser også til at det skal fastsettes framkommelighetsmål for kollektivtransport i byområdene som deltar i prosjektet Fremtidens byer i samarbeid med lokale myndigheter. Reisetiden er en viktig parameter i folks reisemiddelvalg, og kommunene, fylkene og staten sitter som eiere av veiene med virkemidlene for å øke farten på buss og trikk. Ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler videreføres også med fylkene/Oslo kommune som ny eier av en stor del av dagens riksvegnett. Flertallet viser til at kollektivfelt, signalprioritering av kollektivtrafikken og større og mindre tilpassinger av veinettet og terminaler for å fremme kollektivtransporten er ofte samfunnsøkonomisk svært lønnsomme tiltak. Lønnsomheten ligger i tidsbesparelsen. Kortere kjøretid gir lavere kostnader per avgang, og samme buss eller trikk kan utføre flere ruteturer. Den enkelte passasjer sparer tid og opplever kollektivtransporten som mer attraktiv, noe som gir flere reisende og økte trafikkinntekter. Fra 1. januar 2010 har fylkene/Oslo kommune både ansvar for kollektivtransporten og størstedelen av veinettet. Dermed vil det være samme forvaltningsledd som får reduserte driftskostnader og økte trafikkinntekter som "avkastning" på investeringer i framkommelighet for kollektivtransporten. Flertallet har derfor forventninger til at fylkene/Oslo kommune gjør utstrakt bruk av ordningen med "Alternativ bruk av riksveimidler", som nå blir alternativ bruk av fylkesveimidler slik at de samlede ressursene utnyttes på en mest mulig effektiv måte.

Samtidig vil flertallet også vise til de mulighetene som ligger i den statlige rammeoverføringen på 6,9 mrd. kroner til samferdselsformål som er signalisert i Kommuneproposisjonen 2010, jf. St.prp. nr. 68 (2008–2009). 1 mrd. kroner av denne rammen representerer en økning sammenlignet med 2009, samtidig som fylkene får en rentekompensasjonsordning med en årlig låneramme på 2 mrd. kroner. Dette gir fylkene ytterligere økt handlingsrom til å satse på kollektivtransport, både drift og investeringer.

Flertallet viser til at Regjeringen har foretatt en fordeling til en del fylker. Oslo får 77 mill. kroner, Hordaland 42 mill. kroner, Buskerud 41 mill. kroner, Rogaland 30 mill. kroner, Akershus 16 mill. kroner og Vest-Agder 12 mill. kroner. Påplussingen foretas blant annet for å sikre at disse folkerike fylkene er i stand til å utvikle kollektivtransporten videre, spesielt i byene. Muligheten til å nå viktige målsettinger for miljø og framkommelighet i NTP avhenger nettopp av disse største byenes innsats. Det skjer mye spennende innenfor kollektivtransporten, og flertallet vil vise til eksempler fra de fire største byene; i Bergen bygges bybane, i Trondheim har bussen fått

sammenhengende kollektivfelt inn og ut av sentrum, i Stavanger utredes bybane samtidig som det bygges dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger og i Oslo er prisen på månedskort satt kraftig ned (til 550 kroner) og frekvensen er økt betydelig på mange buss-, trikke- og t-banelinjer.

Flertallet viser til at høy frekvens, lav pris, kort reisetid og høy standard er de viktigste faktorene for å gjøre kollektivtransporten attraktiv. Det er viktig at staten gjennom belønningsordningen gjør det interessant for byene å bruke mer ressurser på å styrke kollektivtransporten nettopp på disse punktene.

Flertallet viser til at Regjeringen vil tilrettelegge for samordning av kollektivtilbud og billett-samarbeid mellom ulike kollektivformer i og mellom fylker og regioner. Gjennom statens trafikkavtale med NSB forplikter selskapet seg til å bidra konstruktivt ved slike samarbeidsinitiativ. Regjeringen bidrar også til utvikling og etablering av en nasjonal reiseplanlegger. Flertallet har merket seg Regjeringens arbeid med å få til et enhetlig billetterings-system for hele landet og vil følge arbeidet med interesse. Det er viktig at dette arbeidet gis høy prioritet slik at de gode løsningene blir raskest mulig tilgjengelig for de reisende. Flertallet vil framheve betydningen av å styrke det formelle og reelle samarbeidet mellom staten, lokale myndigheter og kollektivtrafikknæringen om felles langsiktige strategier for å styrke kollektivtransporten, slik det gjøres med felles satsingsprogram for signalprioritering av kollektivtransporten, jf. stortingsmeldingen.

Flertallet mener det er viktig at staten stiller opp som en aktiv partner med et betydelig økonomisk engasjement overfor de byområdene som ønsker å gjennomføre helhetlige pakker av tiltak som vil føre til vesentlig redusert bilbruk, og dermed også redusere behovet for fremtidig vegbygging.

MÅLSETTINGER FOR KOLLEKTIVSTRATEGIEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, støtter Regjeringens strategi for å øke kollektivtrafikkens andel av transportarbeidet. NTP har tydelige målsettinger om reduserte utslipp og om reduserte rushtidsforsinkelser for kollektivtrafikken og generelt god framkommelighet, jf. kapittel 5 i meldingen. Belønningsordningen for de største byene skal dobles i løpet av første fireårsperiode til 647 mill. kroner. Det er et vesentlig statlig virkemiddel for å nå målene. Dette skjer i tillegg til en betydelig satsing på jernbanen, kollektivtiltak langs stamvegnettet, bygging av gang- og sykkelveger og andre tiltak for å redusere biltrafikk og styrke kollektivtrafikkens konkurransekraft og finansiering i byområdene.

Flertallet støtter at Belønningsordningen og prosjektet Fremtidens byer skal ses i sammenheng i årene som kommer. Flertallet viser til Regjeringens mål om å øke kollektivtrafikkens andel av motoriserte reiser i byene, slik dette er formulert i meldingen. Dette er et ambisiøst mål for mange byer. For byene innenfor Belønningsordningen/Fremtidens byer, legger flertallet til grunn at Regjeringen i samarbeid med lokale myndigheter vil sette konkrete og enda mer ambisiøse mål for utviklingen av kollektivtrafikken og framtidig transportmiddelfordeling.

KNUTEPUNKT

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil trekke betydningen av å gjøre kollektivtransporten mer attraktiv er å utvikle gode knutepunkter som letter overgangene mellom transportformene. Regjeringen foreslår en kraftig styrking av den økonomiske innsatsen for å utvikle knutepunktene langs jernbanenettet og for kollektivtransporten langs riksvegnettet. Rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging tilsier en tett utbygging ved knutepunkt. I tillegg til virksomhet som direkte henvender seg til de reisende, bør forretninger, kontorer og boliger lokaliseres på og ved knutepunkt for å bygge opp under offentlig transport og å redusere det samlede transportbehovet.

Flertallet er opptatt av å videreutvikle Oslo sentralstasjon som kollektivknutepunkt med gode koblinger til T-bane, trikk og buss og med sykkelparkering og støtter Regjeringens forslag om å sette av 200 mill. kroner til statlig medfinansiering av nødvendige tiltak i forbindelse med bygging av en eventuell ny bussterminal.

BYBANER OG KOMBIBANER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det arbeides med bybaner og kombibaner i flere regioner. Flertallet har merket seg at Regjeringen har bidratt økonomisk til den utredningen som nå skjer på Nord-Jæren fordi det her vurderes om en bybaneløsning skal kobles på jernbanenettet. I Norge gis det statlige bidrag til bybaneprosjekter gjennom alternativ bruk av riksvegmidler. I flere byområder kan bygging av egne traseer for busser være en god løsning, eventuelt kan slike systemer for superbuss utvikles som første trinn i utbygging av elektriske bybaner. Fra faglig hold blir såkalt superbuss fremhevet som et svært kostnadseffektivt og fleksibelt alternativ.

LAVUTSLIPPS KOLLEKTIVTRAFIKK

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil at statlig og kommunal kollektivtrafikk skal lede an i utviklingen av en mest mulig klimavennlig kollektivtrafikk til lands og sjøs. Det vil både bidra i arbeidet for å gjøre Norge til et lavutslipps-samfunn og redusere lokale miljøutslipp. Flertallet vil derfor be Regjeringen øke ambisjonene om innfasing av lavutslipps og nullutslipps kjøretøy i forbindelse med offentlige anbud og anskaffelser og oppfordre regionale myndigheter til å ta del i samme ambisjon. Dette kan dreie seg om elektrifisering og forsøk og innfasing av biodrivstoff, biogass og naturgass eller hydrogen. Flertallet viser til den ferske rapporten "Norges tilgang på sporbart biodrivstoff" fra miljøstiftelsen ZERO, som viser at 17 pst av drivstoffbehovet i Norge kan dekkes av biodrivstoff som kan spores tilbake til produsent. Flertallet vil også trekke fram høringsinnspill fra blant andre LO og Fagforbundet som foreslår en satsing på biogass for bussflåter i byene. Flertallet viser til at Transnova kan bidra med statlige medfinansiering til denne typen prosjekter.

"BYPAKKE"-STRATEGIEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, ser det slik at "Bypakke"-strategien inviterer til å se de større byenes utfordringer som en helhet og skape løsninger som kombinerer infrastrukturinvesteringer med satsing på kollektivtransport, arealplanlegging som fremmer ønskede transportløsninger, og tiltak som begrenser privatbilbruk. Mer energi- og utslippseffektive kjøretøy vil redusere miljøbelastningene pr. kjøretøy, men samtidig blir bilene billigere å kjøre. Dette kan gi økt trafikkvekst og kan dermed spise opp disse gevinstene helt eller delvis. I byområdene er det mulig å oppnå vesentlige reduksjoner i utslippene fra transportsektoren ved å planlegge bedre, slik at transportbehovet reduseres og ved å flytte transport fra bil til kollektiv, sykkel og gange. I tillegg til reduserte utslipp vil en slik politikk gi bedre fremkommelighet og triveligere byer.

Flertallet er enig i at grunnlaget for en annen transportmiddelfordeling ligger i areal- og transportplanleggingen i kommuner og fylker, og særlig bykommuner, slik NTP peker på. Mange av våre byer sliter med stor biltrafikk og et veisystem som er overbelastet. Flertallet er kjent med at det mange steder jobbes med løsninger på dette lokalt i bykommunene og i noen tilfeller sammen med omegnskommunene slik som i ATP-prosjektet i Kristiansand. Andre kommuner kan ha noe å lære av dette prosjektet og

det samarbeidet de har fått til. Flertallet mener det er viktig at ansvaret for kommune- og fylkesveier og kollektivtransport fortsatt ligger lokalt, og at man lokalt tar initiativ til samordnede løsninger for transportsystemet. Flertallet mener samtidig det er behov for at staten med sine faglige ressurser gir råd, og gjennom konkret planlegging og konkret tilrettelegging aktivt bidrar til utviklingen av den regionale transportpolitikken der kommuner og fylkeskommuner har ansvaret. Målet for statens arbeid må være å bidra til gode løsninger for å få til varige endringer i transportmiddelfordelingen. Staten bør være aktiv både gjennom å stille krav og gjennom økte økonomiske bidrag, slik meldingen skisserer. Flertallet mener det bør foreligge helhetlig areal- og transportplan for kommunen og omegnskommunene til byområder der det utarbeides fremtidige bypakker. Flertallet mener det i utarbeidelsen av denne typen pakker bør gjøres vurderinger av forhold som blant annet legger til rette for

- at nye bo-områder planlegges slik at transportbehovet til sentrale fellestjenester som skole, barnehager, innkjøp, etc blir minst mulig
- at det blir planlagt for et transportsystem som binder transportformene sammen, slik at veinett har sammenhengende kollektivfelt og sammenhengende sykkelnett for transportsykling og adskilte fortau for gående der det er mulig, og at havn tilrettelegges med tilførselsvei til vei- og eventuelt jernbanenett
- og at det bygges kollektivknutepunkt, bl.a. ved buss- og jernbanestasjoner, slik at vi bygger opp under kollektivtransport med sykkelparkering, og kort- og langtidsparkering for biler
- at det vurderes innføring av restriksjoner overfor bilbruk for å få flere over på mer miljøvennlige transportalternativer der det er mulig, som f.eks. parkeringsrestriksjoner i byene og innføring av differensierte bompengesatser gjennom døgnet eller egen rushtidsavgift der det ikke er bompengefinansiering
- at det legges til rette for bedre framkommelighet for buss med prioritet i lyskryss, bruk av ITS, etc.,
- flere og hyppigere avganger og lavere pris på kollektivtilbudet, slik de har gjort i f.eks. Oslo, noe som har ført til økning i antall som bruker kollektivtransport.

Flertallet mener det er viktig at staten stimulerer til samarbeid mellom fylkeskommune og kommuner om areal- og transportplanlegging, og at det bør vurderes om bykommuner som er inkludert i belønningsordningen bør kunne få ansvaret for kollektivtilbud i byen og til / fra byen i samarbeid med

omegnskommunene og fylkeskommunen. Et slikt samarbeid er etablert i Kristiansand gjennom "ATP-prosjektet", noe som har vært vellykket for å få opp kollektivandelen og få en annen transportmiddelfordeling i regionen. Bykommuner som har tatt et slikt ansvar for felles areal- og transportplanlegging som legger opp til en omlegging av transportsystemet, bør etter flertallets oppfatning prioriteres ved tildeling av midler i bypakker og belønningsordningen og tilsvarende.

Flertallet viser til at det er et stort engasjement for satsing på kollektivtransport både politisk, blant organisasjoner og hos innbyggerne. Et av de mest offensive innspillene er kommer fra Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) som foreslår en 10-punktsplan for et kollektivløft i norske byområder. Planen, som har fått navnet KollektivLøftet, inneholder mange svært interessante forslag. Planen omhandler en kraftig styrking av kollektivtilbudet, prioritering av framkommelighet for buss foran privatbil, økt kapasitet for trikker og T-bane, rushtidsavgift/veiprisning, målrettet arealplanlegging, fordelsordninger for kollektivtrafikk, rekruttering av personell, bedre kontrakter og en årlig kollektivmilliard. Det er, slik flertallet ser det, avgjørende viktig å utvide kollektivtilbudet og spesielt i de byene hvor det tas i bruk restriktive tiltak. Kombinasjonen av restriktive tiltak og attraktive alternativer til privatbil har vist seg å være svært effektiv, jf. meldingens omtale av Stockholm. Flertallet vil spesielt trekke fram at NHOs plan har en god sammenheng mellom mål, tiltak og vilje til også å innføre tiltak som reduserer biltrafikken i byene. Flertallet vil spesielt vise til punkt 4:

"Veiprisning i de største områdene, som legger grunnlag for bedre framkommelighet i rushtrafikken, og gir inntekter til et løft for framkommelighets- og miljøtiltak."

Flertallet vil peke på at NHO her uttrykker klart og tydelig sitt ønske om veiprisning i de største byene. Framkommelighet for næringslivet og kollektivtrafikken er NHOs viktigste begrunnelse for forslaget. Som Regjeringen, fremhever også NHO viktigheten av at restriktive tiltak må skje i kombinasjon med bedre tilrettelegging for kollektiv og sykkel.

EKSPRESSBUSSPOLITIKKEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til stortingsmeldingens omtale av ekspressbussens viktige rolle i kollektivtrafikken og Regjeringens vektlegging av at ekspressbusstrafikken skal gis rammebetingelser som sikrer videre styrking av tilbudene.

Flertallet er opptatt av at lokale og sentrale myndigheter skal bidra aktivt for å gjøre langdistanse busstrafikk til et enda mer attraktivt alternativ, enten i form av høyere frekvens, lavere pris eller andre kvalitetsparametre. Flertallet støtter en fortsatt liberal ekspressbuspolitikk, og det økte engasjement fra myndighetene må være av en karakter som tar godt vare på de vellykkede elementene i dagens tilbud og organisering/finansiering. Flertallet er kjent med at dagens organisering og praksis gir at ekspressbusstilbud i stor grad gjenspeiler hva som er kommersielt drivverdig. Ekspressbussene har mange positive samfunnseffekter; de bidrar til reduserte utslipp, færre drepte og skadde i trafikken og økt mobilitet. Styrking av ekspressbusstrafikken er derfor et samfunnsøkonomisk svært lønnsomt tiltak, jf. TØI-rapport 904/2007.

Flertallet viser til at utredning av et sammenhengende, høyfrekvent ekspressbusstilbud Trondheim–Stavanger i regi av Vestlandsrådet er tildelt støtte fra Regjeringen gjennom ordningen Kollektivtransport i distriktene (Kid) både i 2008 og 2009. Dette er et spennende prosjekt som både tar sikte på en bedre samordning av eksisterende ruter og utvikling av et nytt tilbud som kan bli et attraktivt og miljøvennlig alternativ til privatbil, fly og hurtigbåt.

Flertallet viser til at staten kjøper togtrafikk mellom byene på Østlandet for om lag 200 mill. kroner i året, den såkalte InterCity-trafikken. Tilsvarende ekspressbusstrafikk mellom byene, for eksempel på Vestlandet, har vanligvis ikke offentlig tilskudd.

Flertallet har merket seg at det innenfor støtteordningen for Kollektivtransport i distriktene, KID, er gitt støtte til å utvikle tilbudet omkring den gjennomgående ekspressruten fra Stavanger til Trondheim gjennom Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag. Flertallet vil oppfordre Samferdselsdepartementet til å bidra aktivt til utviklingen av ekspressbusstilbudet i tett samarbeid med fylkeskommunene. Flertallet vil også be om at Regjeringen aktivt søker å få regionale myndigheter til å utnytte mulighetene for statlig medfinansiering til utvikling av bedre transporttilbud i distriktene knyttet opp til utviklingen av ekspressbusstilbudet.

Flertallet viser til at Fornyings- og administrasjonsdepartementet har gjennomført høring på forskrift om unntak fra konkurranseloven for samarbeid om drift av fylkeskryssende ekspressbussruter. Flertallet vil understreke at dette er et viktig spørsmål for utviklingen av ekspressbusstrafikken i Norge, fordi mange av de mest trafikkerte ekspressbussrutene drives av flere selskaper i samarbeid.

Flertallet vil peke på den utfordringen som kan oppstå for fylkeskryssende bussruter/ekspress-

buss når kollektivtransporten i et av fylkene konkurranseutsettes eller omorganiseres på annen måte. Mange ekspressbussruter har lokalrutefunksjon på oppdrag fra fylkeskommunen på delstrekninger, og mange tilførselsruter/korresponderende ruter kjøres også på avtale med fylkeskommunene. Nylig resulterte anbud på en korresponderende rute til Haukeliekspressen i ustabil korrespondanse og slutt på taktsamarbeid. Selskapene og Hordaland fylkeskommune/Skyss ble etter hvert enige om en løsning. Det er, etter flertallets oppfatning, viktig at fylkeskommunene legger stor vekt på hensynet til de gjennomgående rutene i forbindelse med sitt kjøp av kollektivtrafikk. Flertallet er kjent med at Samferdselsdepartementet følger denne situasjonen nøye.

DROSJE

Komiteen vil peke på drosje som et viktig supplement til kollektivtrafikken. Drosjene har en spesiell viktig rolle innenfor sykefrakt, TT-reiser og tilknytnings- og bestillingstrafikk til og fra kollektivtransporten i distriktene. Komiteen vil framheve viktigheten av at drosje er med i helhetsvurderingen i utviklingsprosjekter for kollektivtransport i distriktene.

BERGENSOMRÅDET

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til St.prp. nr. 68 (2008–2009) hvor Regjeringen legger opp til en økning i overføringene til samferdsel i fylkene, spesielt i forbindelse med overføringen av øvrige riksveger til fylkeskommunene. Flertallet vil peke på betydningen dette har for utbyggingen av bybanen i Bergen og Hordaland sin mulighet til å utvikle kollektivtransporten.

Effekten av de tiltakene som gjennomføres og planlegges i Bergen vil i stor grad avhenge av at arealpolitikk, utvikling av kollektivtilbud, sykkeltilbud og restriktive tiltak overfor privatbilbruk støtter opp om en endret transportmiddelfordeling. Flertallet forutsetter at dette vil bli vektlagt i det videre arbeidet. Det er behov både for bedre tilrettelegging og restriktive tiltak i de aktuelle byområdene, og flertallet viser i den forbindelse til omtalen av bypakker og krav til bypakker i stortingsmeldingen og i merknadene.

TRONDHEIMSOMRÅDET

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er kjent med at Regjeringen vil legge fram en proposisjon om den såkalte Trondheimpakken i

løpet av våren. Pakken inneholder en rekke tiltak som vil styrke kollektivtransporten og sykkel som framkomstmidler i Trondheimstrafikken. Pakken inneholder også større veginvesteringer. Regjeringen har funnet helheten i pakken så god, og de restriktive tiltakene så sterke, at det forhandles om en flerårig avtale om belønningsmidler, jf. Regjeringens klimamelding St.meld. nr. 34 (2006–2007) og Klimaforliket i Stortinget. Bidrag til drift av kollektivtrafikk inngår i pakken, og flertallet vil i den forbindelse understreke viktigheten av at andelen til kollektivtransport i pakken ikke på noe tidspunkt reduseres, men heller økes slik at det skapes enda mer attraktive alternativer til privatbil i Trondheim.

Flertallet har merket seg at Trondheim har en restriktiv parkeringspolitikk med begrenset antall plasser i sentrum og høy pris. Sommeren 2008 ble det etablert gjennomgående kollektivfelt på hovedveiene inn og ut av Trondheim sentrum. Dette tiltaket har økt kollektivtransportens framkommelighet og legges begrensninger på biltrafikken.

Effekten av tiltakene i Trondheimpakken vil i stor grad avhenge av at arealpolitikk, utvikling av kollektivtilbud, sykkelveier og restriktive tiltak overfor privatbilbruk støtter opp om en endret transportmiddelfordeling. Trondheim har et lavt offentlig bidrag til drift av kollektivtransport sammenholdt med folketall, 96 mill. kroner i 2008 iflg. Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 81 fra komiteen. Kollektivandelene er også forholdsvis lave. Det er viktig at det økte statlige bidraget gjennom belønningsordningen følges av økt satsing også lokalt. Sammen vil dette kunne være tilstrekkelig for å sikre at kollektivtransporten er et attraktivt alternativ, noe som er spesielt viktig når det legges restriksjoner på biltrafikken. Flertallet forutsetter at dette vil bli vektlagt også i det videre arbeidet. Flertallet viser i den forbindelse til omtalen av bypakker og krav til bypakker i stortingsmeldingens kapittel 9 og merknadene til kapittel 9.

Bidrag til drift av kollektivtrafikk inngår i pakken, og flertallet vil i den forbindelse understreke viktigheten av at andelen til kollektivtransport i pakken ikke på noe tidspunkt reduseres, men heller økes.

Flertallet viser til at i Trondheim er det i dag mulighet for direkte overgang mellom sjøtransport og jernbanetransport på Brattøra, men at utvekslingen av gods mellom sjø og bane likevel er liten. I sitt svar på spørsmål 111 fra komiteen, skriver Samferdselsdepartementet at de nylig har bedt Jernbaneverket igangsette et arbeid med KVV/KS1 (konseptvalgutredning og eksternt kvalitetssikring i tidlig fase) for en eventuell flytting av jernbanens godsterminal på Brattøra. I dette arbeidet vil også spørsmålet om havnetilknytning være tema.

Flertallet viser i den forbindelse til omtalen av bypakker og krav til bypakker i stortingsmeldingen og i flertallsmerknadene.

KOLLEKTIVTRANSPORTTJENESTER – BELØNNINGSORDNING

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at NHO i sitt dokument *Kollektivløftet* bygger sine forslag til utvikling av kollektivsektoren på fire grunnpilare, som er:

1. Langsiktig planlegging og tilrettelegging
2. Helhetlig virkemiddelbruk
3. Best mulig kollektivtransport for pengene
4. Enklere kollektivtransport

Komiteens medlemmer fra Høyre peker på at dette er de samme fire grunnpilarene som Høyres transportplan bygger på. Disse medlemmer støtter 9 av 10 hovedgrep i NHOs dokument, som er:

- Kollektivtilbudet må øke kraftig. Frekvensen må fordobles i rushtiden og økes kraftig resten av døgnet.
- Bussframkommeligheten må gå foran prioriteringen av privatbilene, med
 - egne prioriterte busskorridorer i transportkorridorer inn mot sentrumsområdene (superbuss-konseptet)
 - kollektivfelt og busstraséer ved alle flaskehalser
 - lyssignalsprioritering
 - utforming av holdeplasser som minimerer oppholdstiden for bussene
 - tilretteleggingstiltak ved sentrale kollektivknutepunkter
- Kapasiteten på T-banen og trikkenettet må økes, ved å:
 - oppgradere eksisterende linjenett
 - anskaffe tilstrekkelig vognmaterieell
 - videreføre arbeidet med framkommelighets tiltak på trikkenettet
 - sikre tilstrekkelig kapasitet i T-banens tunnel-system på enkelte delstrekninger
 - oppgradere alle T-banestasjoner, slik at det kan betjene lengre togsett
- Målrettet arealplanlegging, som legger til rette for et best mulig trafikkgrunnlag for kollektivtransporten, og som leder de mest bilintensive arbeidsplassene utenfor sentrale bysentra og knutepunkter.
- Det må bli mer fordelaktig å reise miljøvennlig enn med bil til jobb, ved hjelp av statlige virkemidler og egeninitierte tiltak i private og offentlige bedrifter:
 - Månedskort betalt av arbeidsgiver skal ikke skattelegges.
 - Det må vurderes statlige insentiver som gjør det fordelaktig å reise miljøvennlig til jobb
 - En mer aktiv satsning på bedriftsrettede Mobility Management-tiltak for å stimulere

- arbeidstakere til bruk av miljøvennlige transportformer
- Langsiktig satsning på rekruttering av personell.
 - Kontrakter som stimulerer til videreutvikling av kollektivtilbudet: Det må utvikles mer dynamiske kontrakter som stimulerer operatørene til å videreutvikle tilbudet underveis i kontraktsperioden.
 - Årlig kollektivmilliard til kollektivtransporten i de seks største byområdene.
 - Punktene må inngå i en Nasjonal kollektivtransportstrategi som omfatter:
 - En forpliktende opptrappingsplan for investeringer i og drift av kollektivtransporten.
 - Klare kvalitetsmål, for eksempel konkrete og forpliktende mål for fremkommelighet, punktlighet, frekvens, komfort og miljøutslipp
 - Virkemidler som øker kollektivtransportens konkurransekraft, sammenlignet med privatbil."

Disse medlemmer støtter ikke forslaget om veiprisning. Når transportnettet har en kapasitet som ikke tilfredsstillende de målsetninger som NHO ellers legger til grunn, tvinger dette mange til å bruke bil. Disse medlemmer registrerer at flertallet ikke deler bekymringen overfor utsatte gruppers belastning, og at forslaget om veiprisning sågar er det eneste som nevnes spesielt. Dette har etter disse medlemmers oppfatning, sammenheng med at flertallet ikke deler en del av de øvrige forslagene som NHO kommer med, eller har de samme grunnpilarene for sin samferdselspolitikk.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at det er et stort engasjement for satsing på kollektivtransport både politisk, blant organisasjoner og hos innbyggerne. Et av de mest offensive innspillene er kommet fra Næringslivets Hovedorganisasjon (NHO) som foreslår en 10-punktsplan for et kollektivløft i norske byområder. Planen, som har fått navnet KollektivLøftet, inneholde mange svært interessante forslag.

Disse medlemmer viser til at Oslo og Akershus samarbeider om store deler av kollektivtransporten, gjennom selskapet Ruter. Gjennom Ruter har Oslo og Akershus lagt til rette for en historisk økning i kollektivtransporten. I 2008 var veksten i kollektivreiser på 6,4 pst., mens veksten i biltrafikken var på 1 pst. Det er sånn sett uforståelig hvorfor Regjeringen velger å holde Akershus utenfor belønningsordningen for kollektivtrafikk, da denne ordningen nettopp har til hensikt å få til de resultater som Oslo og Akershus har oppnådd. På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen innlemme Akershus i belønningsordningen for kollektivtrafikk."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er positive til utviklingen av kollektivknutepunkter for å lette overgangen mellom transportformene, men ikke hvis dette fører til enda hardere restriksjoner på utbygging andre steder. Disse medlemmer ser samtidig at reduksjon av transportavstander har miljømessige konsekvenser, og ønsker derfor en liberal politikk knyttet til for eksempel tomteutnyttelse.

Disse medlemmer mener at "belønningsordningen" for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk i storbyene er for ensidig fokusert på restriksjoner og ekstra avgifter på biltrafikken. Disse medlemmer viser til at Regjeringen i Nasjonal transportplan 2010–2019 legger opp til ytterligere restriktive tiltak overfor bilistene gjennom den såkalte belønningsordningen. Disse medlemmer ønsker å belønne kollektivtrafikk uten å straffe bilistene, og viser til sitt forslag om 1 325 mill. kroner til kollektivtiltak/belønningsordning i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2009, jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2008–2009). Disse medlemmer viser til at 750 av disse millionene kom som avkastning fra disse medlemmers foreslåtte infrastrukturfond. Disse medlemmer viser til sitt forslag om 100 mrd. kroner ekstra til storbyene i innstillingens kapittel 1.2.2 der det øremerkes midler til kjøp av persontransport i byene.

Disse medlemmer viser til sine overordnede økonomiske rammer der det er satt av 1 mrd. kroner årlig til kjøp av kollektivtransporttjenester, i tillegg til de 100 mrd. kronene disse medlemmer bruker til modernisering av transportnettene og kjøp av persontransporttjenester i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Disse medlemmer påpeker at kollektivmilliarden skal brukes til kjøp av kollektivtransporttjenester i byer og bymessige områder som ikke er dekket av Fremskrittspartiets storbypakke, dvs. blant annet Kristiansand, Tromsø, Drammen, Sarpsborg, Fredrikstad, Skien og Porsgrunn.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti er uenig i at Regjeringen i forbindelse med belønningsordningen legger opp til særlig belønning av byer som tar i bruk veiprisning/rushtidsavgift. Det vises til Klimaforliket mellom Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre, som fastslår at det er summen av trafikkreduserende tiltak som skal ligge til grunn for utdeling av midler fra belønningsordningen.

Disse medlemmer viser videre til tidligere forslag om å styrke belønningsordningen, og fremsetter følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen trappe opp belønningsordningen til 1 mrd. kroner i løpet av planperioden."

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre registrerer at Regjeringen vil legge inn et nytt kriterium i den statlige belønningsordningen for kollektivtrafikk, slik at det ved tildeling av midler vil legges vekt på kommunenes og fylkeskommunenes vilje til å tilrettelegge for sykkel og gange. Disse medlemmer er imot Regjeringens forslag om å legge nye kriterier knyttet til sykkel- og gangveg inn i den eksisterende belønningsordningen for kollektivtrafikk, da dette bidrar til å utvanne den eksisterende ordningen. Disse medlemmer mener det er svært viktig å legge til rette for trygg ferdsel for myke trafikanter, og at en egen belønningsordning for formålet vil være et langt bedre grep.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen etablere en statlig støtteordning for kommuner og fylkeskommuner, etter modell fra den statlige belønningsordningen for kollektivtrafikk, med formål å stimulere til flere trygge gang- og sykkelveier."

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til at Venstre gjennom sin nasjonale transportplan legger opp til en massiv satsing på overføringene til kollektivtrafikken i byområdene med mer enn 10 mrd. kroner mer enn det som følger av Regjeringens forslag. Dette medlem vil peke på at det ikke er mulig å bygge seg ut av kø- og trengselen i allerede hardt pressede byområder. I de store byene er det forventet en kraftig befolkningsvekst i årene som kommer. For å sikre fremkommelighet, reduserte klimagassutslipp og et godt bymiljø betyr det at mer trafikk må over på kollektive transportløsninger. Dette medlem vil peke på at dette også er etterlyst av næringslivet, som blant annet fremhever behovet for mer fremkommelighet for varetransporten i byområdene og at mange arbeidstakere er avhengige av et godt kollektivtilbud.

Dette medlem vil vise til belønningsordningen for kollektivtrafikken ble innført av regjeringen Bondevik II for å gi et insentiv til satsing på kollektivtrafikken i kommunesektoren. Den har bidratt til å realisere blant annet ordningen med "rullende fortau" i Oslo og "busmetroen" i Kristiansand. Ordningen omfatter i dag byområdene Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim, Kristiansand, Tromsø, Drammen, Sarpsborg, Fredrikstad, Skien og Porsgrunn. Dette medlem vil på bakgrunn av den kraftige økningen overføringene til kollektivtrafikken i kommunesektoren som følger av dette medlems forslag,

utvide ordningen til å også omfatte byene "Vestfold-byen" – Tønsberg, Sandefjord, Horten og Larvik, og videre Ålesund, Haugesund, Moss, Bodø, Arendal, Mjøsregionen – Lillehammer/Hamar/Gjøvik og Akershus.

Overføringene til kollektivtrafikken skal også omfatte planlegging og investeringer i bybaner. Det er en rekke slike prosjekter på trappene slik som bybanen i Bergen, på Nord-Jæren, Kolsåsbanen, ny Fornebu-bane og ny bane til Akershus universitetssykehus som vil gi et vesentlig bedre og mer fremtidsrettet kollektivtilbud i de aktuelle byområdene. Dette medlem vil også vise til at Venstres satsing er langt mer offensiv enn det forslaget som fremmes av Høyres medlemmer.

Dette medlem viser til at Venstre i sin nasjonale transportplan øker overføringene til kollektivtrafikken i byområdene med 10 mrd. kroner mer enn Regjeringens forslag, og at Venstre vil at disse midlene skal brukes til å øke belønningsordningen og støtte bybaneprosjekter. Dette medlem vil peke på at dette gir et langt mer offensivt opplegg enn det Regjeringen foreslår for styrking av kollektivtransporten i storbyområdene.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen øke belønningsordningen kraftig for å fremme bedre kollektivtrafikk i storbyene."

BYBANEPROSJEKTER MV. – POST PÅ STATSBUDSJETTET

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener det skal stilles til rådighet statlige øremerkede planleggingsmidler til bybaneprosjektet på Nord-Jæren. Planlegging må forseres, slikt at prosjektet kan få sin oppstart i NTPs første planperiode. Det settes av en egen post på statsbudsjettet for investering i skinngående kollektivtransport i de største byene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til behovet for å stimulere til overgang fra bilbruk til kollektive transportmidler i storbyområdene. Gjennom bybaneprosjekter og superbuss med egne traseer, kan det etableres kollektivløsninger som gir rask og trygg transport, og som kan konkurrere med bil. På denne bakgrunn fremsettes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sette av 3 mrd. kroner i en egen post på statsbudsjettet for investering i separate kollektivtraseer/bybaner over en tiårsperiode."

UTSLIPP – DRIVSTOFF

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen innføre krav om at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøy går på CO₂-fritt eller CO₂-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2013."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen innføre krav om at alle nye drosjer, ferjer, rutebåter og dieseltog skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2011."

OSLOMRÅDET

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til tiltakene på jernbanen i Oslo, og at det etter ferdigstillingen av utbyggingen i Vestkorridoren fortsatt vil være bare to spor mellom Lysaker og Oslo S. I svar på spørsmål 130 fra komiteen skriver samferdselsministeren:

"Å øke kapasiteten ut over dette, må i tilfelle løses med betydelig større og selvstendige tiltak skilt fra dagens infrastruktur. Dette vil kreve et vesentlig mer omfangsrikt analyse- og utredningsarbeid. Jernbaneløstaket legger opp til å kunne gjennomføre et slikt analysearbeid i løpet av planperioden 2010–2013 som grunnlag for å vurdere behovet på nytt i forbindelse med rulleringen av NTP."

Flertallet er opptatt av en fremtidsrettet utvikling av Oslo S som kollektivknutepunkt. Flertallet mener kapasiteten på strekningen Oslo S–Lysaker bør utredes, herunder også stasjonsforholdene på Oslo S. Målet med en slik utredning bør være å finne en løsning på eventuelle kapasitetsproblemer og samtidig styrke Oslo S som knutepunkt. Flertallet er kjent med det fra enkelte hold har blitt tatt til orde for å utrede en såkalt dyptunnel. Flertallet vil vise til at den faglige gjennomgangen først må vurdere behov og deretter hvilke alternativer som eventuelt kan være mest aktuelle.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Oslopakke 3, trinn 1 og 2 er ment å skulle gi svarene for Oslo og Akershus sine transportutfordringer for de neste 20 årene.

Oslopakke 3 er et bompengeprojekt som har bred lokalpolitisk tilslutning, og er dermed robust med tanke på politiske svingninger i denne 20-årsperioden.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, vil peke på at i Oslopakke 3 trinn 1 ble finansieringssystemet for pakken vedtatt, og innkreving startet i 2008. Oslopakke 3 trinn 2 er en melding til Stortinget om styringssystemet for pakka og en beskrivelse av prosjektets innhold. Fordi pakken bygger på bred lokal enighet er det viktig at alt videre arbeid med pakken gjøres gjennom bred forankring lokalt mellom de partiene som var en del av kompromisset om Oslopakke 3. Dette flertallet mener dette sikres godt gjennom styringsgruppemodellen som beskrives i meldingen. Dette flertallet vil understreke at det påhviler de lokale partene som sitter i styringsgruppen å drive et aktivt forankringsarbeid opp mot sine respektive lokale organer. Dette for å sikre at alle partiene som var en del av det opprinnelige kompromisset blir involvert i de løpende prosessene.

Dette flertallet støtter meldingens presisering av muligheten for forskottering av større prosjekter i pakken. Dette flertallet pekte under behandling av Oslopakke 3 trinn 1 på at dersom det var ønskelig lokalt, kunne det være aktuelt å forsere utbyggingen av E6-lokk i Groruddalen, E18 Vestkorridoren eller prosjektet Mossevegen i tunnel. Meldingen peker på at det etter all sannsynlighet vil være nødvendig med ytterligere kapital for å gjennomføre alle prosjektene i porteføljen. Det er derfor positivt at det vil kunne være mulig å hente inn kapital ved at private eiendomsutviklere, eller andre, kan bidra med kapital inn i vegprosjektene i bytte mot å bygge nær inntil eller oppå nye lokk, eller oppå eksisterende veg dersom denne legges i tunnel. Denne type løsning vil kunne gi mulighet for å komme i gang tidligere med flere av de største prosjektene.

Dette flertallet er bekymret for klimagassutslipp fra transportsektoren, og mener det er positivt at kollektivsatsning er en viktig del av pakken. Det er likevel grunn til å tro at gjennomføringen av Oslopakke 3 ikke vil gi noen reduksjon av klimagasser. Dette flertallet mener derfor, i tråd med sine merknader fra Oslopakke 3 trinn 1, at det vil være nødvendig for styringsgruppen å søke fremtidige løsninger som vil gi reduksjon av klimagasser fra biltrafikken i Osloområdet. Dette flertallet vil understreke viktigheten av at styringsgruppen i sine vurderinger og anbefalinger prioriterer tiltak som bidrar til en gradvis dreining av transportsystemet i mer miljø-

vennlig retning, der kollektiv og sykkel får økte markedsandeler.

Dette flertallet er også fornøyd med at Regjeringen følger opp en viktig lokal forutsetning for å få pakken på plass ved at jernbaneprosjektet Oslo–Ski er lagt inn i Nasjonal transportplan for kommende periode. Byggingen av Oslo–Ski vil være viktig for trafikkavviklingen fra sørøst, og vil kunne gi viktige bidrag til reduksjon av klimagassutslipp ved at flere reiser kollektivt. Effekten av dette tiltaket vil i stor grad avhenge av at arealpolitikk, utvikling av øvrig kollektivtilbud, sykkeltilbud og restriktive tiltak overfor privatbilbruk støtter opp om en endret transportmiddelfordeling. Dette flertallet forutsetter at dette vil bli vektlagt i styringsgruppens videre arbeid.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil peke på at miljøeffekten av tiltakene i Oslopakke 3, og da spesielt utslippene av klimagasser, vil i stor grad påvirkes av de valg som gjøres for satsing på miljøvennlige transportformer og restriksjoner på privatbilbruk. Flertallet forutsetter at dette vil bli vektlagt også i det videre arbeidet. Flertallet viser i den forbindelse også til omtalen av bypakker og krav til bypakker i stortingsmeldingens kapittel 9 og merknadene til kapittel 9.

Flertallet vil også understreke viktigheten av at den økonomiske andelen til kollektivtransport ikke reduseres. Dette er også beskrevet i flertallets merknader til Oslopakke 3 trinn 2, jf. Innst. S. nr. 301 (2008–2009), og i flertallets merknader til Oslopakke 3 trinn 1, jf. Innst. S. nr. 170 (2007–2008).

Komiteens medlemmer fra Høyre har merket seg at Regjeringen legger opp til at den statlige andelen av finansieringen av Oslopakke 3, ikke er i samsvar med de lokale forutsetningene som er grunnlaget for Oslopakke 3. Dette vil vanskeliggjøre realiseringen av sentrale prosjekter som den lokale enigheten om pakken hviler på. Disse medlemmer vil særlig peke på at staten ikke vil ta sin del av overskridelsene på rv 150, Ulven–Sinsen, som i utgangspunktet ikke var et Oslopakke 3-prosjekt. Det foreslås også å legge inn flere nye statlige prosjekter i Oslopakke 3, bare E16 Kjørbo–Wøyen, vil bety at ytterligere 1 mrd. kroner skal belastes Oslopakke 3.

Disse medlemmer finner det problematisk at Regjeringen på denne måten tømmer Oslopakke 3 for midler, både fordi man fraskriver seg det statlige ansvaret for enda flere samferdselsprosjekter i denne regionen, og fordi de store og viktige samferdselsprosjektene som var utgangspunktet for at lokale myndigheter ble enig om Oslopakke 3, eksempelvis E18 vest, rv 22 fra Lillestrøm til Fet, E18 – Mosse-

veien i Oslo og rv 4 gjennom Nittedal slik nedprioriteres.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser for øvrig til sine merknader i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 17 (2008–2009) om Oslopakke 3 trinn 2, jf. Innst. S. nr. 301 (2008–2008).

UTVIKLING AV KOLLEKTIVKNUTEPUNKTER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er opptatt av å videreutvikle Oslo sentralstasjon som kollektivknutepunkt med gode koblinger til T-bane, trikk og buss og med sykkelparkering og støtter Regjeringens forslag om å sette av 200 mill. kroner til medfinansiering av bygging av en eventuell ny bussterminal.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Oslo sentralstasjon er Norges viktigste kollektivknutepunkt. Disse medlemmer vil særlig påpeke at det er viktig med bedre tilrettelegging for ekspressbuss og regionale busser, og at adkomsten til Oslo sentralstasjon og Oslo bussterminal bør ha direkte riksveitilknytning. Disse medlemmer registrerer at Regjeringen har satt av 200 mill. kroner til medfinansiering av bussterminalen, men tror på bakgrunn av byggekostnadene i området at dette ikke er i nærheten av å dekke kostnadene. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 300 mill. kroner for perioden 2010–2013.

BYOMTALE – NORD-JÆREN

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene fra Framstegspartiet, vil vise til at på Nord-Jæren står transportsektoren for over 60 pst. av klimagassutslipp, og behovet for tiltak er difor store.

Fleirtalet viser vidare til at Regjeringa i budsjettet for 2009 løyvde 6 mill. kroner til planlegging av bybane på Nord-Jæren. Fleirtalet vonar at fylkeskommunen og kommunane i området blir raskt ferdige med den konseptvalutgreinga for heile transportsystemet, som no vert utarbeidd. Fleirtalet vil vise til at mellom anna klimaforliket legg til rette for auka løyvingar til kollektivtransporten, inklusiv bybane på Nord-Jæren, om ein set inn tiltak som reduserer biltrafikken.

Fleirtalet ser fram til regionale vedtak om eit spleiselag i ein Jærenpakke 2. Fleirtalet viser også til at arealplanar for framtidige kontorarbeidsplassar legg godt til rette for å kunne reise til og frå jobb på ei framtidig bybane."

Fleirtalet er svært tilfreds med at godsterminalen på Gandal og dobbeltsporet Stavanger–Sand-

nes snart vert ferdigstilt. Det betyr at Jæren har fått meir enn 3 mrd. kroner av investeringane i jernbanen dei siste fire åra.

Fleirtalet ser fram til at konseptvalutgreiinga vert lagt fram i august 2009. Det vil klargjere kva strategi og kva tiltak som kommunane og Rogaland fylkeskommune meiner er nødvendig for ein framtidsetta infrastruktur på Jæren. Denne utgreiinga vil også klargjere kva som er ønska av innsats frå Regjeringa i ulike spørsmål som ev. bybane, gang- og sykkelstiar og forlenging av dobbeltsporet.

Eit anna fleirtal i komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil peike på at effekten av tiltaka i stor grad vil avhenge av at arealpolitikk, utvikling av kollektivtilbod, bygging av fleire kollektivfelt, sykkeltilbod og parkeringsrestriksjonar, køprising og andre restriktive tiltak overfor privatbilbruk, støttar opp om ei endra transportmiddelfordeling. Fleirtalet føreset at dette vil bli vektlagt i det vidare arbeidet.

Fleirtalet viser i denne samanheng til omtalen av bypakkar og krav til bypakkar i kapittel 9 i stortingsmeldinga og merknadene til kapittel 9.

KØPRISING

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet peker på at det ser ut til å være en ønsket politikk under denne regjeringen at bruken av bompengefinansiering økes sterkt i byområder og byliknende strøk, mens staten viderefører et visst finansieringsansvar i mindre befolkede områder av landet. Disse medlemmer har også merket seg at Regjeringen har utvidet det politiske presset om å akseptere bompengefinansiering under den misvisende betegnelsen "lokal medvirkning" med press om statlig medvirkning dersom såkalt rushtidsavgift eller køprising innføres. Disse medlemmer mener dette forsterker Regjeringens politikk med å ilagge person- og varetransport med bil i byområder og byliknende strøk stadig mer skatt og avgift. Disse medlemmer vil understreke at Framskrittspartiet er sterkt uenig i en slik politikk.

TILTAK FOR EFFEKTIV OG BÆREKRAFTIG GODSTRANSPORT I BYER

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet antar at mange større byer i utlandet har gode strategier knyttet til effektiv godstransport innad i byen, selv om dette ikke nødvendigvis inngår i en eksplisitt nasjonal strategi. Disse medlemmer er positive til økt fokus på området, men synes det høres merkelig ut at Statens vegvesen ifølge St.meld. nr. 16 (2008–2009) skal måtte bygge

slik kompetanse fra bunnen. Disse medlemmer viser til at slik kompetanse lett vil kunne hentes inn fra privat sektor og utenlandske fagmiljøer ved behov.

STERKERE KRAV TIL AREAL- OG TRANSPORTPLANER OG HELHETLIG VIRKEMIDDELBRUK

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet mener at transportpolitikken må ta høyde for fremtidig vekst, og man i areal- og transportplaner må sette av arealer til fremtidig vekst. Disse medlemmer tar avstand fra tendenser til svært restriktiv arealpolitikk fra rødgrønn side, som fører til unødvendig høye priser og tilsvarende redusert levestandard. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine merknader om befolkningsvekst i innstillingens kapittel 9 om byområdene.

Disse medlemmer er opptatt av nærhetsprinsippet, og mener kommunen i størst mulig grad må kunne bestemme over hvordan kommunens arealer forvaltes. Disse medlemmer avviser Regjeringens politikk om at fylker/regioner skal ha en rolle som overkommune i plan- og arealsaker. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til sine merknader i Innst. S. nr. 166 (2006–2007) til St.meld. nr. 12 (2006–2007).

9.3 Nasjonal sykkelstrategi og tilrettelegging for gående

9.3.1 Sammenheng

For å nå målet om bedre framkommelighet og miljø, vil Regjeringen bidra til at andelen som sykler og går kan økes. Satsingen på syklende og gående er også begrunnet i Regjeringens mål om å styrke folkehelsen gjennom økt fysisk aktivitet.

Regjeringen har som mål at sykkelandelen skal økes fra dagens 4–5 pst. til 8 pst. i planperioden. Det er videre et mål at byer og tettsteder etablerer et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk. Statens vegvesen skal i samarbeid med kommunene arbeide for at 50 pst. av alle byer og tettsteder med over 5 000 innbyggere skal ha en plan for et sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i løpet av 2009. Det er om lag 100 slike byer og tettsteder i Norge i dag. Dersom dette oppnås, vil det foreligge et godt utgangspunkt for videre planlegging for å følge opp innsatsen i planperioden.

Regjeringen prioriterer bygging av gang- og sykkelanlegg høyt i planperioden. Det er lagt til grunn at det skal bygges om lag 500 km nye gang- og sykkelanlegg i tiårsperioden, hvorav vel halvparten i byer og tettsteder. Statens vegvesen utvikler kontinuerlig funksjonskontrakter for driften av vegnettet, inklusive gang- og sykkelanlegg. Sammen med styrket

kontroll og oppfølging vil dette gi forbedret drift og vedlikehold av gang- og sykkelanlegg.

Det er en utfordring å få kommuner til å vedta reguleringsplaner som gir de beste sykkeløsningene. Årsakene til dette kan være mange, som knapphet på areal og motstridende ønsker som må veges opp mot hverandre.

Det er viktig at kommuner prioriterer tilrettelegging for syklistene. Det må tenkes helhetlig og planlegges sammenhengende nett. Ved tildelinger, f.eks. gjennom belønningsordningen, vil staten legge vekt på kommunenes og fylkeskommunenes vilje til å tilrettelegge for sykkel og gange.

Regjeringens mål om å få flere til å gå og sykle, må følges opp med tiltak for trafikksikkerhet rettet mot myke trafikanter. Trafikksikkerhet er omtalt i kapittel 11.

9.3.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil peke på at investeringer som bidrar til å øke sykkelbruken vil gi store gevinster for både folkehelsen, miljøet og samfunnsøkonomien.

Flertallet mener at målet om at sykkel skal stå for 8 pst. av alle reiser er ambisiøst, men bør være innen rekkevidde når Sverige i dag har en sykkelandel på 12 pst.

Flertallet vil understreke betydningen av at også fylkeskommuner og kommuner følger opp ved å legge til rette for tilstrekkelige planreserver for en tilsvarende økt innsats for å bygge ut sammenhengende nett av sykkelveger i byer og tettsteder. I tillegg må skoleveger prioriteres.

Flertallet vil vise til Nasjonal sykkelstrategi i regi av Statens vegvesen, som har en rekke gode anbefalinger og tiltak.

Flertallet støtter Regjeringens forslag om å utvikle en nasjonal strategi for gående.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti, viser til at Regjeringen legger opp til å øke bevilgningene med 154 pst. sammenliknet med gjeldende transportplan, og foreslår å bygge ut 500 km med nye gang- og sykkelveger langs riksvegnettet.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at bedre tilrettelegging for syklistene gir store samfunnsgevinster i form av bedre trafikkavvikling, mindre energibruk, mindre luftforurensning, positive helsegevinster og mindre støy. Ifølge Transportøkonomisk institutt vil investeringer i sammenhengende nett for sykkel kunne gi en

netto nytte på over tre ganger kostnadene (TØI-rapport 567/2002).

Dette flertallet viser til at barn, syklistene, rullestolbrukere og barnevogner mange steder ferdes i samme kjørefelt som tungraffikk, biler og traktorer, noe som er helt uakseptabelt.

Dette flertallet peker på at to tredeler av alle reiser som er kortere enn 5 km, gjennomføres med bil. Det er utvilsomt et stort potensial for en økt sykkelandel. Bare ved å overføre en tredel av de korte bilturene til sykkel, kan sykkelandelen økes med 35 pst. (TØI-rapport 561/2002). Dette flertallet mener det trengs en offensiv nasjonal innsats for bedre og flere sykkelveger.

Flertallet vil peke på at det også er en rekke uklarheter og oppfatninger om eksisterende regelverk som må ryddes, eksempelvis sykling i kjørebannen, vikeplikt i kryss, fortausykling etc.

Dette flertallet mener det derfor er nødvendig med intensivt statlig informasjonsarbeid og omfattende holdningskampanjer.

Dette flertallet viser til at transportnettene er dynamisk og i stadig endring. Det innebærer at eksisterende sykkelanlegg eller tilbud kan bli endret eller bli borte. Ved nye infrastrukturprosjekt og andre endringer i transportnettene må hensynet til sykkeltrafikken ivaretas. Ofte stenges tunneler og nye veger for sykkeltrafikk uten at det gis et nytt tilbud. Mulighet for å ta med sykkel på kollektive transportmidler er begrenset, og/eller det er egne takster for dette.

Dette flertallet mener sykling i større grad må sidestilles med bilbruk og annen motorvogn i statens regler for kjøregodtgjørelse. Kilometersatsen for bruk av sykkel i tjenestereiser bør gjelde fra første kilometer slik det gjelder for bruk av bil til tjenestereiser.

Dette flertallet vil peke på tiltak på følgende område:

- Etablering av sammenhengende sykkelvegnett i byer og tettsteder der sykkeltrafikken får et eget nett som er atskilt fra bil og gående.
- Etablering av sammenhengende vegnett for sykkeltrafikk inklusive gang- og sykkelveger i byenes omland, i regioner og mellom landsdeler.
- Sterkere satsing på å sikre skoleveger og andre strekninger der mindreårige ferdes.
- Status for etablering av sammenhengende nett, årsaker til avvik og endringer i måloppnåelse må rapporteres i forbindelse med statsbudsjettet.
- Økt statlig satsing på informasjonsarbeid og holdningskampanjer for å skape bedre samspill mellom trafikantgruppene.
- Hensynet til sykkeltrafikken må ivaretas ved planlegging og utbygging av ny infrastruktur.

Dette flertallet mener et sammenhengende hovednett for sykkel må bestå av mer enn fysiske sykkelveger. I den tette byen er det mest aktuelt med oppmerkede sykkelfelt, trafikreguleringer som fjerner biltrafikk og reduserer hastighet slik at sykkel og bil kan blandes, samt egne dedikerte gater for sykkel. For lokale myndigheter er det ofte viktigere å bevare gateparkering enn å etablere sykkelfelt som ville ha gitt sammenhengende hovednett. Dette er ikke en miljømessig god prioritering av knappe vegareal, og det gir en utnyttelse av infrastrukturen som prioriterer biltrafikk i stedet for kollektivtransport, sykkel og gange.

Dette flertallet peker på at syklister er den gruppen av kjørende som har høyest skaderisiko i trafikken i forhold til kjørelengden. Risikoen for å pådra seg skader er 40 ganger høyere pr. personkilometer enn for bilister (Tidsskrift for Den norske legeförening, nr.17/2000; Medisin og Vitenskap: Potensial for forebygging av sykkelrelaterte hodeskader, Alvær og Kopjar). Kampanjer og holdningsskapende arbeid blant alle trafikantgrupper er viktig for å få til en bedre forståelse og bedre samspill i trafikken.

Et fjerde flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at satsing på sykkel er tatt inn som et kriterium for å få tilskudd fra belønningsordningen for kollektivtrafikk i de største byene. Det er også viktig at veipakker der staten er involvert gir sykkelveier og satsing på økt sykkelbruk høy prioritet. Dette flertallet vil understreke viktigheten av at fylker og kommuner prioriterer tiltak som gir sammenhengende sykkelnett. Det innebærer at det blant annet at gateparkering må fjernes og at det må anlegges sykkelbaner. Dette flertallet mener de statlige investingsressursene som skal gå til sykkelvegtiltak til byområder, må prioriteres til de byområdene der også kommune og fylke gjør sin del av jobben for å få et sammenhengende sykkelnett.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener det bør etableres en belønningsordning, slik det er for kollektivtransporten, med formål å tilrettelegge for bedre forhold for sykling i by.

Disse medlemmer viser til forslag i kapittel 9.2.2.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet påpeker at gang- og sykkelveier gir god trafikksikkerhetsgevinst, samt at slik utbygging langs stamveinettet vil gi bedre flyt i trafikken ved at behovet for 50- og 60-soner reduseres.

Disse medlemmer viser til at bevilgningene på ingen måte står i forhold til behovet når det gjelder gang- og sykkelvei, i likhet med de øvrige bevilgningene til investeringer og drift til effektive, sikre og miljøvennlige veier. Utbygging av gang- og sykkelveier langs stamveinettet og langs skoleveier må prioriteres i forbindelse med opprustning av veinettet, som del av veiprosjekter der sykkel er hensiktsmessig.

Disse medlemmer viser til at sykkelhjelm er en billig og effektiv livredder. Disse medlemmer mener derfor at det er bekymringsfullt at bare én av tre bruker hjelm. Disse medlemmer understreker et klart behov for holdningsendringer hos voksne for å øke bruk av sykkelhjelm, særlig blant barn vesentlig.

Disse medlemmer peker på at gang- og sykkelveier er et viktig trafikksikkerhetstiltak i hele landet i forbindelse med ferdsel mellom hjem og hhv. skole, arbeidsplass og fritidsaktivitet. Disse medlemmer peker på at gang- og sykkelveier sammen med annen tilrettelegging for bruk av sykkel, også kan legge til rette for bruk av sykkel som transportmessig supplement og derved en viss transportmessig betydning i de største byene. Disse medlemmer peker på at dette må gjenspeiles i planer, investerings- og driftsbudsjetter.

Disse medlemmer vil vise til at tilrettelegging for bruk av sykkel kan på ingen måte erstatte behovet for effektive, sikre og miljøvennlige veier. Det er likevel særlig viktig at moderne veier har skille mellom myke og harde trafikanter, og at slikt skille er mest mulig gjennomgående. Disse medlemmer peker også på at det er viktig å tilby muligheter for transport og rekreasjon både for syklende og for gående på egne veinett.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti er ikke tilfreds med Regjeringens innsats på tilrettelegging for sykling. Dette medlem mener det trengs en langt mer offensiv satsing i årene som kommer.

Dette medlem mener det er en lang veg å gå før tilretteleggingen for mer sykkeltrafikk i Norge er tilfredsstillende. Satsing på sykkel langs stamveg må følges opp i byer og tettsteder på det riksvegnettet som overføres til de nye regionene. Det totale behovet for statlige investeringer i sykkelanlegg er betydelig.

Dette medlem mener det er manglende oppfølging av nasjonal sykkelstrategi, både nasjonalt og lokalt. Dårlig fysisk tilrettelegging og manglende hovednett for sykkeltrafikk er viktige årsaker til at ikke flere sykler.

Dette medlem har merket seg at Regjeringen i statsbudsjettet for 2008 erkjente den sviktende sat-

singen på sykkel, men er samtidig glad for de positive signalene som nå gis i forslaget til NTP selv om satsingen ikke er tilstrekkelig.

Dette medlem mener også at lokale myndigheter har forsømt arbeidet med å etablere sammenhengende sykkelnett. Det er satt av for små ressurser til planlegging av sykkeltiltak. Videre svikter kommunene i den samlede virkemiddelbruken. Dette innebærer at det ikke i noen norsk by er et hovednett for sykkeltrafikk som henger sammen.

9.3.3 *Utfordringer og prioriteringer i de fire største byområdene*

Kapittel 9.8 i meldingen omhandler utfordringer og tiltak, statlig prioriteringer i planperioden, i de fire største byområdene; hovedstadsområdet – Oslo og Akershus, Bergensregionen, Trondheimsregionen og Stavangerregionen.

Hovedstadsområdet er landets mest folkerike region, med en transportinfrastruktur som er av både regional og nasjonal betydning. Oslo har hovedstadsfunksjoner knyttet til næringsliv, kultur, organisasjoner og offentlige og private virksomheter. Infrastrukturen ut til resten av landet må være velfungerende for å minske geografiske avstander i landet. De store mengdene lokale transportert i og mellom Oslo og Akershus dominerer transportbildet.

Hovedutfordringene for hovedstadsområdet er biltrafikkvekst, trengsel i transportsystemet og miljøulempen av vegtrafikken. Det ventes en befolkningsvekst på over 20 pst. i Oslo og Akershus fra 2008 til 2020 og opp mot 40 pst fram til 2030. Oslo kommune må alene passe inn en befolkning på størrelse med Stavanger kommune innen 2030.

Bergensområdet står foran store transportpolitiske utfordringer. Innen 2025 er det ventet over 70 000 flere personer som gjennom sine arbeidsreiser og hverdagslivets reiseaktiviteter vil bidra til økt transportetterspørsel. Forventet vekst i trafikken fram mot 2030 vil skape betydelige framkommelighetsproblemer med kø og store forsinkelser på store deler av vegnettet. Økningen i bilhold er den sterke drivkraften bak trafikkveksten.

I likhet med de andre storbyområdene, står Trondheim og Trondheimsregionen overfor betydelige transportutfordringer.

Kollektivtransporten mister markedsandeler og framkommeligheten for buss i Trondheim har blitt dårligere. Det er behov for utvikling og effektivisering av næringstransportene. Å legge til rette for og videreutvikle logistikknutepunktet på Brattøra med funksjonsdeling mellom bane, bil og båt vil bidra til at andelen gods til/fra Midt-Norge på sjø og bane kan øke. Den sterke transportveksten på bane gjør det imidlertid nødvendig å starte planleggingen av en ny

lokalisering av jernbaneterminalen slik at et egnet areal kan sikres.

Området på Nord-Jæren er et av landets sterke vekstområder. Prognosene for befolkningsutviklingen i Stavanger/Sandnes tyder på at befolkningsveksten vil skje svært raskt, noe som gir særskilte transportutfordringer.

9.3.4 *Komiteens merknader*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at transportløsningene for landets største byer – Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim – er avgjørende viktig for hele landets transportnett og derved for verdiskaping over hele landet. Det er et stort behov for modernisering av transportnettet rundt og til storbyene; både innenfor persontransport og godstransport og innenfor veinettet og jernbanenettet. Disse medlemmer forslår derfor en statlig samferdselspakke for å modernisere transportnettene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim. Disse medlemmer foreslår statlig finansiering på foreliggende utbyggingsplaner innenfor vei-sektoren og peker på at en rekke prosjekter venter på finansiering. Disse medlemmer viser til sitt forslag i innstillingens kapittel 1.2.2 om å sette av totalt 100 mrd. kroner til modernisering av transportnettene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, der eksisterende planer/pakker for utvikling av vei og jernbanebaserte prosjekter som i dag er finansiert eller er planlagt finansiert med bompenger i sin helhet finansieres av staten.

HOVEDSTADSOMRÅDET – OSLO OG AKERSHUS

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Oslo er i direkte konkurranse med storbyregionene København-Malmö, Stockholm og Helsinki, og at økt konkurransevne for hovedstadsregionen er av strategisk betydning for Norge og norsk næringsliv. Disse medlemmer mener derfor at det er helt feil av Regjeringen å se på veksten i Oslo-området som et problem istedenfor en mulighet. Disse medlemmer viser til at Oslos rolle for Norge ble behandlet av Stortinget i Innst. S. nr. 165 (2007–2008) til hovedstadsmeldingen St.meld. nr. 31 (2006–2007). Disse medlemmer viser til at det i en samferdselssammenheng er viktig å erkjenne at Oslo som by omfatter mye mer enn bare Oslo kommune, og at byen strekker seg inn i nabo-kommuner som Asker, Bærum, Lier, Oppegård og Skedsmo.

Disse medlemmer mener at det er fullt mulig å investere seg ut av samferdselsutfordringene i hovedstadsområdet, og mener at det er feil at staten overlater finansieringen av nødvendig infrastruktur i Oslo-området til bilistene.

Sydhavna og Alnabruterminalen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Osloregionen er Norges viktigste knutepunkt for godstransporter, der de to store terminalene er Sydhavna og Alnabruterminalen. Alnabru er det nasjonale knutepunkt for godstrafikk på jernbane i Norge og det viktigste nasjonale terminalområdet for de store samlasterne. Disse medlemmer mener at Alnabruterminalen og Sydhavnas rolle som nasjonalt logistikknutepunkt må være helt avgjørende for videre arealbruk i disse områdene, og påpeker at det er viktig med en rask behandling av reguleringsplanene. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen gjennom dialog med Oslo kommune sørge for at Alnabru først og fremst utvikles som et logistikknutepunkt, både nasjonalt, regional og lokalt."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti medlemmer er negative til Plan- og bygningsetatsens forslag om å lage et grøntareal midt i Alnabruområdet, fordi dette vil føre til lengre transportavstander og derved større miljøbelastninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at staten bør finansiere terminalområdet på Alnabru istedenfor at bilistene må gjøre dette gjennom Oslopakke 3, og påpeker at dette innebærer at prosjektet ikke lenger vil inngå i Oslopakke 3.

Disse medlemmer viser til sine merknader om E6 Alnabruterminalen i korridor 6 i innstillingens kapittel 10, og til sine merknader om E18 Sydhavna i korridor 2 i innstillingens kapittel 10, og ønsker å gi tilknytningene riksveistatus.

Oslopakkene

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at Regjeringens håndtering av Oslopakke 3 allerede har ført til store forsinkelser. Det er viktig at staten nå skaper forgang i arbeidet med reguleringsplaner for de første nye prosjektene som skal gjennomføres. Mange av prosjektene i Oslopakke 3 er veiprosjekter som Fremskrittspartiet tidligere var alene om. Derfor er det viktig å holde på enigheten om Oslopakke 3 slik Oslo Bystyre og Akershus fylkesting har vedtatt. Disse medlemmer viser til at trafikantbetalingen i Oslo er organisert som bompenger, ikke som veiprising. Forskjellen er at bompenger skal være øremerket til prosjekter og drift innen vei og kollektivtrafikk.

Disse medlemmer viser til at for Oslopakke 3 alene er innkrevingskostnadene alene 2,85 mrd. kroner, og av bompengene går 40 pst. av samlet investeringsbeløp til kollektivformål. Disse medlemmer viser til sitt forslag om 100 mrd. kroner til satsing på infrastruktur i storbyene.

Disse medlemmer mener at Oslopakke 3 bør behandles som et nasjonalt prosjekt i eget program med egen finansiering og i regi av et eget selskap. Disse medlemmer legger til grunn at et slikt prosjekt finansieres fullt ut med statlige midler. Disse medlemmer peker på at et effektivt, sikkert og miljøvennlig nasjonalt transportnett er avhengig av at trafikknettet til, i og rundt landets hovedstad fungerer godt. Ikke bare er det en statlig oppgave å finansiere nasjonalt transportnett; det er også statens oppgave å finansiere transportnettet i Osloregionen. Det innebærer at disse medlemmer mener det er urimelig at bilbrukerne i Akershus og Oslo gjennom bompenger skal pålegges ansvaret for å finansiere hoveddelen av Oslopakken; en andel anslått til ca. 78 pst. av tiltakspakken på totalt 54 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til sine merknader til Oslopakke 3 trinn 1 i Innst. S. nr. 170 (2007–2008). Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen med utgangspunkt i Oslopakke 3 utarbeide et videreført prosjekt (Østlandspakken) for modernisering og effektivisering av transportnettet i triangelet Hamar–Skien–Halden basert på statlig prosjektfinansiering, og med et tidsperspektiv 2010–2030."

Disse medlemmer viser til sine merknader og forslag om Oslopakke 3 trinn 2 i Innst. S. nr. 301 (2008–2009) til St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Statlige prioriteringer i planperioden

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er uenige i påstanden om at staten bidrar med store midler i Osloregionen. Disse medlemmer viser til at statens bidrag til 4,4 mrd. kroner til tiltak innefor Oslopakke 3 for hele planperioden 2010–2019, er svært lite sammenlignet med bevilgningene per innbygger andre steder i landet. Disse medlemmer ønsker i tillegg til Oslopakke 3 å prioritere følgende prosjekter:

- Ny Blindernvei fra Ring 2 til Universitetskrysset (ring 3). Ny tofelts 1,3 km tunnelstrekning fra eksisterende rundkjøring i Universitetskrysset på ring 3 (mellom Ullevål og Gaustad) og til nytt kryss på ring 2 ved Sognsveien.
- Ulven–Sinsen. Ulven–Sinsen får nå en merkostnad på 2 400 mill. kroner utover ordinær bevilg-

ning. Dette er overskridelser på et prosjekt som staten selv har satt i gang helt uavhengig av Oslo-pakke 3. I St.meld. nr. 17 (2008–2009) og i St.meld. nr. 16 (2008–2009) er det ikke lagt inn en eneste krone for å kompensere for denne utgiftsøkningen. 800 mill. kroner er allerede vel-tet over på bilistene i form av bompenger, og dette går utover andre prosjekter.

- 4-feltsvei fra Grorud til Gjelleråsen (rv 4). Utvidelse fra 2 til 4 felt på 4,8 km fra eksisterende toplanskryss ved Grorud og til rundkjøring ved Gjelleråsen. Nytt toplanskryss på rv 4–Fossumveien
- Ljabrudidiagonalens 2. del fra Hauketo til Skulle-rud. Ny 2-feltstunnel for rv 155 fra eksisterende Ljabrudidiagonal–Nedre Prinsdals vei og til eksisterende Skullerudkryss på E6, ca. 2,5 km.
- 6 felt på E6 fra Ryen til Klemetsrud. Utvidelse fra 4 til 6 felt, 6,5 km fra Klemetsrudkrysset til Ryenkrysset. Inkluderer ny rampeløsning på Ryenkrysset med ramper mellom E6 og Svartdalsveien.
- Bretvedtdiagonalen fra Trondheimsveien til Østre Aker vei. Ny 4-felts tunnelstrekning på 1,0 km med toplanskryss på rv 4 v/Røtvet til eksisterende toplanskryss på rv 163 Østre Aker vei v/Alfaset. Til erstatning for rv 191 Nedre Kalbakk-vei.
- Vestvendte ramper på Holmen/Vinderen på ring 3. Ramper for trafikk fra Holmenveien til Ring 3s vestgående løp og for trafikk fra ring 3s østgående løp til Holmenveien v/Vinderen.
- Østvendte ramper fra ring 3 på Lysaker vest til E 18. Ombygging av Lysaker vest-krysset. Ramper for trafikk fra E18s vestgående løp til ring 3s nordgående løp (Granfosslinjen) og for trafikk fra ring 3s sørgående løp til E18s østgående løp på Lysaker.

Disse medlemmer viser ellers til sine merknader til de enkelte prosjektene under de respektive transportkorridorene i innstillingens kapittel 10.

BERGENSREGIONEN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at seilingsled uten høydebegrensning til Bergen indre havn ennå ikke er bygget – slik forutsetningen var da Askøybrua ble vedtatt. Askøybrua er for lengst bygget og nedbetalt mens seilingsleden fortsatt mangler. Disse medlemmer peker på at statlig finansiering av dette viktige prosjektet nå må på plass og at ny seilingsled gjennom Skjellangersundet må bygges. Disse medlemmer vil fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i statsbudsjettet for 2010."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til Bergensprogrammets veidel, og mener den både må forseres og utvides. Disse medlemmer peker på at Ringvei vest der etappe 2 og 3 snarest må fullføres. Disse medlemmer peker også på at Skansentunnelen i Bergen sentrum inngår som en viktig del av Bergensprogrammets veidel. Disse medlemmer peker også på behovet for ny tunnel mellom Nygårdstangen og Minde for å avlaste dagens vegkryss på Danmarks plass. Disse medlemmer viser til at planlegging av Ringvei øst–ny rv 580 Rådal–Arna med påkobling til E16 må forseres. Disse medlemmer peker på at veitunnel gjennom Ulriken til Arna er tilfredsstillende planlagt, at prosjektet i hovedsak er klar for gjennomføring og at det derfor bør klargjøres til oppstart og gjennomføres uten ytterligere utredninger.

Disse medlemmer minner om at Nyborgtunnelen som skal sikre effektiv, sikker og miljøvennlig avvikling av trafikk til og fra Nordhordlandsbrua etter disse medlemmer syn bør inngå i veidelen av Bergensprogrammet. Disse medlemmer understreker at et velfungerende ringveinett i avgjørende for at veitrafikken og derved også transportnettet i Bergensregionen skal kunne fungere effektivt.

Disse medlemmer viser også til prosjekt Tverrsambandet (som omfatter vei/tunnel/ferjeforbindelse mellom ytre del av Nordhordland, Askøy og Øygarden). Dette prosjektet vil gi Bergensregionen en ytre ringvei vest for Bergen mellom Sture og Mongstad. Prosjektet bør derfor inngå som en viktig del av et moderne ringveisystem i Bergensregionen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at prosjektet Tverrsambandet bør kunne realiseres gjennom et regionalt veiselskap der staten bidrar med midler til å dekke forskotteringskostnader.

Disse medlemmer peker også på at rv 569 Dalseid–Romarheim (tverrforbindelse mellom E16 og E39) bør moderniseres for å fjerne omkjøring øst/nord via Bergen for gjennomgangstrafikk mellom E16 og E39).

Disse medlemmer peker på at stamveinettet i Bergensregionen etter disse medlemmer syn skal omfatte følgende deler av dagens riksveinett i Bergensregionen;

- Rv 555 Bergen–Fjell (fra Bergen til Sotra)
- Rv 555/562 Bergen–Klepppestø (fra Bergen til Askøy)

- Rv 57 Knarvik–Mongstad (fra E39 Knarvik til Mongstad)
- Rv 580 Rådal–Bergen Lufthavn Flesland.

Disse medlemmer peker på at Bergensregionen har spesiell mulighet til å etablere et moderne transportknutepunkt ved Bergen Lufthavn Flesland.

Disse medlemmer er kjent med at NSB ønsker jernbaneutbygging fra dagens eksisterende anlegg i Bergen sentrum til Flesland med stopp i bydel Fyllingsdalen og i området Sandsli/Kokstad. Disse medlemmer peker på at en utvidelse av jernbanenettet i Bergensområdet kan kombineres med målet om å lage et viktig trafikknutepunkt i Bergensregionen der vei, fly, jernbane og havn direkte kobles sammen. Disse medlemmer peker videre på at NSBs planer også inkluderer jernbanespor til bydelen Åsane i Bergen; en bydel med over 40 000 innbyggere, som med et slikt prosjekt kan få et moderne skinnebasert kollektivtilbud. Disse medlemmer understreker at både arbeid med trafikknutepunkt og utvidelse av jernbanen i regionen krever statlig finansiering og statlig prosjektledelse for å sikre samarbeid mellom berørte instanser/etater.

Disse medlemmer har merket seg at det arbeides med valg av lokalisering av ny godshavn i Bergensområdet og peker på Flesland som en god løsning.

Disse medlemmer understreker at en slik løsning også må ivareta behovet for godt samarbeid med eksisterende havnevirksomhet på Ågotnes, Mongstad og i Bergen.

Disse medlemmer peker på at areal til ny rullebane ved Bergen Lufthavn Flesland på sikres. Disse medlemmer påpeker at nødvendig areal til både sikkerhetsmessige tiltak på nåværende og fremtidig behov ved flyplassen må kunne sikres i samarbeid med Forsvaret. Disse medlemmer har merket seg at areal ved Flesland som Forsvaret ikke lenger trenger, også kan brukes til fremtidig lokalisering av ny godsterminal for Jernbaneverket i Bergensregionen og disse medlemmer mener staten må sikre slik disponering.

Disse medlemmer vil i tillegg fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at staten overtar ansvaret for bygging av veitunnel gjennom Ulriken (E16 Arnatunnelen) og at prosjektet på basis av de gjennomførte utredninger klargjøres for snarlig oppstart. Stortinget ber om at prosjektet gjennomføres som et offentlig-privat samarbeidsprosjekt (OPS-prosjekt)."

"Stortinget ber Regjeringen sikre at utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket, og at slik utbygging inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om dette."

"Stortinget ber Regjeringen sørge for samordning av Bybaneprosjektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75 (2004–2005) og Innst. S. nr. 94 (2005–2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen. Stortinget legger til grunn at staten overtar ansvaret for utbygging av prosjektet."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til at Bergen kommune i sin byutviklingspolitikk har lagt stor vekt på samordnet areal- og transportplanlegging, og at det i kommuneplanen er lagt vekt på å utvikle forfettingsstrategier innenfor senterområder bygd opp rundt bybanens stoppesteder

Disse medlemmer viser til komitéhøringen hvor det ble opplyst at Bergen bystyre og Hordaland fylkesting før sommeren 2009 vil behandle en bompengeøknad om videreføring av Bergensprogrammet. Disse medlemmer har forstått det slik at denne søknaden skal ha som formål å etablere et finansielt grunnlag for videreføring og fullføring av byggetrinn 2 på Bybanen og Ringvei vest i løpet av 2012, uten stopp i anleggsarbeidet.

Disse medlemmer vil peke på at man lokalt påtar seg et stort løft for å fullføre Bergensprogrammet, og staten sin andel derfor bør økes, slik at det siste store prosjektet i Bergensprogrammet, Skansen-tunnelen, som vil fjerne trafikken over Bryggen, kan realiseres innenfor byggetrinn 2. Disse medlemmer forventer at staten i langt sterkere grad stiller opp for å bygge ut kollektivsystemet i Bergen, og vil peke på at kun en begrenset del av kollektivandelen er statens ansvar i dag, gjennom Jernbaneverket og NSB.

Disse medlemmer har også merket seg at det i Bergensregionen arbeides med planer om å etablere et Bergensregionprogram som kan avløse Bergensprogrammet ved neste rullering av Nasjonal transportplan.

TRONDHEIMSREGIONEN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at det i en samferdselssammenheng er viktig å erkjenne at Trondheim som by omfatter mye mer enn bare Trondheim kommune, og at byen strekker seg inn i nabokommuner som Stjørdal, Malvik, Klæbu, Melhus, Skaun og Orkanger.

Disse medlemmer er skeptiske til tiltakene Regjeringen og det rødgrønne regimet i Trondheim foreslår for å begrense biltrafikken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å belønne kollektivtrafikk uten å straffe bilistene, og er særlig negative til forslagene om bompengeneinnkreving og lokal drivstoffavgift. Disse medlemmer viser til at bilistene allerede betaler mange ganger så mye penger til staten som det som brukes på veier, og mener i motsetning til rødgrønne lokalpolitikere i Trondheim at staten har hovedansvaret for finansiering av infrastruktur av nasjonal betydning.

Disse medlemmer er imot at Regjeringen ikke vil prioritere E6 gjennom Trondheim uten en lokal "miljøpakke", og viser til at E6 gjennom Trondheim er en vei av stor nasjonal betydning for trafikken mellom Nord-Norge og Sør-Norge. Disse medlemmer ønsker å utrede alternativene for ringvei øst.

Disse medlemmer går inn for at E6 Oslo–Trondheim og E6 Trondheim–Steinkjer bygges ut som 4-felts motorvei, med full statlig finansiering og uten bompenger. Disse medlemmer viser til at dette vil være av stor betydning for trafikkavviklingen i Trondheimsregionen. Disse prosjektene er omtalt under transportkorridor 6 og 7 i innstillingens kapittel 10.

Disse medlemmer viser til at en økende fremtidig kommunikasjon mellom nord og sør kan skape behov for en "ytre ringveg" hvor vegstrekningen mot Trondheim blir avlastet. Disse medlemmer viser til at dette for eksempel kan gjøres ved en løsning direkte mellom Gauldal og Hommelvik, og at en slik løsning vil kunne gi en redusert fartstid på ca 1 time på en strekning sør-nord. En aktuell trase kan være sør for Vassfjellet og nord-vestsiden av Gulsiberget og videre på sørsiden av Jonsvatnet og rett til Hommelvik/Malvik for videre forbindelse nordover på dagens E6, enten i tunnel eller oppe i dagen.

Disse medlemmer er negative til at Regjeringen gjennom en lovendring vil åpne for lokal drivstoffavgift i Trondheim, og er svært skeptiske til miljøpakke Trondheim. Disse medlemmer er særlig negative til at kjøpesentere mot sin egen vilje må kreve inn parkeringsavgift fra sine kunder.

Disse medlemmer ønsker på sikt å elektrifisere Trønderbanen og Nordlandsbanen og viser til sine merknader om dette i innstillingens kapittel 10.3.7 om transportkorridor 7.

Disse medlemmer ønsker å utrede alternative fremtidige løsninger for Trondheim havn, og viser til at Øysand i Melhus kommune kan være en aktuell løsning for et fremtidig knutepunkt mellom sjø-, veg- og jernbanetransport. Disse medlem-

mer viser til at dette vil frigjøre et areal på 650 mål, tilsvarende syv ganger Aker Brygge i Trondheim hvis bare cruiseskip, Hurtigruten og hurtigbåtene blir igjen. Disse medlemmer vil også påpeke at miljøbesparelsene med tanke på tungtransport vil være formidable.

STAVANGERREGIONEN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at Stavangerområdet er blant de områdene med sterkest vekst i hele landet, og mener at dette må få konsekvenser for Stavangers andel av samferdselsinvesteringene i Norge. Disse medlemmer viser til at det i en samferdselssammenheng er viktig å erkjenne at Stavanger som by omfatter mye mer enn bare Stavanger kommune, og at byen strekker seg inn i nabokommuner som Sandnes, Sola og Randaberg.

Disse medlemmer understreker at de prosjekter og tiltak som ligger inne i vedtatt "Nord-Jæren"-pakke, er nødvendige for å gi effektive, sikre og miljøvennlige transportløsninger i regionen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet forutsetter at staten finansierer den ekstra rammen som økte bompengesatser medfører, at staten omgående overtar gjeldende bompengegjeld og at innkreving av bompenger opphører. Disse medlemmer viser til sine merknader om prosjektet i Innst. S. nr. 230 (2008–2009) til St.prp. nr. 58 (2008–2009)

Disse medlemmer går inn for at det skal være firefelts E39 mellom Kristiansand og Stavanger, samt store investeringer på E39 gjennom Stavanger og tunnel under Boknafjorden. Disse medlemmer viser til at disse prosjektene vil ha stor betydning for trafikkavviklingen i Stavangerregionen.

Disse medlemmer er negative til bygging av bybane i Stavanger, og viser til at bussbaserte løsninger er billigere og mer effektive.

Disse medlemmer støtter utbygging av nytt dobbeltspor Sandnes–Stavanger.

10. TRANSPORTNETT OG -KORRIDORER – INVESTERINGSPROGRAM 2010–2019

10.1 Nasjonalt transportnett som strategisk grep

10.1.1 Sammendrag

Den samla økonomiske ramma til statlege investeringar i riksvegar, jernbane og farleier for planperioden 2010–2019 er på ca. 127 mrd. kroner. Vidare er det rekna med ytterlegare om lag 60 mrd. kroner i bompengar i planperioden.

Regjeringa sine prioriteringar inneber auka ressursbruk i alle korridorane for å styrke kommunikasjonane mellom regionar, landsdelar og sambanda til/ frå utlandet. Regjeringa har lagt vekt på god fordeling av midlane mellom korridorane for å stimulere til næringsutvikling og utvikling av felles bustads- og arbeidsmarknadsregionar over heile landet.

For å sikre meir berekraftig transportutvikling og meir likearta transportstandard i alle deler av landet blir det lagt opp til ei differensiert satsing. Den kraftige veksten i jernbaneinvesteringane vil særleg bli brukt rundt dei største byane og i InterCity-området på Austlandet der persontrafikken med jernbane har sitt største marknadsgrunnlag og konkurransefortrinn i forhold til personbil og buss. Dette vil bidra til å dempe veksten i vegtrafikken i dei mest tettfolka områda.

På vegsida vil Regjeringa auke den statlege innsatsen sterkast i distrikta. Dette vil skje dels i form av omfattande satsing på store investeringsprosjekt, omfattande rassikringsinnsats, samt mindre, målretta investeringstiltak. Det skal framleis investerast betydeleg i hovudrutene til og frå det sentrale Austlandsområdet.

For å styrkje samspelet mellom trafikkslaga med sikte på overføring av transport frå veg til sjø eller bane der det er grunnlag for det, vil Regjeringa bruke store ressursar m.a. til terminalutvidingar, kryssingsspor, tiltak i farleier og i innsegling til enkelte stamnetthamner, samt betre riksvegtilknytingar til slike hamner og jernbaneterminalar. Døme på slike tiltak er utvidinga av Alnabruterminalen med ny vegtilknyting (E6), og ny vegtilknyting til Sydhamna i Oslo (E18).

Innsatsen i vegsektoren vil m.a. føre til:

- at 350 km riksveg blir rusta opp slik at den får "gul midtstripe".
- 230 km riksveg byggast ut til fire felts veg.
- 80 km riksveg blir sikra mot ras.
- om lag 500 km nye gang- og sykkelvegar.

- 750 km riksveg blir utbetra med midtrekkverk og andre mindre trafikktryggleiksutbetringar.
- 1 500–2 000 av totalt 6 500 busshaldeplassar på riksvegnettet blir oppgradert til ønska standard for universell utforming.
- 80 km nye kollektivfelt på riksvegnettet.
- at nær halvparten av reisetidsvinstane i Statens vegvesen si stamnettutgreiing, som har eit 30-års perspektiv, blir realiserte.

Innsatsen i banesektoren vil m.a. gi;

- 45 nye kryssingsspor tilrettelagt spesielt for godstog.
- 144 km nye baner, av dette 116 km dobbeltspor.
- Auke i oppetida frå 98,5 pst. til 99,3 pst.
- Betydelege reisetidsreduksjonar i InterCity-området.

Innsatsen i sjøtransporten vil gi;

- styrka tryggleik og framkomst for sjøtransporten gjennom 42 farleiprojekt,
- styrka næringsaktivitet langs kysten gjennom utbetringar i 20 fiskerihamner.

Regjeringa vil sikre at Avinor får rammevilkår som gjer selskapet i stand til å løyse oppgåvene det er sett til å vareta. Det skal bandleggast areal til ei eventuell tredje rullebane ved Oslo lufthamn, Gardermoen, utan at dette er noko vedtak om å byggje ei tredje rullebane.

Regjeringa har i inneverande planperiode gjennomført eit omfattande utgreiingsarbeid for å belyse potensialet for å byggje og drive eit høgfarts jernbanenett i Noreg. Etter ei samla vurdering blir det ikkje lagt opp til bygging av separate høgfarts jernbanar no. Regjeringa meiner at dei neste ti åra må brukast til å byggje eit kapasitetssterkt jernbanenett i InterCity-området. Høgfartsbanar vil vere avhengig av lange dobbeltsporstrekningar ut av byane/endepunktstasjonane. Regjeringa meiner at ein uansett må prioritere å byggje ut desse strekningane først.

Tabell 1.2 Samla investeringar i transportkorridorane. Mill. 2009-kroner

Korridor	Statlege midlar 2010–2013	Statlege midlar 2010–2019	Anna finansiering
1. Oslo–Svinesund/Kornsjø			
Riksveginvesteringar	400	520	200
Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak	3 070	17 042	
Investeringar i farleier	247	643	
Sum	3 717	18 206	200
2. Oslo–Ørje/Magnor			
Riksveginvesteringar	2 650	5 960	4 200
Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak	56	56	

Sum	2 706	6 016	4 200
3. Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger			
Riksveginvesteringar	2 600	10 870	15 100
Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak	8 225	13 593	
Investeringar i farleier	0	112	
Sum	10 825	24 565	15 100
4. Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim			
Riksveginvesteringar	5 200	13 320	10 600
Investeringar i farleier	543	1 032	
Sum	5 743	14 373	10 600
5. Oslo–Bergen/Haugesund m/arm via Sogn til Florø			
Riksveginvesteringar	3 710	11 680	5 800
Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak	980	3 181	
Sum	4 690	14 861	5 800
6. Oslo–Trondheim m/armer til Ålesund, Kristiansund og Måløy			
Riksveginvesteringar	7 150	17 530	19 500
Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak	3 194	8 646	
Sum	10 344	26 176	19 500
7. Trondheim–Bodø m/armer til Sverige			
Riksveginvesteringar	1 730	5 710	2 100
Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak	825	1 945	
Investeringar i farleier	55	469	
Sum	2 610	8 125	2 100
8. Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes m/armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland			
Riksveginvesteringar	2 730	9 330	2 500
Jernbaneinvesteringar, inkl. kapasitetsaukande tiltak	60	160	
Investeringar i farleier	250	601	
Sum	3 040	10 081	2 500
Programområder jernbane			
Kapasitet/gods, ikkje korridorfordelt	134	380	
Stasjoner og knutepunkt	1 168	3 470	
Tryggleik	696	1 850	
Sum	1 998	5 700	
SUM	45 673	128 103	60 000

Investeringar i fiskerihavner og farleder: Dette utgjer i korridor 1: 40 mill. kroner, korridor 4: 453 mill. kroner, korridor 7: 14 mill. kroner, i korridor 8: 795 mill. kroner.

10.1.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen foreslår et investe-

ringsprogram med utgangspunkt i målsettinger om å redusere samfunnets og næringslivets transportkostnader, styrke den langsiktige verdiskapingen, øke trafikksikkerheten og bidra til mer miljøvennlig transport. Flertallet slutter seg til Regjeringens målsettinger og de strategiene som ligger bak forslaget til investeringsprogram.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet tar til etterretning at dette kapitlet

i all hovedsak omhandler momenter som også er omtalt andre steder i Nasjonal transportplan 2010–2019.

Komiteens medlem fra Venstre viser til sine generelle merknader hvor Venstres hovedprioriteringer går frem.

MÅL OG STRATEGI FOR VEINETTETS UTVIKLING

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er stor avstand mellom Regjeringens retorikk knyttet til Nasjonal transportplan og det faktiske innholdet i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Disse medlemmer viser til det enkle faktum at østeuropeiske naboland som Polen og Romania bygger tusenvis av kilometer med motorvei på kort tid, mens regjeringen i Norge kun vil bygge 230 ny kilometer med motorvei i løpet av en tiårsperiode. Disse medlemmer er ikke imponert over rødgrønt selvskryt. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine generelle merknader om veinettet i innstillingens kapittel 1.2.2 om veinettet.

SAMMENKOBLING AV TRANSPORTFORMENE

Komiteen vil spesielt framheve investeringer som bidrar til å skape effektive terminaler som igjen gjør det mer attraktivt å laste om gods fra lastebil til tog og båt. Dette gjelder både investeringer i tilførselsveger og på terminalområdene.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, har merket seg de ulike strategiene for utvikling av veg, jernbane, luftfart og skipsfarten, og at strategiene vektlegger sammenkobling av transportformene. Flertallet mener dette er en riktig vektlegging for å oppnå at fortrinnene til de ulike transportmidlene utnyttes godt.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser i denne sammenheng også til gjennomførte og varslede avgiftsendringer og en generell styrking av infrastrukturen for båt og tog. Dette flertallet vil understreke at Regjeringens samlede innsats bidrar til en sterkt ønsket vridning fra veg til sjø og bane, en vridning som gir lavere klimagassutslipp og langt færre drepte og skadde i transportsektoren. I dag foregår 46,5 pst av godstransportarbeidet på veg.

TERMINALER I OSLO

Komiteen vil særlig peke på betydningen av å sikre tilstrekkelige arealer, gode utbyggingsløsninger

og samlokalisering av logistikkvirksomhet omkring jernbaneterminalen på Alnabru i Oslo. Et effektivt intermodalt terminalområde her vil ikke bare bidra til å redusere behovet for intertransport mellom ulike logistikkvirksomheter i Oslo-området, men være av stor nasjonal betydning for å flytte gods fra veg til bane i hele landet og for å sikre næringslivet mer effektive og miljøvennlige transportter.

Alnabruterminalen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, slutter seg til Regjeringens hovedstrategi om å doble godskapasiteten på jernbanen i løpet av planperioden. Det legges til grunn at Regjeringen tilrettelegger utbyggingen for ferdigstilling av hele strekninger med nødvendige kryssingsspor og godsterminaler.

Flertallet støtter forslaget om utvidelse av Alnabruterminalen med ny vegtilknytning, og vil sterkt understreke Alnabruterminalens betydning som navet i godstransporten i Norge. Det er helt grunnleggende for en effektiv godstransport i landet at kapasiteten og tilgjengeligheten på Alnabruterminalen bygges ut snarest. Flertallet vil i den forbindelse uttrykke sterk bekymring over Oslo kommunes manglende avklaring når det gjelder Alnabruterminalens framtidige arealer, og vil be Regjeringen vurdere tiltak for å få til en planavklaring innen utgangen av juni 2010.

Flertallet mener det er viktig at moderniseringen av Alnabru med tilhørende reguleringsplaner må bygge på nasjonale føringer for Alnabruterminalen som intermodalt nasjonalt godsknutepunkt i kombinasjon med Oslo havn. Flertallet mener det følgerlig må gis handlingsrom for at brukere av terminalen gis utviklingsmuligheter slik at de kan bidra til at vi får en dobling av godstrafikken med jernbanen i løpet av perioden. Det er spesielt viktig å sikre samlasterne utviklingsmuligheter – da disse tilfører jernbanen 70–80 pst. av godsvolumene med bane i Norge.

Samspillet mellom Oslo havn og Alnabru må også tillegges vekt i denne prosessen, jf. kapittel 9.8.1 i NTP.

RIKSVEGNETTET

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til strategien for riksvegnettet hvor Regjeringen legger opp til tre ulike tilnærminger: En "gul midtstripe"-strategi for veger med forholdsvis liten trafikk og lav standard, en "bypakke"-strategi hvor byenes spesielle behov skal ivaretas av en helhet ("pakke") av oppgradering av vegnettet i kombinasjon med andre virkemidler og en egen strategi for utbygging og utbedring av

hovedårene i og mellom regioner, den såkalte "korridor"-strategien.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil inndelegse riksvegnettet i tre kategorier: 1. Riksvei klasse A, dvs. flerfelts motorveger med midtdeler. 2. Riksveg klasse B, 2+1 felter med midtdeler. 3. Riksveg klasse C, 1+1 med midtdeler. Disse medlemmers riksveiklasse A ligger til grunn for disse medlemmers forslag om et komplett motorveinett mellom de største byene i Norge, mens disse medlemmers riksveiklasse B blant annet vil benyttes på E6 i Nord-Norge.

"Gul midtstripe"-strategien

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, merker seg at med "gul midtstripe"-strategien vil en rekke smale og svingete riksvegstrækninger bli oppgradert til 8,5 m bredde – og få gul midtstripe. Dette er viktige transportårer og mange av strekningene som foreslås bygget ut virker i dag som flaskehals, spesielt for næringstransportene. Flertallet mener dette er en riktig strategi med spesielt stor betydning for Distrikts-Norge.

"Bypakke"-strategien

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, ser det slik at "Bypakke"-strategien inviterer til å se de større byenes utfordringer som en helhet og skape løsninger som kombinerer infrastrukturinvesteringer med satsing på kollektivtransport, arealplanlegging som fremmer ønskede transportløsninger, og tiltak som begrenser privatbilbruk. Mer energi- og utslippseffektive kjøretøy vil redusere miljøbelastningene pr. kjøretøy, men samtidig blir bilene billigere å kjøre. Dette kan gi økt trafikkvekst og kan dermed spise opp disse gevinstene helt eller delvis. I byområdene er det mulig å oppnå vesentlige reduksjoner i utslippene fra transportsektoren ved å planlegge bedre, slik at transportbehovet reduseres og ved å flytte transport fra bil til kollektiv, sykkel og gange. I tillegg til reduserte utslipp vil en slik politikk gi bedre fremkommelighet og triveligere byer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til disse medlemmers forslag om 100 mrd. kroner til modernisering av transportnettene og kjøp av persontransporttjenester i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, samt en årlig kollektivmilliard til andre byområder og områder med bymessig bebyggelse.

"Korridor"-strategien

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener at "Korridor"-

strategien bidrar til å møte behovet for trygge og effektive hovedtransportårer mellom regioner og landsdeler. Strategien innebærer en satsing hvor ulykkesbelastede og høyt trafikkerte veger bygges ut til brede tofeltsveger med midtrekkverk og firefeltsveger. Trafikksikkerhetseffekten er stor av å etablere midtdeler. En stor del av trafikkulykkene med dødelig utgang er møteulykker.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er positive til en strategi der infrastrukturen behandles i transportkorridorer, og viser til sine prosjekt- og bevilgningsforslag under den enkelte transportkorridor i innstillingens kapittel 10.3.1 til 10.3.8.

JERNBANEN

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Jernbaneverket har fått økt planmidlene sine, og vil understreke overfor Regjeringen at det er viktig at det til en hver tid finnes tilstrekkelige planressurser til å unngå at plansituasjonen stopper satsing på viktige jernbane-prosjekter.

Flertallet understreker at det er viktig at Jernbaneverket har tilstrekkelig kompetanse på planlegging og utbygging. Om nødvendig må Jernbaneverket bruke ekstern kompetanse.

Flertallet viser ellers til sine respektive merknader om høyhastighetsbaner i kapittel 6.3.2.1.1.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Venstre, slutter seg til Regjeringens forslag til en betydelig satsing på jernbanen, og deler Regjeringens prioriteringer innenfor jernbanenettet: Dobling av godskapasiteten, og offensiv dobbeltsporutbygging.

Dette flertallet viser til de mange dobbeltsporprosjektene i NTP, og vil peke på at denne store utbyggingen inngår i det langsiktige målet om dobbeltspor i hele InterCity-triangelet Lillehammer–Skien–Halden.

Et tredje flertall medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet viser til den omfattende dobbeltsporutbyggingen som planlegges innenfor InterCity-triangelet. Med Regjeringens NTP-forslag får jernbanen en investeringsramme på i gjennomsnitt over 5 mrd. kroner per år i NTP-perioden, og mange dobbeltsporparseller vil stå ferdige ved utgangen av perioden. På lengre sikt er det et mål med dobbeltspor i hele InterCity-triangelet Lillehammer–Skien/Halden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker en jernbanestrategi der man på den ene siden bygger et nytt dobbeltsporet jernbanenett i IC-triangelet på strekningene Oslo–Skien, Oslo–Halden og Oslo–Lillehammer med tanke på persontransport, og på den annen side oppgraderer det eksisterende jernbanenettet for øvrig med tanke på godstransport på hovedstrekningene mellom landsdelene.

Komiteens medlem fra Venstre viser til sine generelle merknader hvor Venstres hovedprioriteringer går frem, og hvor Venstre satser 30 mrd. kroner mer på utbygging av infrastrukturen på jernbane utover Regjeringens forslag – med mål om drastisk redusert reisetid mellom byene i Sør-Norge.

Jernbane – elektrifisering

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at en betydelig del av jernbanenettet ikke er elektrifisert, de viktigste strekningene er Rørosbanen, Solørbanen, Raumabanen, Meråkerbanen, Trønderbanen og Nordlandsbanen. Dette hemmer effektiv person- og godstrafikk på bane og det gir økte klimautslipp. Flertallet ber om at det i forbindelse med neste rullering blir vurdert en mulig strategi for elektrifisering, inkludert en prioriteringsrekkefølge av strekninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker på sikt å elektrifisere Trønderbanen og Nordlandsbanen og viser til sine merknader om dette i innstillingens kapittel 10.3.7 om transportkorridor 7. Disse medlemmer er også positive til satsing på jernbane for nærtrafikk på andre store byer, som for eksempel strekningen Sandnes–Stavanger. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sine merknader om jernbane i innstillingens kapittel 1.2.2 om jernbane og veibasert infrastruktur.

LUFTFART

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til Regjeringens videreføring av samfinansieringen av de 46 statlige flyplassene gjennom Avinor. Flertallet vil fremheve den store betydningen det regionale rutenettet har for utviklingen i de enkelte regionene og for landet som helhet. Ordningen med samfinansiering har avgjørende betydning for eksistensen til de fleste av flyplassene i Norge, og dermed også for det viktige tilbudet som tilbys de mange reisende til og fra disse flyplassene.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til

Regjeringens forslag om å se bygging og finansiering av Hålogalandsbrua og nedlegging av Narvik lufthavn Framnes i en sammenheng. Disse medlemmer legger til grunn at Regjeringen vil formulere et prinsipp knyttet til alternativ disponering av framtidige driftsunderskudd på flyplasser til investeringer i annen infrastruktur, og at noen av prinsippene fra ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd kan benyttes. Disse medlemmer legger også til grunn at mekanismer mellom staten og Avinor AS også avklares når slike prinsipper formuleres.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om flytrafikken og lufthavnene i innstillingens kapittel 1.2.2 om luftfart.

Komiteens medlemmer fra Høyre legger til grunn at en slik kompensasjonsordning forholder seg til konkrete innsparinger ved nedleggelse av angjeldende flyplass, slik at ikke øvrig virksomhet i Avinor belastes.

Den økonomiske situasjonen i Avinor

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er kjent med at den økonomiske situasjonen i Avinor har blitt verre det siste året, og at dette henger sammen med den økonomiske utviklingen internasjonalt og endrede reisevaner som følge av denne.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker på sikt statlige kjøp av flyplass tjenester finansiert over de årlige statsbudsjettene istedenfor kryssfinansiering. Disse medlemmer mener i tråd med dette at staten bør finansiere hoveddelen av myndighetspålagte tiltak knyttet til sikkerhetstiltak – spesielt krav til rullebane og taksebane samt sikkerhetsområde rundt rullebanen. Disse medlemmer viser til at flytrafikken sank med 13,6 pst. fra april 2008 til april 2009. Disse medlemmer viser til at Avinor nå legger investeringer i norske flyplasser på is, siden kryssubsidieringen ikke lenger er nok til både drift og investeringer i de mindre flyplassene. Denne reduksjonen reduserer også Avinors finansielle evne til å gjennomføre myndighetspålagte sikkerhetstiltak knyttet til rullebaneforhold på norske lufthavner.

Disse medlemmer viser til sine forslag i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2009 i innstillingen til St.prp. nr. 67 (2008–2009):

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at de myndighetspålagte sikkerhetstiltak ved norske lufthavner knyttet til forhold omkring sikring av rullebaner og

oppstillingsplass for fly finansieres ved direkte statlig bevilgning til Avinor AS."

"Stortinget ber Regjeringen forskuttere nødvendige midler og legge frem egen sak om finansieringen av disse tiltakene for Stortinget så fort som mulig."

Disse medlemmer viser til at Regjeringen tok ut utbytte fra Avinor på 324,5 mill. kroner i 2007, og på 398 mill. kroner i 2008. Disse medlemmer viser til sitt forslag om å tilbakeføre 100 mill. kroner av disse midlene som aksjekapital i Revidert nasjonalbudsjett 2009, jf. innstillingen til St.prp. nr. 67 (2008–2009).

Gardermoen, Torp og Rygge flyplasser

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sin fyldige omtale av Moss Lufthavn Rygge i innstillingens kapittel 10.3.1, og sin omtale av Sandefjord Lufthavn Torp i innstillingens kapittel 10.3.3. Disse medlemmer vil samtidig vise til sine merknader om eventuell tredje rullebane for Oslo Lufthavn Gardermoen senere i dette kapitlet i innstillingen.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til merknader i kapittel 10.3.1 (Rygge) og kapittel 10.3.3 (Torp).

Tredje rullebane Gardermoen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Venstre, har merket seg at Regjeringen foreslår å båndlegge areal til en eventuell tredje rullebane på Oslo lufthavn Gardermoen. Båndleggingen innebærer på ingen måte en beslutning om at en tredje rullebane skal bygges. Regjeringen vektlegger betydningen av at beslutningen om båndlegging av et bestemt areal vil ha stor verdi fordi den vil frigi arealer som i praksis har vært båndlagt i påvente av en beslutning om eksakt lokalisering av en eventuell tredje rullebane og tilhørende båndleggingsvedtak. Flertallet slutter seg til Regjeringens vurderinger i dette viktige spørsmålet for utviklingen av og omkring Norges hovedflyplass.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag om egen luftfartsmelding – der bl.a. utvikling av lufthavnstruktur og utviklingen av de enkelte lufthavner vil bli behandlet. Disse medlemmer ser det som viktig at de største av dagens lufthavner innenfor Avinor AS får utvikle seg friere og uavhengig av utviklingen ved landets hovedflyplass Gardermoen. Dette må også gjelde for de to store private lufthavnene Torp og Rygge. På denne bakgrunn ser disse medlem-

mer et redusert behov for fremtidig utbygging av en tredje rullebane ved OSL-Gardemoen.

Komiteens medlem fra Venstre er imot bygging av en tredje rullebane på Gardermoen, og vil blant annet peke på at kapasiteten på flyplassen kan økes vesentlig gjennom omlegging av driften. En tredje rullebane bør derfor være overflødig.

KYSTFORVALTNING

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringa i forslaget til NTP vil øke rammene til maritim infrastruktur med hele 77 pst. Kystverket gis dermed muligheter til å gjennomføre en rekke viktige prosjekter som utbedring av farleder og innseilinger til havner, merking og trafikkovervåking. Økt sikkerhet og fremkommelighet er den største gevinsten av dette løftet, men økte rammer gir også rom for lettelse i sjøtransportens brukerbetaling og vil sammen med bedringer i andre rammebetingelser styrke skipsfarten som transportform.

Flertallet konstaterer også at sjøtransporten fremmes aktivt ved at kystgebyret fjernes, årsavgift for statens arbeid med havnesikring (ISPS) fjernes, lostjenesten skal effektiviseres samt at det iverksettes arbeid med fjerning og forenkling av administrative ordninger som kan virke hemmende på sjøtransporten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine generelle merknader om havnestruktur og stamnett til sjøs i innstillingens kapittel 1.

NORDOMRÅDESTRATEGIEN

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre og Kristelig Folkeparti, har merket seg at Regjeringen har pekt på Nordområdene som et særskilt strategisk satsingsområde. Gjennom forslaget til NTP tredobles takten i oppgraderingene av riksvegene i landsdelen. Tar vi med den lokale egenfinansieringen firedobles takten. Den omfattende opprustningen av E6 vil binde landsdelen sammen på en sikrere, mer forutsigbar og effektiv måte og bidra til å styrke landsdelens vekstkraft. Flertallet vil også fremheve den strategiske betydningen av prosjektene som skal bedre utenlandsforbindelsene i nord, E105 Storskog (Russland grense)–Hesseng og E8 Skibotn–Riksgrensen (Finland), men også Hålogalandsbrua på E6 og rv 94 Skaidi–Hammerfest er viktige infrastrukturprosjekter som ledd i Nordområdestrategien.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, har merket seg Regjeringens syn på mulige nye jernbaneløsninger i

nord, og at slike muligheter skal vurderes i utarbeidelsen av planer for framtidige infrastruktursatsinger i nord. Flertallet oppfatter at det foreligger mange interessante ideer, og mener at godstransportens behov må vies særlig oppmerksomhet. Det går i dag to daglige godstog mellom Oslo og Narvik via Sverige, det såkalte ARE-toget. Det meste av dette godset skal videre nordover, mye til Tromsø. Flertallet imøteser derfor den varslede studien som vil se på transportbehovene og langsiktige utbyggingsalternativ i nord. Flertallet er kjent med at det er dialog mellom departementet og Troms fylkeskommune om hvordan fylket gjennom bruk av RDA-midler kan bidra inn mot en slik utredning, og at det er enighet om at første steget er å få gjennomført skikkelige markedsanalyser og mulighetsvurderinger. Flertallet mener hovedfokus må være på godstransportene, men at også mulighetene for regional persontrafikk mellom Troms og Nordland og mot nabolandene bør vurderes.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener Nord-Norge har store utnyttede muligheter for verdiskaping og næringsutvikling innen energi, reiseliv, industri og primærnæringer. Disse medlemmer vil satse tungt på infrastruktur og kompetanseoppbygging i Nord-Norge i årene fremover. Disse medlemmer viser til at E6 gjennom de tre nordligste fylkene trenger betydelig oppgradering. For å bidra til lavere transportkostnader og økt konkurransekraft for næringslivet mener disse medlemmer at E6 må oppgraderes til generell stamvegstandard.

Disse medlemmer peker videre på at det trengs flere kryssingsspor på Nordlandsbanen slik at mer av både gods- og persontransporten kan flyttes fra veg til bane.

Disse medlemmer er skuffet over at arbeidet med North East West transportkorridor har stanset opp under den rødgrønne regjeringen. Disse medlemmer mener planleggingen av dette prosjektet må intensiveres. Disse medlemmer legger til grunn at Narvik utvikles som et knutepunkt i den nye transportrutene mellom Kina og USA.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at nordområdene er viktige for Norge, både av økonomiske, politiske og strategiske årsaker. Disse medlemmer vil påpeke at en sunn utvikling i regionen vanskeliggjøres av både regjeringens begrensninger knyttet til bruk av naturressursene, og av store avstander og infrastrukturutfordringer.

Disse medlemmer vil særlig trekke frem den viktige rollen som E6 spiller for Nord-Norge, og ønsker på lang sikt av hele E6 nord for Steinkjer byg-

ges ut til 2+1-vei med midtdeler, med fergefri forbindelse over Tysfjord. Disse medlemmer vil vise til sin satsing på veier og annen infrastruktur som E8, E10 og E105 i nord i innstillingens kapittel 10.3.7 og 10.3.8.

Disse medlemmer vil understreke at en sunn utvikling av nordområdene forutsetter muligheten for bruk av de store naturressursene. Disse medlemmer mener derfor at en avklart og positiv grunnholdning til petroleumsutvinning i nord må være en prioritert del av den norske nordområdestrategien, med mindre dette er strid med tungtveiende miljøhensyn. Disse medlemmer er derfor positive til å åpne opp for nye leteblokker for olje og gass i nord.

Disse medlemmer viser til at den rødgrønne regjeringen har redusert Norges totale militære tilstedeværelse i nordområdene, til tross for økt russisk aktivitet og opprustning.

Disse medlemmer mener at alle i Nord-Norge bør ha lik rett til å utnytte naturressursene, både i nærings-, friluftslivs-, jakt-, fiske- og rekreasjonsmessig sammenheng, uavhengig av etnisk eller kulturell bakgrunn. Disse medlemmer viser til at Sametinget og Finnmarkseiendommen bryter med disse prinsippene, ved at det har oppstått en svært uheldig forskjellsbehandling mellom samer og Nord-Norges øvige befolkning. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at Fremskrittspartiet i Dokument nr. 8:106 (2006–2007) fremmet forslag om å avvikle Finnmarkseiendommen, nedlegge Sametinget, terminere forslaget om å overføre Statskogs eiendommer i Troms og Nordland til samiske interesser og si opp ILO-konvensjon nr. 169.

NASJONALE TURISTVEGER

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener satsingen på Nasjonale turistveger er riktig, og mener dette vil styrke Norge som turistmål. Flertallet mener det er viktig å sørge for at disse vegene blir godt vedlikeholdt, og at det blir avsatt tilstrekkelig med midler til å drifte og vedlikeholde de installasjonene som settes opp.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at i St. prp. nr. 68 (2008–2009) informerer Regjeringen om at programmet Nasjonale turistveger skal videreføres i statens regi:

"Midler til programmet Nasjonale turistveger foreslås fortsatt bevilget over Samferdselsdepartementets budsjett, og ikke gjennom bevilgningen til fylkeskommunene slik det ble omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019. Midlene vil i all hovedsak bli benyttet til turistvegsprosjekter på det vegnettet som overføres til fylkene."

Dette flertallet er tilfreds med den løsningen Regjeringen har kommet fram til, og viser i den forbindelse til at nettopp denne løsningen har vært etterspurt med tyngde i komiteens høringer om stortingsmeldingen.

Dette flertallet viser for øvrig til statsrådets svar på spørsmål nr. 69 fra komiteen om Nasjonale turistveger.

RASSIKRING

Komiteen understreker viktigheten av å ha et sterkt fokus på rassikring, og vil prioritere dette arbeidet høyt i neste 10-årsperiode. Veier som er sikret mot ras gir trygghet for bilistene som ferdes der, og de sikrer fremkommelighet, noe som er spesielt viktig for bedrifter som er avhengig av forutsigbarhet ved transport av gods.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, understreker viktigheten av rassikring for trygghet og forutsigbarhet for vegfarende i et land med så vidt ekstrem topografi som Norge. Flertallet viser til de positive tilbakemeldingene som har kommet fra fylkene og fra Den nasjonale rassikringsgruppe på den store økningen i rassikringspotten som ligger inne i planperioden. Det er viktig at delinga av rassikringspotten mellom fylkesveger og riksveger ikke er til hinder for at de viktigste prosjektene – uavhengig av vegkategori – blir tatt først.

10.2 Transportkorridorer nasjonalt og internasjonalt

10.2.1 Sammen drag

NASJONALE TRANSPORTKORRIDORER

Det er definert 8 nasjonale transportkorridorer.

Regjeringen legger i meldingen vekt på transportkorridorenes funksjon og betydning for å binde landet sammen og for å skape et effektivt transportsystem. Korridorene gjør det mulig å foreta vurderinger på tvers av transportsektorene. Konkurransflater og potensialet for samarbeid og samordning mellom transportmidlene varierer mellom korridorene.

Hovedutfordringene i transportkorridorene er i første rekke knyttet til sikkerhet, framkommelighet, overføring av gods fra veg til sjø og bane, samt utvikling av felles bo- og arbeidsmarkedsregioner.

UTENLANDSFORBINDELSER

På grunn av Norges omfattende utenrikshandel (eksport og import) er det viktig å ha gode tilknytninger mellom korridorene innenlands og forbindelsene til og fra utlandet. I forslaget til Nasjonal transportplan 2010–2019 har Samferdselsdepartementet og

Fiskeri- og kystdepartementet definert sju utenriks transportkorridorer som reflekterer fordelingen av utenrikstransporten til og fra Norge og koblingene til korridorene innenlands.

UTVIKLING AV TRANSPORTKORRIDORER I EUROPA

Hensynet til sterkt økende internasjonale transport, et stadig mer integrert nordisk og europeisk marked og mer miljøvennlig transport krever prioritering og koordinering på internasjonalt nivå. Regjeringen legger vekt på å delta aktivt i samarbeid om utbygging av grensekryssende infrastruktur – dels på europeisk nivå, dels i regionale samarbeidsfora.

10.2.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til målsettingene i planen og konstaterer at forslaget er et viktig skritt i retning av en mer effektiv, sikker og miljøvennlig transportpolitikk.

Komiteen vil peke på viktigheten av samordning av samferdselstiltak mellom norske og svenske myndigheter.

OM TRANSPORTKORRIDORER

Komiteen er enig i vektleggingen av transportkorridorenes funksjon og betydning for å binde landet sammen og utvikle et effektivt transportsystem. Komiteen understreker viktigheten av å se transportformene i sammenheng i transportkorridorene, og derigjennom oppnå et transportnett som henger sammen slik at de ulike transportformene kan komplettere hverandre.

Komiteen har merket seg inndelingen i sju utenriks transportkorridorer og vektleggingen av gode tilknytninger mellom disse og de innenlandske. Komiteen vil understreke de utfordringene disse korridorene har ift. stor gods- og persontrafikk. Regjeringens vektlegging av aktivt samarbeid med EU-landene og våre naboland i nord er viktig for å utvikle gode transportforbindelser over grensene og sammen utvikle en mer miljøvennlig transport.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at departementet i forbindelse med Stortingets behandling av St.meld. nr. 16 (2008–2009) har vært lite hjelpelige med kostnadsanslag. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at komiteen 21. april 2009 sendte NTP-spørsmål nr. 149 til statsråden, og at NTP-spørsmål nr. 151 og 152 ble sendt til statsråden 22. april 2009. Disse medlemmer viser til at svaret på NTP-spørsmål nr. 149 først kom til komiteen 29. mai 2009, og departementet til tross for en måneds saksbehandlingstid ikke greide å svare ordentlig på spørsmålet. Disse medlemmer viser til at svar på

spørsmål nr. 151 og 152 ikke er mottatt per 29. mai 2009. Disse medlemmer viser til at svar på disse spørsmålene ville ha gitt et bedre grunnlag til å estimere kostnader også på andre prosjekter enn dem nevnt i NTP-spørsmålene.

GENERELL MERKNAD FRA HØYRE TIL TRANSPORTKORRIDORENE

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sine generelle merknader under kapittel 1.2.3, og omtalen av Høyres alternative transportplan. Disse medlemmer foreslår her 15 mrd. kroner mer enn Regjeringen til investeringer til riksveger i planperioden 2010–2019, eller 1,5 mrd. kroner pr. år.

Disse medlemmer fremmer i tillegg også forslag om 23 nye OPS-prosjekter/strekninger som skal startes opp i planperioden 2010–2019. Disse prosjektene vil disse medlemmer gradvis fase inn i de årlige statsbudsjettene i henhold til en betalingsplan på 25 år som er vanlig for OPS-prosjekter.

Dette medfører at disse medlemmer har betydelig større handlingsrom for å forsere ordinære riksvegprosjekter.

Disse medlemmer vil omtale både aktuelle OPS-prosjekter, og aktuelle ordinære riksvegprosjekter under våre merknader til de respektive transportkorridorene.

Disse medlemmer vil subsidiært støtte de foreslåtte prosjekter og korridorprioriteringer, slik de er beskrevet i Nasjonal transportplan 2010–2019, dersom ikke Høyres alternative transportplan og forslag oppnår flertall.

Disse medlemmer støtter Regjeringens forslag til prosjekter i farledene og jernbaneprioriteringene i transportkorridorene. Disse medlemmer vil likevel foreslå å utrede mulighet for prosjektfiansiering gjennom bruk av OPS på enkelte jernbanestrekninger og på Stad skipstunnel.

UTENLANDSKORRIDORER

Komiteen vil vise til at en økende andel av transporten skjer over landegrensene. Derfor er det behov for internasjonalt samarbeid om å utvikle gode og klimavennlige løsninger til lands og sjøs.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil peke på at etablering av internasjonale transportkorridorer og et nasjonalt transportstamnett, hvor et sett av stamnetthavner knytter sammen bane, veg og sjø i en helhetlig transportstruktur, er svært positivt. Dette skaper en solid og realistisk plattform for planlegging og realisering av samferdselsinvesteringer, transportforvaltning og forutsigbarhet for næringslivet. Det foreslåtte stamnettet dekker hele landet og gir nødvendig dynamikk og fleksibilitet i transportpolitikken. Dermed blir til-

retteleggingen for dels å effektivisere hvert enkelt transportmiddel og dels å flytte mer transport fra veg til sjø og bane ivarettatt på en realistisk og god måte, og det gir næringslivet reelle valgmuligheter til å finne effektive, sikre og miljøvennlige transportruter.

Flertallet vil videre peke på at det er meget positivt at forslaget legger opp til økte investeringer i farledene i stamnettet. Utbedring av farledene og moderne navigasjons- og overvåkningssystemer vil bidra til å flytte transport fra veg til sjø og dermed fremme miljøhensyn og sikkerhet samt bidra til å redusere ulykkestallene på vegnettet.

Flertallet viser til at Nordisk råd har vedtatt å utarbeide en felles nordisk klimavennlig transportpolitikk. Dette arbeidet prioriteres nå høyt av det nordiske ministerrådet som i 2010 ledes av den islandske regjeringen.

Flertallet vil særlig trekke fram behovet for felles planlegging og utvikling av en moderne jernbane og et godt togtilbud mellom de skandinaviske land. De tre regjeringene prioriterer jernbanen høyt i sine transportplaner. Dette gir nye muligheter for en felles strategi for å redusere reisetidene mellom de største byene i Skandinavia og i tillegg styrke det regionale togtilbudet over grensene. Forbindelsen over Fehmarn Belt mellom Danmark og Tyskland skal etter planen bli åpnet i 2018. Det vil åpne nye muligheter for raskere framføring av gods på bane mellom Norge og kontinentet.

Flertallet vil be Regjeringen om å følge opp det nordiske samarbeidet om å utvikle jernbane og klimavennlige transportløsninger på tvers av landene.

Flertallet peker videre på at en internasjonal harmonisering av avgiftsordninger bør vurderes. For eksempel bør det arbeides for at NOx-avgift og tilsvarende ordninger blir del av det internasjonale transportregimet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er positive til at NTP 2010–2019 også tar for seg internasjonale transportkorridorer, ikke minst fordi Norge som ferskvareeksportør er helt avhengig av at varene kommer frem til markedet til rett tid uten forsinkelser. Disse medlemmer mener at internasjonale transportkorridorer bør ses i en større sammenheng, og viser blant annet til at svært mye varer kommer til Norge via Europort utenfor Rotterdam uten at dette nevnes i Regjeringens fremlegg om utenlandsforbindelser. Disse medlemmer er særlig opptatt av at korridorene mellom Norge og utlandet kan benyttes uten omlasting undervegs, og viser til disse medlemmers fokus på modulvogntog samt containertransport på tog.

Disse medlemmer ønsker økt norsk fokus på viktige transportkorridorer mellom Europa og andre kontinenter. Disse medlemmer vil særlig

viser til at foreslåtte veg- og jernbaneprosjekter mellom Europa og Øst-Asia vil ha betydning for viktigheten av ulike veg- og jernbanestrekninger i Norge. Disse medlemmer vil i den forbindelse påpeke at dette blant annet gjelder norske veg- og jernbaneforbindelser til Kiruna, Storlien og Murmansk. Disse medlemmer viser til at det finnes flere planer for motorveg- og jernbaneforbindelser mellom Kina og Europa, blant annet Trans-Asian Railway (TAR). Disse medlemmer viser til at det uavhengig av disse prosjektene blir stadig færre kilometer igjen mellom Øst-Asia og Europa uten tilstrekkelig forbindelse, og at blant andre EU har bidratt til dette gjennom finansiering av ny motorveg fra Kiev i Ukraina til EU.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre savner et sterkere engasjement fra Regjeringen i arbeidet for det Nordiske triangelet. Dette er det eneste berøringspunktet for Norge på TEN-T veinettet til EU (det transeuropeiske transportnettet), og det er absolutt i Norges interesse at denne saken har et høyt oppmerksomhetsnivå for å sikre norsk tilknytning til dette transportnettverket.

10.3 Komiteens merknader til transportkorridorene

10.3.1 Korridor 1: Oslo–Svinesund/Kornsjø

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at korridoren er preget av at den er hovedtransportåren landverts til/fra utlandet og Svinesund handelsområde, med over 2/3 av den totale landbaserte transporten av gods og personer til/fra Norge. Dette gir en stor trafikkbelastning på alle transportformene i korridoren som er økende. Høsten 2008 ble siste parsell på fire-

felts veg på E6 fra Svinesund til Vinterbro åpnet. Utbyggingen er en del av Østfoldpakke fase 1. Dette har bidratt til en mer trafikksikker, effektiv og miljøvennlig trafikkavvikling på vegnettet. Samtidig har flertallet merket seg at det er personbilen som er dominerende på persontransport i korridoren, og at tross stor og sammensatt sjøtransport har det vært en sterk vekst i godstransporten på veg. Hovedårsaken er sterk vekst i importen av forbruksvarer over Göteborg havn som går videre til Norge på veg. Dette gjør at vegtransportens andel av vareimporten over Svinesund nå er over dobbelt så stor som containerimporten over Oslo havn.

Flertallet vil peke på at det har lenge vært en målsetting å få mer av godstransporten på båt og bane. Sammenliknet med andre banestrekninger er Østfoldbanens andel av godstransporten lav. Samtidig oppgis det i meldingen at Østfoldbanen er blant de mest trafikkerte banestrekningene og en viktig baneforbindelse mellom byene i Østfold, mot Oslo og mot Sverige og kontinentet.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, mener det ut ifra dette nå er en helt nødvendig prioritering slik Regjeringen foreslår, å rette hovedinnsatsen i korridoren mot videre utbygging av dobbeltspor på Østfoldbanen, for å dempe veksten i vegtrafikken og bidra til en mer bærekraftig transport. Forslaget om Oslo, Moss og Borg havner som stamnetthavner og utbedring av farledene og vegtilknytning til Sydhavna i Oslo er også viktige tiltak for å få dette til.

Flertallet viser til Regjeringens investeringsprogram for korridor 1 i perioden 2010–2019:

Riksveg-, jernbane-, farleds- og fiskerihavneprosjekter (mill. 2009-kroner)

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2010–2013	Statlige midler 2014–2019	Annen finans.
E6 Svingenskogen–Åsgård	190	120		70
E6 Vinterbru–Assurtjern	150	150		
Nytt dobbeltspor Oslo–Ski	11 660	2 500	9 160	
Jernbane Sandbukta–Moss–Kleberget	2 831	250	2 572	
Jernbane Kleberget–Såstad	1 040		1 040	
ERTMS	15 000	200	990	
Innseiling Borg havn, Røsvikrenna (del 1)	247	247		
Farled Borg havn del II	308		308	
Farled Gåsøyrenna Oslofjorden	88		88	
Fiskerihavn Utgårdskilen, Hvaler	40	40		

OPPSUMMERING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, slutter seg til Regjeringens forslag til investeringsprogram, ramme til programområder og prioriteringer innenfor programområdene i korridoren.

Flertallet støtter også opprettelsen av egen post på statsbudsjettet for å sikre sammenhengende og effektiv utbygging av nytt dobbeltspor Oslo–Ski.

Flertallet viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengeproposisjon er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet ev. mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjektene.

Flertallet er svært tilfreds med at prosjektet skal vurderes for en hastighetsstandard på 250 km/t. Med en hastighet på minst 250 km/t kan den store investeringen også inngå i et eventuelt høyhastighetsnett.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til sine merknader under kapittel 1.2.3 Generelle merknader fra Høyre, og her omtalen av Høyres transportplan. Disse medlemmer vil også vise til sine generelle korridormerknader under kapittel 10.2.2 (merknader til nasjonale transportkorridorer).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine generelle merknader under kapittel 1.2.4 hvor det fremgår at dette medlem vil øke rammen med 15 mrd. kroner for planperioden ut over Regjeringens forslag, med hovedvekt på tiltak knyttet til trafiksikkerhet.

Komiteens medlem fra Venstre viser for øvrig til sine generelle merknader hvor prioriteringene innenfor korridorene fremkommer.

VEG

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil understreke at programområdene

- mindre utbedringer
- gang- og sykkelveger
- trafiksikkerhetstiltak
- miljø- og servicetiltak
- kollektivtrafikktiltak

har stor betydning for miljø og trafiksikkerhet i vegsektoren. Mulighetene til å nå de viktige målene om færre drepte og skadde, lavere utslipp og redusert støy fra vegtransporten avhenger i stor grad av at disse programområdene prioriteres høyt.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det er lagt til grunn en planramme på 250 mill. kroner til programområdene på E6 mellom Svinesund og Oslo i perioden 2010–2019, hvorav 130 mill. kroner i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen vil Regjeringen prioritere kollektivtrafikktiltak som bygging av kollektivfelt på E6 inn mot Oslo. I tillegg prioriteres blant annet mindre utbedringer i tunneler. I Oslo og Akershus er det også lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til tiltak innenfor programområdene.

Østfoldpakke fase 2

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Østfoldpakke fase 2 for Moss, Fredrikstad og Sarpsborg er helt nødvendig for å løse de store miljø- og transportutfordringene i Østfold. Disse medlemmer viser til at Høyres transportplan vil frigjøre betydelige økonomiske ressurser, fordi vi vil realisere vei og jernbaneprosjekter som OPS-løsninger. Dette vil bety forsert statlig deltakelse i Østfoldpakke fase 2.

E18 Mosseveien

Komiteens medlemmer fra Høyre peker på at E18 Mosseveien ut av Oslo har stor trafikk og dårlig standard. Disse medlemmer ønsker å legge Mosseveien i tunnel, og vil gjennomføre utbyggingen som et OPS-prosjekt. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"E18 Mosseveien ut av Oslo bygges ut, og organiseres som et OPS-prosjekt."

Horten-Moss (ferjefri kryssing)

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til forslag i Dokument nr. 8.82 (2006–2007), jf. Innst. S. nr. 280 (2006–2007), vedrørende utredning av en tunnel mellom Horten (Vestfold) og Moss (Østfold) til erstatning for dagens ferjesamband mellom disse to byene og fylkene. Disse medlemmer forutsetter at Regjeringen arbeider videre med saken i tråd med Innst. S. nr. 280 (2006–2007), samt at det også vurderes hvorvidt en jernbaneforbindelse kan realiseres innenfor rammen av et slikt prosjekt.

JERNBANE

Nytt dobbeltspor Oslo–Ski, det største prosjektet i NTP

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, støtter Regjeringens forslag om en sammenhengende utbygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski slik at dette står ferdig i løpet av planperioden.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at ved å sette Oslo–Ski på en egen post i statsbudsjettet vil prosjektet være sikret en sammenhengende og helhetlig utbygging. Det er viktig for å sikre optimal framdrift.

Dette flertallet understreker at de tre prosjektene som føres på egne poster, Oslo–Ski, E16 over Filefjell og E6 vest for Alta får en så rask framdrift som det er praktisk mulig med hensyn til planavklaring og rasjonell fremdrift for prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkepart og Venstre ønsker en rask og sammenhengende utbygging av dobbeltsporet Oslo–Ski. Disse medlemmer vil peke på at den samfunnsøkonomiske nytten av de statlige investeringene vil komme langt tidligere ved raskere realisering. Disse medlemmer fremsetter følgende forslag:

"Stortinget ber om at Regjeringen utreder bruk av OPS-kontrakt (offentlig-privat samarbeid) på prosjektet nytt dobbeltspor Oslo–Ski."

Østfoldbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, støtter Regjeringens forslag om en sammenhengende utbygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski slik at dette står ferdig i løpet av planperioden, og videre utbygging av dobbeltspor gjennom Østfold med utbygging av tunnel fra Sandbukta og gjennom Moss med oppstart så tidlig som mulig i første planperiode. På lengre sikt bør dobbeltsporet forlenges gjennom Fredrikstad, Sarpsborg og til Halden. Flertallet er kjent med at det er igangsatt planleggingsarbeid for en slik forlengelse.

Flertallet viser til at det ut over de store investeringsprosjektene på jernbane i korridoren vil bli bygget ut økt kryssingsspor kapasitet på Østfoldbanen for på sikt å kunne trafikker med 750 m lange

tog. 2–3 nye kryssingsspor skal bygges eller forlenges. Målet er å legge til rette for en tilnærmet doubling av godskapasiteten på Østfoldbanen i planperioden. Østfoldbanens østre linje er valgt ut som erfaringsstrekning for nytt fjernstyrings-, signal- og sikringsanlegg (ERTMS), noe som innebærer fornyelse og oppgradering av signalanleggene på strekningen.

Flaskehalsar og utfordringer

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til beskrivelsen av flaskehalsar og utfordringer i byområdene i korridor 1. For Oslo vises det til egen sak om Oslopakke 3. Flertallet er kjent med at Østfoldbyene Moss, Fredrikstad og Sarpsborg har store miljø- og framkommelighetsproblemer, og at det jobbes med utredninger av alternative trafikkløsninger og finansiering av disse som en oppfølging av Østfoldpakke fase 2. Det er behov både for bedre tilrettelegging og restriktive tiltak i de aktuelle byområdene. Flertallet forutsetter at dette vil bli vektlagt i det videre arbeidet.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser i den forbindelse til omtalen av bypakker og krav til bypakker i stortingsmeldingens kapittel 9 og merknadene til kapittel 9.

KYSTFORVALTNING

Komiteen støtter Regjeringens forslag til strategi for havnene med Moss, Borg og Oslo som stamnetthavner i korridoren med tilknytning til riksveg og stamnettet til sjøs. Videre støtter komiteen Regjeringens forslag til utbedring i innseilingen til Borg havn og Oslo havn.

Komiteen viser til de store investeringsprosjektene i farledene i korridoren, og har merket seg at det foregår en dialog mellom norske og svenske myndigheter om utdyping av innseilingen til Halden gjennom Ringdalsfjorden.

FREMSKRITTPARTIETS MERKNADER TIL KORRIDOR 1

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at korridor 1 er Norges hovedfartsåre for landbasert transport til utlandet. Disse medlemmer viser til statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 43 fra komiteen der det går fram at 59,7 pst. av all eksport og 62,7 pst. av all import til Norge i 2007 gikk over Svinesund. Disse medlemmer viser til at det i samme svar kommer frem

at totalt 7,22 millioner mennesker passerte ut av og inn av Norge i korridor 1 samme år.

Disse medlemmer viser til at prosjekter i hovedstadsområdet også er omtalt under "Utfordringer og prioriteringer i de fire største byområdene" i kapittel 9.3.3.

Disse medlemmer påpeker at disse medlemmers forslag til endringer i planrammen knyttet til enkeltprosjekter, ikke spesifikt sier noe om når prosjektene skal fullføres, men kun når statlig fullfinansiering kommer på plass. Disse medlemmer vil derfor understreke at prosjektene skal fullføres så raskt som mulig innenfor rammen.

Vei

E6 Riksgrensen/Svinesund–Oslo

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet var blant de ivrigste forkjemperne for motorvei klasse A på hele E6 i korridor 1 i Innst. S. nr. 240 (2003–2004), der disse medlemmer påpekte at veiprojektet er en viktig nasjonal oppgave som tilsier bompengefri fullfinansiering fra sentrale myndigheter. Disse medlemmer er fornøyd med at utbyggingen av E6 mellom Svinesund og Oslo til firefeltsvei vil være fullført høsten 2009, men er svært skuffet over at det nå er hele 3 bomber på strekningen inkl. bompengeringen i Oslo. Disse medlemmer ønsker bompengefri finansiering, og viser til sitt forslag om 12 mrd. kroner til sletting av bompengeselskapenes gjeld i saldert nasjonalbudsjett 2008, jf. Innst. S. nr. 104 (2008–2009). Disse medlemmer ønsker statlig fullfinansiering av prosjektene E6 Vinterbro/Assurtjern og E6 Svingenskogen, der det per 1. januar 2010 vil gjenstå restarbeid 340 mill. kroner, hvorav Regjeringen legger opp til 70 mill. kroner i såkalt "annen finansiering". Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen med 70 mill. kroner for perioden 2010–2013.

E6 utvidelse til 6-feltsvei

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til statsrådets svar på skriftlig spørsmål Dokument nr. 15 (2008–2009), Spørsmål nr. 766, datert 23. februar 2009 der det kommer frem at årsdøgntrafikken (ÅDT) på mesteparten av strekningen E6 Oslo–Svinesund er i området 20 000–50 000 biler i døgnet. Disse medlemmer påpeker at trafikken sannsynligvis hadde vært enda høyere hvis det ikke hadde vært bompengeneinnkreving på strekningen, og setter derfor spørsmålsteget ved om strekningen er dimensjonert til å kunne håndtere trafikkvekst i fremtiden. Disse medlemmer viser til statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 44 fra komi-

teen der det kommer frem følgende prognoser for trafikkvekst i Østfold:

År	2007	2010	2014	2020	2030
Østfold	100	106	112,1	117,2	130,7

Disse medlemmer viser til at det i statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 44 fra komiteen også kommer frem at

"Erfaringsmessig er trafikkveksten på de mest trafikkerte stamveiene til dels betydelig høyere enn gjennomsnittet for alle veiene i et fylke. Det er ventet at dette også vil være tilfelle for E6 gjennom Østfold i neste tiårsperiode".

Disse medlemmer konkluderer på denne bakgrunn med at veien må utvides. Disse medlemmer vil påpeke at det allerede i dag er behov for utvidelse til 6 felter på strekningen Ryen–Klemetsrud. Disse medlemmer ønsker derfor å sette av 10 mrd. kroner til å utvide E6 Oslo–Svinesund til 6-feltsvei for perioden 2020–2024.

Sarpsbru

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Arbeiderpartiet viser til at Sarpsbru gjennom flere tiår uten at noe har skjedd, og at Sarpsbrua allerede i 1975 passerte 25 000 i årsdøgntrafikk (ÅDT). Disse medlemmer er imot forvaltningsreformen, og derved også Regjeringens forslag om å omklassifisere rv 118 i Østfold i fylkesvei. Disse medlemmer ønsker en ny Sarpsbru fullfinansiert av staten, og setter av 200 mill. kroner til dette formål i perioden 2014–2019.

Bypakker

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er positive til at det jobbes med bypakker for Østfoldbyene Moss, Fredrikstad, og Sarpsborg, men vil gå imot forslag om bompengefinansiering, rushtidsavgift, lokal bensinavgift og andre negative tiltak overfor bilistene. Disse medlemmer registrerer og er positive til at det arbeides med forbedrede løsninger for innfartsåren til Halden.

Ferjeavløsning Moss–Horten

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det gjennom flere år har blitt vurdert behovet for en ny forbindelse mellom Moss og Horten, ved å bygge en tunnel som erstatter dagens ferjesamband på strekningen. Både Østfold fylkeskommune og Vestfold fylkeskommune har gjennom vedtak i folkevalgte organer sluttet seg til at man ønsker utredet et slikt prosjekt. Disse med-

lemmer ønsker at det snarest mulig blir iverksatt en utredning om tunnel Moss–Horten der ulike løsnings skisseres, og viser til Dokument nr. 8:86 (2006–2007) fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein og Anders Anundsen om å utrede en statlig fullfinansiert Oslofjord-forbindelse mellom Østfold og Vestfold. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede en statlig fullfinansiert Oslofjord-forbindelse mellom Østfold og Vestfold, til erstatning for ferjesambandet Moss–Horten."

Disse medlemmer viser til at første fase av prosjektet vil innebære at ferjetrafikken må bort fra sentrum, og dette kan gjøres ved å flytte ferjeterminalen ut av sentrum og bygge ny forbindelse direkte ut til E6.

Rv 120

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ser at NTP ikke inneholder noe om rv 120, som er en viktig avlastningsvei for trafikk nord-sør utenom Oslo. Disse medlemmer ønsker at rv 120 fra Lillestrøm til Moss opprustes. Disse medlemmer er kjent med at alle ordførerne i kommunene som har denne veien i sin kommune, har påpekt at den er sterkt trafikkert av tungtransport som ikke vil eller kan kjøre gjennom Oslo. Disse medlemmer viser til at dette skaper betydelige trafikksikkerhetsutfordringer og redusert fremkommelighet spesielt siste del inn mot Lillestrøm i Skedsmo. Disse medlemmer har merket seg at det lokalt arbeides for en omlegging av rv 120 som vil lede trafikken i tunnel utenom dagens knutepunkt med rv 159 ved Rælingstunnelen, og peker videre på behovet for betydelig trafikksikring langs rv 120 inntil en slik omlegging kan gjennomføres. Disse medlemmer mener at ulykkesrisikoen ved at denne veien går gjennom mange tettbygde strøk og ligger ved et varig vernet vassdrag, gjør at denne veien må ha midler til modernisering slik at den blir i stand til å ta imot økende trafikk.

Disse medlemmer ønsker rv 120 utenom Skedsmokorset sentrum til Bergerkrysset på E6 tunnel gjennom Vardeåsen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at listen ovenfor ikke er uttømmende. Disse medlemmer ønsker i tillegg til de spesifiserte prosjektene å bruke totalt 16 579 mill. kroner for samtlige transportkorridorer for perioden 2010–2034. Disse medlemmer viser til at dette for denne transportkorridoren innebærer 1 609 mill. kroner i perioden 2010–2019, 463 mill.

kroner for perioden 2020–2034, og 2 072 mill. kroner for hele planperioden 2010–2034. Disse medlemmer viser til at det blant annet kan være aktuelt å bruke disse midlene til investeringer i rv 120.

Jernbane

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å bruke totalt 60 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbaneinvesteringer i perioden 2010–2019. Disse medlemmer vil dessuten investere 90 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbane i perioden 2010–2034 hvis man legger til grunn at Regjeringen opprettholder et tilsvarende investeringsnivå som i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Disse medlemmer ønsker primært å benytte disse midlene til bygging av dobbeltspor på strekningene Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer, samt kryssingsspor for godstog og annen jernbaneutbedring.

Østfoldbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker dobbeltsporet jernbane på hele strekningen fra Oslo til Halden, og ønsker primært et trasévalg langs E6 istedenfor gjennom byene. 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, og vil føre til at flere reiser kollektivt. Disse medlemmer viser til statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 47 fra komiteen der det kommer frem at utbygging av dobbeltspor på strekningen Haug–Halden (62 km) vil koste i størrelsesorden 15 mrd. kroner. Disse medlemmer øker på denne bakgrunn planrammen med 7,5 mrd. kroner 2010–2013, og med 7,5 mrd. kroner for 2010–2019.

Østfoldbanen Østre linje

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Østfoldbanens Østre linje fra 1882 har et stort potensial ved at en betydelig del av befolkningen i indre Østfold pendler mot Oslo, men at punktligheten på denne linjen er særdeles dårlig. Disse medlemmer ønsker at Jernbaneverket utreder møtespor på denne linjen, slik at trafikkregulariteten og hastigheten kan holdes oppe. Disse medlemmer ønsker at Jernbaneverket planlegger forlengelse og modernisering av stasjonene på Østre linje, slik at passasjerene slipper å gå av i banelegemet.

Dobbeltsporet gjennom Moss

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forslaget i NTP om jernba-

neløsning gjennom Moss. Disse medlemmer ønsker at Jernbaneverket utreder alternativer til ny jernbanetrasé. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet, også lokalt og regionalt, gjennom mange år har vært motstander av det valgte alternativet 2B for traseen. Det valgte alternativet medfører store ulemper for byens utvikling som ikke kan aksepteres. Alternativet er lite fremtidsrettet hvis man ønsker høyere hastighet og betydelige kortere reisetid. Disse medlemmer ønsker primært utredet jernbanetrasé langs E6 med stasjon i Mosseportenområdet. Om et slikt alternativ ikke er gjennomførbart, ønsker disse medlemmer utredet alternative trasévalg, herunder alternativet med lang tunnel.

Infrastruktur for sjøtransport

Utdyping Røsvikrenna

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter planen om utdyping av Røsvikrenna i innseilingen til Borg havn. Disse medlemmer etterlyser samtidig økt fokus på helhetstenkning i havnepolitikken, og vil i den forbindelse vise til Dokument nr. 8:48 (2008–2009) om å få fremlagt en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur

Ringdals-/Iddeforden

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument nr. 8:23 (2008–2009) representantforslag fra stortingsrepresentantene Jon Jæger Gåsvatn, Ulf Leirstein, Vigdis Giltun, Kåre Fostervold og Arne Sortevik om å få utbedret terskelproblematikken i Ringdals-/Iddeforden. Disse medlemmer er svært skuffet over at Regjeringen ikke har satt av midler til dette i NTP 2010–2019, og at Regjeringen derved ikke følger opp den positive tonen i transport- og kommunikasjonskomiteens merknader i Innst. S. nr. 149 (2008–2009). Disse medlemmer viser til statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 53 fra komiteen, der det kommer frem at kostnadene for det planlagte tiltaket er ca. 60 mill. 2000-kroner. Disse medlemmer ønsker å prioritere utbedring av terskelproblematikken, og setter derfor av 70 mill. kroner for perioden 2010–2013.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at sjøen i motsetning til motorveier og jernbane er en gratis transportåre uten store investeringsbehov, men stiller krav til effektive havner og godt utbygget landbasert infrastruktur. Disse medlemmer har derfor fremmet et forslag i Dokument nr. 8:48 (2008–2009) om en egen stor-

tingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, samt forslaget i innstillingens kapittel 1.2.2. Disse medlemmer mener at rammene til kystformål skal være del av en slik stortingsmelding.

Infrastruktur for lufttransport

Moss Lufthavn Rygge

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er positive til konkurranse mellom flyplassene på Østlandet, og ønsker derfor å fjerne passasjertaket og andre hemmende rammevilkår som Moss Lufthavn Rygge har i dag i forhold til andre flyplasser. Disse medlemmer peker på at MLR er den eneste større norske flyplass med begrensning på antall passasjerer, og viser til sine merknader om dette i Innst. S. nr. 125 (2008–2009).

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at konsekvensvilkårene for Moss Lufthavn Rygge endres omgående. Begrensninger i antall passasjerer fjernes og åpningstid settes til kl. 06.00–24.00, likevel slik at det tillates landing etter kl. 24.00 ved forsinket ankomst."

Disse medlemmer viser til sitt forslag i Dokument nr. 8:19 (2008–2009) om utredning om mulig forlengelse av Flytoget til Sandefjord Lufthavn Torp og Moss Lufthavn Rygge. Disse medlemmer mener at da utbygging av intercitystrekningene på Østlandet er en viktig del av gjeldende norsk jernbanepolitikk, vil det være riktig å se på en videreføring av en transportmessig vellykket satsing på Flytoget som transportkonsept atskilt fra eksisterende jernbanenett innenfor samme triangel. Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiet prioriterer fornyelse og modernisering av eksisterende jernbanenett med hastigheter på opptil 250 km/t, og anser at en eventuell forlengelse av Flytoget faller innenfor en slik prioritering. Disse medlemmer viser til at 80 pst. av dagens infrastruktur kan bygges om til slike hastigheter. Disse medlemmer peker på at et prosjekt som foreslått, ikke vil være til hindrer for en eventuell utvikling av et høyhastighetskonsept gjennom Østfold mot Sverige en gang i fremtiden. Disse medlemmer understreker at for eventuell forlengelse av Flytoget bør både investering og drift i så vel privat som offentlig regi utredes.

Disse medlemmer ønsker statlige kjøp av flyplassjenester finansiert over de årlige statsbudsjettene istedenfor kryssfinansiering. Disse medlemmer viser til sitt forslag i innstillingens kapittel

1.2.2 om en slik stortingsmelding om luftfart, jf. forslag i Dokument nr. 8:16 (2008–2009).

10.3.2 Korridor 2: Oslo–Ørje/Magnor

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at korridoren betjener næringsliv og befolkning dels i Indre Østfold og dels i Glåmdalen/Solør, samtidig som øst-vest-forbindelsen rv 35 Gardermoen–Hokksund inngår i korridoren. Korridoren har også viktige forbin-

delseslinjer til Stockholm og resten av Sverige. Korridoren har utfordringer knyttet til både standard og kapasitet på veg og jernbane.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til Regjeringens investeringsprogram for korridor 2 i perioden 2010–2019:

Riksveg-, jernbane-, farleds- og fiskerihavneprosjekter (mill. 2009-kroner)

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2010–2013	Statlige midler 2014–2019	Annen finans.
E18 Krosby–Knapstad, inkl. refusjon	700	700		
E18 Sydhavna	370	90	0	280
E18 Melleby–Momarken	830	730	0	100
E18 Knapstad–Retvedt	780	300	480	
Rv 2 Kongsvinger–Slomarka	1 700	300	380	1 020
Rv 35 Jevnaker–Olimb	510	60	60	390
Rv 2 Slomarka–Nybygg	3 600		1 440	2 160

OPPSUMMERING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, støtter Regjeringens forslag til investeringsprogram, ramme til programområder og prioriteringer innenfor programområdene i korridoren.

Flertallet viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengeproposisjon er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet ev. mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til sine merknader under kapittel 1.2.3 Generelle merknader fra Høyre, og her omtalen av Høyres transportplan. Disse medlemmer vil også vise til sine generelle korridormerknader under kapittel 10.2.2 (merknader under nasjonale transportkorridorer).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine generelle merknader under kapittel 1.2.4 hvor det fremgår at dette medlem vil øke rammen med 15 mrd. kroner for planperioden

ut over Regjeringens forslag, med hovedvekt på tiltak knyttet til trafiksikkerhet.

Komiteens medlem fra Venstre viser for øvrig til sine generelle merknader hvor prioriteringene innenfor korridorene fremkommer.

VEG

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil understreke at programområdene

- mindre utbedringer
- gang- og sykkelveger
- trafiksikkerhetstiltak
- miljø- og servicetiltak
- kollektivtrafikktiltak

har stor betydning for miljø og trafiksikkerhet i vegsektoren. Mulighetene til å nå de viktige målene om færre drepte og skadde, lavere utslipp og redusert støy fra vegtransporten avhenger i stor grad av at disse programområdene prioriteres høyt.

Flertallet viser til at det er lagt til grunn en planramme på 450 mill. kroner til programområdene på E18 mellom Ørje og Oslo i perioden 2010–2019, hvorav 150 mill. kroner i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen vil Regjeringen prioritere trafiksikkerhetstiltak, bl.a. midtrekkverk. Blant annet er det aktuelt å bygge midtrekkverk på strekningen Mastemyr–Ringnes. I Oslo og Akershus er det lagt til

grunn bompenger fra Oslopakke 3 til tiltak innenfor de ulike programområdene. Flertallet viser til at stortingsmeldingen varsler at det også vil bli gjennomført utbedrings- og trafikksikkerhetstiltak langs dagens E18-trasé på strekningen Retvedt–Vinterbru i Akershus, blant annet bygging av midtrekkverk.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det er lagt til grunn en planramme på 960 mill. kroner til ulike programområder på rv 2 Magnor–Kløfta med tilknytning og rv 35 Jessheim–Hokksund i perioden 2010–2019, hvorav 320 mill. kroner i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriterer Regjeringen trafikksikkerhetstiltak som oppmerking av bredt midtfelt på flere delstrekninger. Videre prioriteres mindre utbedringer og bygging av gang- og sykkelveger. I Oslo og Akershus er det lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til tiltak innenfor programområdene.

Dette flertallet vil for øvrig vise til at Regjeringen fastslår at det blir igangsatt planlegging av strekningen Åmot–Hokksund på rv 35.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til behov for smal 4-felts vei på rv 35 Hokksund–Åmot, og ber om at det tidlig i planperioden settes i gang planlegging, slik at man kan starte opp utbygging tidlig i andre planperiode.

E18 Ørje–Oslo

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at E18 Ørje–Oslo er en høyt trafikert utenlandskorridor. Nærmere 20 pst av all internasjonal godstransport til/fra Norge på veg fraktes på E18 gjennom Østfold. Som en del av Østfoldpakke fase 1 er deler av E18 bygd ut til 4-felts veg, noe som har gitt en mer effektiv og sikker transport på disse strekningene. Flertallet er kjent med at utbyggingen av parsellen Krosby–Knapstad er forsert i forhold til fremdriftsplanen i inneværende NTP, og at strekningen skal stå ferdig i første del av planperioden. Flertallet er opptatt av at det sikres god framdrift på den videre utbyggingen av E18 i Østfold, og har merket seg at Regjeringen har foreslått oppstart på Melleby–Momarken og Knapstad–Retvedt så raskt som det videre planleggingsarbeidet gir rom for.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil reali-

sere gjenstående utbyggingsstrekninger på E18 fra Oslo til Ørje som et helhetlig OPS-prosjekt.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti fremsetter følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme gjenstående utbyggingsstrekninger på E18 fra Oslo til Ørje som et helhetlig OPS-prosjekt."

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at det blir gjennomført utbedrings- og trafikksikkerhetstiltak langs dagens trasé på strekningen Retvedt og Vinterbro i påvente av nærmere planavklaring. Dette medlem er opptatt av at Statens vegvesen har mulighet til å prioritere planleggingsmidler for videre utredning av ny 4-felts motorvei Retvedt–Vinterbro.

Rv 2 Kongsvinger–Nybakk

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at utbygging av rv 2 er prioritert i NTP, Kongsvinger–Slomarka med statlige midler i første og andre periode, Slomarka–Nybakk med statlige midler i andre periode. Kongsvinger–Slomarka er planavklart og er et av prosjektene i NTP som kan startes tidlig i NTP-perioden, spesielt dersom konkunktursituasjonen muliggjør en fremskynning av den opptrappingen av rammene som ligger i NTP. Kommunene har sluttet seg til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, legger til grunn at Regjeringen vurderer muligheten for å bygge ut de to prosjektene på rv 2 sammenhengende.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil realisere gjenstående utbyggingsstrekninger på rv 2 mellom Kløfta og Kongsvinger som et helhetlig OPS-prosjekt, og fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme rv 2 Kongsvinger–Nybakk som et helhetlig OPS-prosjekt."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at viktige strekninger på det nye fylkesveinettet, som rv 20, 21, 22, 24 og 25 vil kunne prioriteres tidligere med økonomiske midler med Høyres plan for helhetlig opplegg i samferdselspolitikken. Disse medlemmer viser til at Høyres transportplan vil

frigjøre betydelige økonomiske ressurser, fordi vi vil realisere vei og jernbaneprosjekter som OPS-løsnin-ger, og viser i denne sammenheng til sine forslag om OPS-løsning på gjenstående parseller på E18 i korridor 2.

JERNBANE

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil peke på at Kongsvingerbanen er en viktig transportkorridor for lokaltrafikken i regionen og også en viktig transportveg for gods og personer til og fra Sverige. Dagens tilbud for persontrafikk på Kongsvingerbanen er ikke konkurransedyktig mot privatbil. Flertallet vil derfor øke satsingen på tiltak for økt kapasitet, redusert reisetid og økt punktlighet for denne banen.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til de oppgraderinger som er foretatt på Kongsvingerbanen og de tiltakene som er omtalt i stortingsmeldingen, og vil understreke at mye arbeid gjenstår på denne viktige banestrekningen. Dette flertallet regner med at det innenfor den foreslåtte rammen vil være mulig å prioritere Kongsvingerbanen slik at den i større grad tilfredsstillende de krav og ønsker de reisende har. Regjeringen har gjenopprettet togtilbudet mellom Oslo og Stockholm i samarbeid med regionale myndigheter. Norske og svenske myndigheter og jernbaneselskaper har et godt samarbeid som i fortsettelsen kan få stor betydning for regionen. Dette flertallet har merket seg at blant annet antall daglige avganger mellom Kongsvinger og Oslo er økt fra fem til ni inneværende periode og at trafikkutviklingen langt har overgått prognosene.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Kongsvingerbanen er en viktig godsbane mot Sverige og for godstog til Narvik (ARE-togene) og at persontogrutene Kongsvinger–Årnes–Oslo og Oslo–Karlstad–Stockholm trafikkerer strekningen. I tillegg til ordinær drift og vedlikehold planlegges ballastrensing på strekningen, og mot slutten av perioden planlegges oppstart av fornyelse av kontaktledningsanlegget på strekningen Lillestrøm–Kongsvinger. Den planlagte forlengelsen av kryssingsspor ved Lillestrøm stasjon vil bedre trafikkavviklingen. I tillegg må enkelte plattformer på strekningen forlenges for å oppfylle sikkerhetskrav.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at det blant annet er viktig å få på plass flere kryss-

singsspor ved Tuen, Bodung og Sæterstøa, tiltak for å utbedre det gamle kontaktledningsanlegget og bygging av flere planfrie overganger.

Disse medlemmer mener også det vil være viktig å få på plass et differensiert tilbud på persontransport med regiontog (Oslo–Kongsvinger) og lokaltog (Oslo–Årnes), og hvor regiontogene kjøres som doble togsett – noe som i dag ikke er mulig på grunn av begrensninger i infrastrukturen.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til at Venstre i siste planperiode har satt av 500 mill. kroner til tiltak for økt kapasitet og redusert reisetid på jernbanen. Det vil være naturlig å vurdere tiltak utover Regjeringens forslag i siste planperiode innenfor nevnte ramme.

Østfoldbanens østre linje mot Mysen og Askim (og Sarpsborg)

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til Regjeringens forslag om utbygging av nytt dobbeltspor mellom Oslo–Ski, og vil uttrykke tilfredshet med beslutningen om å koble Østre linje på Østfoldbanen til det nye dobbeltsporet for å få en god trafikkavvikling på denne banestrekningen.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til svar fra statsråden på spørsmål fra Kristelig Folkeparti der det fremgår at en gjenåpning av banen mellom Rakkestad og Sarpsborg for ordinær passasjertrafikk vil kreve noe oppgradering for å kunne tilby en god nok standard. Dette medlem viser til at det på strekningen er en rekke usikrede planoverganger som har for dårlig sikt i forhold til linjehastigheten. Gjennomføring av planovergangstiltak vil derfor være påkrevet. Videre opplyser statsråden at det like sør for Rakkestad er en usikret kryssing med offentlig veg. Her må det iht. forskriftene bygges vegsikringsanlegg. Deler av banen er gjen-grodd og det må foretas skogrydding. Videre må det gjøres noe med plattformkapasiteten på Sarpsborg stasjon der det i dag kun er to spor til plattform og ikke plass til tog fra/til Østre linje. Det kan også bli behov for plattformtiltak på Ise stasjon dersom den skal tas i bruk igjen. Dette medlem mener det er behov for å få utredet omfanget av, og kostnadene ved, å gjenåpne strekningen Rakkestad–Sarpsborg for ordinær persontrafikk, slik at dette kan vurderes konkret i sammenheng med øvrige satsinger på østre linje. Dette medlem peker på at det flere steder langs østre linje er store oppgraderingsbehov, ikke minst knyttet til sikkerhet ved planoverganger.

Dette medlem viser til muligheten for å forlenge rutetilbudet fra Mysen til Rakkestad. Dette medlem ber Regjeringen i kjøpsavtale med NSB legge opp til avtale som sikrer en utvidelse av tilbudet til Rakkestad med 1–2 avganger per dag.

Komiteens medlem fra Venstre vil peke på mulighetene for å ta i bruk sporet mellom Rakkestad og Sarpsborg for å kunne gi et pendlertilbud mellom indre og ytre Østfold. Bruk av dette sporet vil gi innbyggerne i Østfold mulighet til krysse fylket med tog. Dette medlem har i Venstres forslag til Nasjonal transportplan lagt opp til en bevilgning på 500 mill. kroner i siste periode for oppstart av prosjekter for redusert reisetid og økt kapasitet på jernbanen. Det vil være naturlig å ta stilling til tiltak på sporet mellom Rakkestad og Sarpsborg innenfor nevnte ramme.

FREMSKRITTPARTIETS MERKNADER TIL KORRIDOR 2

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at korridor 2 er den nest viktigste landevei transportkorridoren, med stor betydning for godstransporten østover og vestover mellom Norge og Sverige.

Disse medlemmer viser til at prosjekter i hovedstadsområdet også er omtalt under "Utfordringer og prioriteringer i de fire største byområdene".

Disse medlemmer påpeker at disse medlemmers forslag til endringer i planrammen knyttet til enkeltprosjekter ikke spesifikt sier noe om når prosjektene skal fullføres, men kun når statlig fullfinansiering kommer på plass. Disse medlemmer vil derfor understreke at prosjektene skal fullføres så raskt som mulig innenfor rammen.

Vei

E18 Oslo–Ørje–Riksgrensen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at ruten E18 Oslo–Ørje til Stockholm er den nest viktigste hovedforbindelse til og fra utlandet etter korridor 1 Oslo–Svinesund. Veien har stor regional viktighet – spesielt for indre Østfold, men også gods- og persontrafikken til og fra Sverige, Finland, Baltikum og Russland. Disse medlemmer viser til statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 49 fra komiteen, som inneholder følgende tabell over antall dødsulykker på E18 mellom Oslo og Ørje:

"År	Antall ulykker	Antall drepte	
Østfold	138	7	Dette gjelder E18 gjennom Østfold fra grense Akershus til Ørje
2000	17	0	
2001	13	0	
2002	8	1	
2003	20	2	
2004	24	2	
2005	12	0	
2006	11	1	
2007	14	0	
2008	19	1	
Akershus	595	14	Dette gjelder E18 gjennom Akershus fra grense Oslo til grense Østfold
2000	64	0	
2001	66	7	
2002	75	4	
2003	83	0	
2004	85	1	
2005	49	0	
2006	72	0	
2007	62	0	
2008	39	2"	

Disse medlemmer synes det er merkelig at Regjeringen planlegger 8 km med ny tofeltsvei med midrekkverk på strekningen E18 Melleby–Momar-

ken, når hele E18 fra Oslo til Ørje/riksgrensen tvert imot burde ha blitt bygd ut til firefeltsvei. Disse medlemmer viser til at E18 gjennom Østfold er en

svært ulykkesbelastet strekning, og at 21 personer har dødd i trafikkulykker på strekningen fra 2000 til 2008. Disse medlemmer ønsker at eksisterende tofelts- og trefeltsstrekninger på hele E18 Oslo-Ørje/Riksgrensen utbedres til firefeltsvei, og ønsker at dette gjøres gjennom et fåtall prosjekter, istedenfor stykkevis og delt. 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. Disse medlemmer viser til at utbygging av E18 Mosseveien i Oslo inngår som en viktig del av dette. Motorveistandard vil gi en stor logistisk nasjonaløkonomisk gevinst idet bilparken blir vesentlig bedre utnyttet med større verdiskapning som resultat. Disse medlemmer ønsker for denne stamveien en økning i planrammen på 2 278 mill. kroner for perioden 2010–2013 og totalt 5 965 mill. kroner for perioden 2010–2019.

Prosjekt E18 Sydhavna

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om sydhavna og Oslopakke 3 trinn 2 i innstillingen til St.meld. nr. 17 (2008–2009).

Rv 2 Riksgrensen/Magnor–Kløfta med tilknytning til Elverum (rv 20) og rv 35 Jessheim–Hønefoss–Hokksund

Rv 2

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at eksisterende rv 2 har for dårlig standard i forhold til funksjonen, og at over halvparten av strekningen mellom Kløfta og Kongsvinger har nedsatt fartsgrense. Disse medlemmer vil samtidig vise til at det bare på strekningen mellom Kløfta og Kongsvinger årlig er 20 ulykker med personskade. Disse medlemmer ønsker firefeltsvei med midtdele på hele strekningen Kløfta–Kongsvinger–Magnor/Riksgrensen. Disse medlemmer vil bygge ut rv 2 Kløfta–Kongsvinger–Magnor/Riksgrensen med statlige midler uten bompengefinansiering, og er helt imot Regjeringens forslag om at bilistene gjennom bompenger skal finansiere 3 570 mill. kroner i bompenger. Disse medlemmer viser til at det med Regjeringens forslag fortsatt vil gjenstå bygging av 4-feltsvei på store deler av strekningen, og da særlig den siste biten fra Kongsvinger til riksgrensen som disse medlemmer prioriterer i siste halvdel av planperioden. Disse medlemmer fjerner bompengene og går inn for firefeltsvei videre fra Kongsvinger til Sverige, og øker derfor planrammen med 450 mill. kroner for perioden 2010–2013, og totalt 6 807 mill. kroner for perioden 2010–2019..

Rv 35

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker firefeltsvei på hele rv 35 på strekningen Hokksund–Hønefoss–Kløfta. Disse medlemmer viser til at veien er en viktig forbindelse til Gardermoen, og at den utgjør en viktig del av ringvei 4 rundt Oslo. Disse medlemmer viser til Veivesenets undersøkelse som viser en nedgang på 20 pst. i ulykker der viktige veier er lagt utenom tettsteder (omkjøringsveier). Disse medlemmer går imot Regjeringens forslag om 390 mill. kroner i bompenger. Disse medlemmer ønsker for denne stamveien en økning i planrammen på 3 277 mill. kroner for perioden 2010–2013, og totalt 12 288 mill. kroner for perioden 2010–2024.

Fetveien rv 22

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å utvide rv 22 Fetveien til 4-feltsvei mellom Lillestrøm og Fetsund, og viser til at kostnaden for prosjektet på fem kilometer er på 386 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at det har blitt skapt tvil om hvorvidt prosjektet vil få midler fra Oslopakke 3, og mener at det er viktig å forsere utbyggingen. Disse medlemmer vil derfor øke planrammen med 386 mill. kroner i første halvdel av planperioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at listen ovenfor ikke er uttømmende. Disse medlemmer ønsker i tillegg til de spesifiserte prosjektene å bruke totalt 16 579 mill. kroner for samtlige transportkorridorer for perioden 2010–2034. Disse medlemmer viser til at dette for denne transportkorridoren innebærer 1 609 mill. kroner i perioden 2010–2019, 463 mill. kroner for perioden 2020–2034, og 2 072 mill. kroner for hele planperioden 2010–2034.

Jernbane

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å bruke totalt 60 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbaneinvesteringer i perioden 2010–2019. Disse medlemmer vil dessuten investere 90 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbane i perioden 2010–2034 hvis man legger til grunn at Regjeringen opprettholder et tilsvarende investeringsnivå som i St.meld. nr. 16 (2008–2009).

10.3.3 Korridor 3: Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

Komiteen viser til at korridoren omfatter en befolkningstett kyststripe mellom Oslo og Stavanger. Korridorrens infrastruktur betjener i alt 16 byer. Det er

stor pendlertrafikk inn og ut av de største byene, spesielt til og fra Oslo. Om lag 40 pst. av godstrafikken mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger går på Sørlandsbanen, og om lag samme andel går på veg.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til Regjeringens investeringsprogram for korridor 3 i perioden 2010–2019:

Riksveg-, jernbane-, farleds- og fiskerihavnprosjekter (mill. 2009-kroner)

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2010–2013	Statlige midler 2014–2019	Annen finans.
E18 Gulli–Langåker/Bommestad–Sky–Langangen	5 540	650	1 240	3 650
E39 Eiganestunnelen	1 600	200	600	800
Holm–Holmestrand, dobbeltspor	2 214	2 133	0	
Farriseidet–Porsgrunn	3 691	776	2 831	
Holmestrand–Nykirke	2 137		2 137	
Osloprosjektet	2 000	2 000		
Lysaker stasjon	1 134	14		
Lysaker–Sandvika	3 027	902		
Sandnes–Stavanger	2 215	285		
E39 Smiene–Harestad	390		160	230
E39 Ålgård–Hove–Sandved	1 400		600	800
E18 Frydenhaug–Eik	100	100		
E18 Kopstad–Gulli, inkl. refusjon	100	100		
E18 Langåker–Bommestad	150			150
E18 Langangen–Dørdal	3 000		400	500
E18 Tvedestrand–Arendal	3 000		300	300
E18 Varoddbrua	390		390	
E39 Gartnerløkka–Hannevikdalen	2 860		920	1 940
Oslopakke 3/ E18 Sandvika	3 600		680	2 920
Ny bussterminal Oslo			200	
E39 Vigeland–Osestad	370	370		
E39 Stangeland–Sandved, inkl. refusjon	260	200		60
E39 Tjensvollkrysset	50	50		
Rv 23 Dagslett–Lier	3 500		1 000	2 500
E18 Bjørvikaprosjektet	1 110	110		1 000
Farled Risavika	33		11	
Farled Farsund havn	36		36	
Farled Grenland	121		65	

OPPSUMMERING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, støtter Regjeringens forslag til investeringsprogram, ramme til programområder og prioriteringer innenfor programområdene i korridoren, samt investeringstilskuddet til Geiteryggen og Tuven.

Flertallet viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengeproposisjon er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet ev.

mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til sine merknader under kapittel 1.2.3 Generelle merknader fra Høyre, og her omtalen av Høyres transportplan. Disse medlemmer vil også vise

til sine generelle merknader under kapittel 10.2.2 (merknader under nasjonale transportkorridorer).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine generelle merknader under kapittel 1.2.4 hvor det fremgår at dette medlem vil øke rammen med 15 mrd. kroner for planperioden ut over Regjeringens forslag, med hovedvekt på tiltak knyttet til trafikksikkerhet.

Komiteens medlem fra Venstre viser for øvrig til sine generelle merknader hvor prioriteringene innenfor korridorene fremkommer.

VEG

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, legger som Regjeringen stor vekt på en omfattende utbygging av lange strekninger på vegnettet i denne korridoren for å bidra til å redusere de mange og alvorlige ulykkene på deler av strekningen.

Flertallet vil understreke at programområdene

- mindre utbedringer
- gang- og sykkelveger
- trafikksikkerhetstiltak
- miljø- og servicetiltak
- kollektivtrafikktiltak

har stor betydning for miljø og trafikksikkerhet i vegsektoren. Mulighetene til å nå de viktige målene om færre drepte og skadde, lavere utslipp og redusert støy fra vegtransporten avhenger i stor grad av at disse programområdene prioriteres høyt.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det er lagt til grunn en ramme på 2 590 mill. kroner til programområder på E18/E39 Oslo–Kristiansand–Stavanger med tilknytning i perioden 2010–2019, hvorav 820 mill. kroner i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres trafikksikkerhetstiltak som etablering av midtrekkverk eller bredt midtfelt på strekningen Eidanger (Telemark)–Stavanger og kryssutbedringer. I Oslo og Akershus er det også lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til tiltak innenfor programområdene. I tillegg prioriteres blant annet bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer. Mellom Kristiansand og Stavanger vil Regjeringen i tillegg prioritere utbedring av flaskehals, og viser til prosjektet E39 Skibadalen i Egersund kommune som eksempel på flaskehalsutbedringer. Prosjektet er påbegynt, og Regjeringen legger opp til at arbeidet slutføres i

perioden. Videreføringen inkluderer også utbedring av en bru over jernbanen.

Komiteens medlemmer fra Høyre ønsker utbygging av lange, sammenhengende strekninger. Disse medlemmer vil så raskt som mulig realisere 4-felts veg fra Oslo til Kristiansand. Disse medlemmer vil organisere gjenstående utbygginger gjennom Vestfold, Telemark og Aust-Agder som OPS-prosjekt, delt inn i hensiktsmessige parseller. Disse medlemmer ber om at reguleringsplanarbeidet forseres, og at hele strekningen står klar i løpet av NTP-perioden.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"E18 fra Oslo til Kristiansand bygges ut til 4-felts veg innen utgangen av NTP-perioden 2010–2019. Utbyggingen organiseres som OPS-prosjekt som deles opp i hensiktsmessige parseller, herunder strekningene Gulli–Langåker og Sky–Bommestad."

Langangen–Dørdal

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til Regjeringens prioritering av utbyggingen av E18 Langangen–Dørdal i Telemark i stortingsmeldingen. Flertallet legger til grunn optimal framdrift i planlegging av utbyggingen av E18 Langangen–Dørdal i Telemark, og at planleggingen skal gjøre det mulig med oppstart i siste del av fireårsperioden. Gitt lokal tilslutning til bompengefinansiering, er departementet positivt til at bompengeselskapet kan ta opp lån slik at prosjektet kan starte opp i slutten av fireårsperioden. Det er lagt til grunn at om lag 500 mill. kroner kan disponeres i 2013.

Statens bidrag vil komme i siste seksårsperiode. Gitt oppstart i første periode, tar departementet ved rullering av NTP sikte på rasjonell framdrift i neste planperiode.

Kragerøferjene

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til sin merknad i kap. 6.3.2.2.

E18 mellom Arendal og Tvedestrand

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg det sterke lokale engasjementet for en ny og trafikksikker E18 mellom Arendal og Tvedestrand. Strekningen er i dag belastet med mange ulykker, og vil være

den delen av E18 gjennom Agderfylkene med dårligst standard etter åpningen av E18 Grimstad–Kristiansand. Disse medlemmer vil prioritere oppstart av E18 Arendal–Tvedestrand i siste del av planperioden forutsatt tilslutning til et opplegg med bompengefinansiering. I påvente av dette vil disse medlemmer peke på behovet for strakstiltak innenfor trafikksikkerhet på eksisterende veg, og vil innenfor programområde trafikksikkerhet iverksette tiltak, med blant annet provisoriske midtdelere.

E18 Gartnerløkka–Hannevikdalen–Søgne

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil vise til at bygging av firefelts veg vestover fra Kristiansand på strekningen Gartnerløkka–Hannevikdalen i Vest-Agder er et av prosjektene Regjeringen mener det er aktuelt å prioritere statlige midler til i siste seksårsperiode. Dette prosjektet inkluderer bedring av adkomsten til vestre havn i Kristiansand. Prosjektet er tiltenkt hele 920 mill. kroner i siste seksårsperiode. Sammen med bompenginntekter som er estimert til 1,9 mrd. kroner, gir dette mulighet til å bygge veg for over 2,8 mrd. kroner på strekningen. Det er også utfordringer på strekningen videre mellom Hannevikdalen og Søgne grense, trafikken er stor og det er lokalt stort engasjement for å få forbedret også den videre strekningen.

E39 Kristiansand–Mandal

Komiteens medlemmer fra Høyre vil peke på den store trafikkb belastningen på strekningen Kristiansand–Mandal på E39. Disse medlemmer mener derfor det bør bygges smal 4-felts veg på strekningen. Disse medlemmer ønsker at prosjektet fullføres innen utgangen av NTP-perioden 2010–2019.

Disse medlemmer vil videre vise til at viktige strekninger på E39, som E39 vest for Kristiansand, Smiene–Harestad og Eiganestunnelen i form av større statlig andel til Ryfast, vil kunne prioriteres tidligere med økonomiske midler med Høyres plan for helhetlig opplegg i samferdselspolitikken. Disse medlemmer viser til at Høyres transportplan vil frigjøre betydelige økonomiske ressurser, fordi Høyre vil realisere vei og jernbaneprosjekter som OPS-løsninger.

Komiteens medlem fra Venstre vil peke på at strekningen E39 Søgne grense–Rogaland grense har svært lav standard. Det er store utbedringsbehov og man har opplevd betydelig trafikkøkning på strekningen. Dette medlem vil prioritere å utarbeide kalkyler og virkningsberegninger for pro-

sjektet Søgne grense–Rogaland grense før neste rulling av Nasjonal transportplan.

E18 Vestkorridoren

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til det brede lokalpolitiske forliket om Oslopakke 3. Disse medlemmer vil peke på at en forutsetning for inngåelse av forliket var utbygging av ny E18 i Vestkorridoren. Dette er Norges mest trafikkerte veg, og av avgjørende betydning for nærings- og kollektivtransport. Et ekstra bompengesnitt er satt opp i Bærum for å bidra til finansieringen av E18. Disse medlemmer ønsker å igangsette utbygging av ny E18 i Vestkorridoren så snart som mulig, oppstart senest i 2012.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"E18 Vestkorridoren (Asker–Oslo) bygges ut, med oppstart senest i 2012. Utbyggingen organiseres som et OPS-prosjekt.

Rv 23

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyres transportplan vil frigjøre betydelige økonomiske ressurser, fordi Høyre vil realisere mange vei- og jernbaneprosjekter som OPS-prosjekter.

Disse medlemmer viser til at viktige riksvegstrækninger derfor vil kunne prioriteres og realiseres tidligere med Høyres plan for helhetlig opplegg i transportpolitikken.

Disse medlemmer viser til at Oslofjordforbindelsen mellom Drøbak og Hurum har blitt en svært trafikkert veg, noe som fører til at vegen vil være nedbetalt i 2013. Disse medlemmer peker på at trafikken vil øke kraftig når vegen er nedbetalt, og at vegnettet inn mot Drammen og Asker allerede i dag er overbelastet. Disse medlemmer ønsker å forsere utbyggingen av parsellen Dagslet–Linnes, med byggestart senest i 2011. Resten av utbyggingen inn mot Drammen må ferdigprosjekteres, og gjennomføres i forlengelsen av Dagslet–Linnes. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Rv 23 Dagslet–Linnes bygges ut, med byggestart i 2011."

Rv 319 Svelvikveien

Komiteens medlemmer fra Høyre vil peke på at ny veg fra Svelvik til Drammen var en del av Vegpakke Drammen. Disse medlemmer mener det må settes fortgang i arbeidet med å realisere denne viktige vegen.

JERNBANE

Osloområdet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at det innenfor investeringsrammen er avsatt 2 mrd. kroner til Osloprosjektet i første fireårsperiode. Prosjektet innebærer total fornyelse på strekningen Lysaker–Oslo S–Etterstad, som en videreføring av arbeidet med fornyelse av Oslotunnelen. Regjeringen viser til at det bl.a. er identifisert behov for full utskifting av sporoverbygning, innføring av akseltellere, utskifting av kabelanlegg og kontaktledningsanlegg. Også på de øvrige innerstrekningene mellom Asker, Ski og Lillestrøm legges det opp til en tilnærmet totalfornyelse av anleggene, og det er avsatt i underkant av 1 mrd. kroner i planperioden til dette innenfor rammen til drift og vedlikehold. For bedre å håndtere flere lokaltog vest for Oslo, planlegges det også vendeanlegg for å kunne snu lokaltogene, finansiert under programområdene for jernbanen.

Flertallet viser for øvrig til sin omtale av Osloområdet i kap 9.2.2.

Jernbanestrekningen Oslo–Stavanger

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringen har initiert en vurdering av om det er mer hensiktsmessig å bygge hele eller deler av Eidangerparsellen som dobbeltspor som ledd i framtidige planer om å kople sammen Vestfold- og Sørlandsbanen.

Flertallet er enig i at det er behov for å vurdere om hele eller deler av Eidangerforbindelsen bør bygges med dobbeltspor. Dette vil særlig være viktig i en framtidig situasjon der Vestfoldbanen knyttes sammen med Sørlandsbanen gjennom realisering av den såkalte Grenlandsbanen, og hvor det også kapasitetsmessig må tas høyde for mulig framtidig gods-transport på Vestfoldbanen.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, støtter en slik vurdering om dobbeltspor, og mener Regjeringens prioritering av Eidangerforbindelsen vil innebære en ny tid for jernbanetilbudet mellom Grenland og Oslo. Det er også ønskelig å vurdere løsninger for hastighetsøkning til 250 km/t på denne viktige strekningen.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Drammensbanen og Vestfoldba-

nen er blant landets mest trafikkerte jernbanestrekninger, og støtter derfor Regjeringens kraftige opptrapping av investeringene i denne korridoren. Dette flertallet støtter Regjeringens forslag om å vurdere løsninger for å oppnå hastighetsøkning på strekningen Holm–Holmestrand–Nykirke, med en kurvatur som er tilpasset minst 250 km/t.

Dette flertallet viser til at Drammensbanen/Sørlandsbanen også har stor gods- og fjerntogtrafikk i retning Kristiansand og Stavanger. Passasjertogene til Bergen kjører også Drammensbanen, mens godstrafikken til Bergen går over Roa. I 2011 ferdigstilles utbyggingen i vestkorridoren og Drammensbanen får en betydelig – og etterlengtet – kapasitetsøkning. Investeringsprogrammet i stortingsmeldingen legger opp til en storstilt satsing på Vestfoldbanen, med dobbeltsporutbygging på strekningene Holm–Holmestrand–Nykirke og Barkåker–Tønsberg, og utbygging av Eidangerparsellen mellom Larvik og Porsgrunn. Barkåker–Tønsberg er allerede påbegynt, og de andre prosjektene skal også startes tidlig i planperioden. Flertallet ser at ferdigstillelsen av disse utbyggingene vil gjøre det vesentlig mer attraktivt å reise med Vestfoldbanen.

Dette flertallet viser til at det ut over de store investeringsprosjektene på jernbane i korridoren vil bli bygget ut økt kryssingsspor kapasitet. Det legges opp til å bygge 7–9 nye kryssingsspor på strekningen Oslo–Kristiansand–Stavanger, og målet er å legge til rette for en dobling av godskapasiteten på Sørlandsbanen og kjøring med inntil 600 m lange tog. I tillegg til bygging av nye kryssingsspor vil det i planperioden bli foretatt ytterligere oppgradering av Sørlandsbanen, med utbedring av strømforsynings-systemet, bygging av ny omformerstasjon for Stavangerområdet og fornying av kontaktledningsanlegg. Dette vil også gi økt kapasitet for persontogtrafikk.

Et fjerde flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til den omfattende dobbeltsporutbyggingen som planlegges innenfor InterCity-triangelet. Med Regjeringens NTP-forslag får jernbanen en investeringsramme på i gjennomsnitt over 5 mrd. kroner per år i NTP-perioden, og mange dobbeltsporparseller vil stå ferdige ved utgangen av perioden. På lengre sikt er det et mål med dobbeltspor i hele InterCity-triangelet Lillehammer–Skien/ Halden.

Dette flertallet viser til at Regjeringen vil gjennomføre betydelige investeringer for å øke godstrafikken på Sørlandsbanen. Dette flertallet mener Sørlandsbanen mellom Kristiansand og Nord-Jæren også har et betydelig potensial for persontra-

fikk. Dette flertallet viser til jernbanestrekningen gjennom Drangsdalen som både har svært dårlig framkommelighet og er rasutsatt. Dette flertallet viser i den forbindelse til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 62:

"Det er i de senere år utført sikrings- og varslingstiltak som bedrer sikkerheten på strekningen gjennom Drangsdalen. Ny raskartlegging er foretatt og ytterligere sikringstiltak er planlagt gjennomført i planperioden 2010-19."

Dette flertallet ønsker å få vurdert tiltak for å få utbedret saktekjøringsstrekningen gjennom Drangsdalen, både kortsiktige tiltak og planer for en langsiktig linjeomlegging.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at det i 20 år har vært arbeidet for å få en jernbanetunnel på Sørlandsbanen i Drangsdalen i Lund kommune. Strekningen er svært rasutsatt og togtrafikken går med sterkt nedsatt fart. Det er planlagt tunnel på den mest rasutsatte strekningen. En slik tunnel vil gi en helt nødvendig bedring av sikkerheten og korte ned reisetiden. Disse medlemmer vil peke på at Rogaland fylkeskommune har tunnel i Drangsdalen som høyest prioriterte nye jernbaneprosjekt.

Disse medlemmer vil vise til at det foreligger ikke oppdaterte kostnadsoverslag for tunnelen. Et slikt overslag bør nå utarbeides slik at en kan legge grunnlag for oppstart av dette prosjektet i andre planperiode. På bakgrunn av et slikt underlag vil disse medlemmer komme tilbake til prosjektets videre fremdrift.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide et oppdatert plan- og kostnadsoverslag for tunnel på den rasutsatte strekningen av Sørlandsbanen i Drangsdalen i Lund kommune, for å danne grunnlag for oppstart av dette prosjektet i siste planperiode."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Regjeringens videre prioritering av utbygging på Vestfoldbanen med 8,1 km dobbeltspor Holm–Holmestrand som neste prosjekt etter Tønsberg–Barkåker. Disse medlemmer vil peke på at hele planleggingsarbeidet for dobbeltspor Holm–Holmestrand–Nykirke straks er fullført med en samlet lengde på 14,2 km, og mener at den videre prioritering for utbygging må omfatte hele denne parsellen, slik at strekningene kan bygges ut på en kostnadseffektiv og samfunnsøkonomisk lønnsom måte. Disse medlemmer viser til at former for prosjektfinansiering må vurderes for å skyve dette prosjektet frem i tid, da Vestfoldbanen, slik også

Regjeringen skriver i meldingen, er en av landets mest trafikkerte banestrekninger med stort behov for opprustning og stort potensial for økonomisk lønnsomhet.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til at ny bane mellom Porsgrunn og Skorstøl i Gjerstad kommune (59 km) vil knytte Sørlandsbanen til Vestfoldbanen sammen. I fremtiden vil dette muliggjøre kjøretid fra Oslo til Kristiansand på 3 timer og til Stavanger ned mot 5 timer. Dette betyr at Grenlandsområdet blir knyttet både mot Oslo og Kristiansand med reisetid om lag 1,5 timer, noe som vil ha stor betydning for næringsutvikling og bosetting i regionen. Fylkesdelplan for Grenlandsbanen er godkjent i Miljøverndepartementet 2001. Disse medlemmer vil peke på at det haster med å ferdigstille planleggingen av prosjektet slik at det kan startes opp så snart som mulig.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener det nå er nødvendig å sette fart på planleggingen av sammenkoplingen Vestfold- og Sørlandsbanen. Dette medlem vil øke Jernbaneverkets ramme med 100 mill. kroner, hvorav 50 mill. kroner øremerkes planleggingsmidler til sammenkopling av Vestfold- og Sørlandsbanen i første del av planperioden.

Dette medlem viser til at det i snart 20 år har vært arbeidet for ny jernbanetunnel i Drangsdalen i Lund kommune. Dette er en svært rasutsatt strekning på Sørlandsbanen hvor togtrafikken nå må gå med sterkt nedsatt fart. Forholdene hemmer transporten av folk og gods, og rasfaren utgjør en stor sikkerhetsrisiko. Dette medlem peker på at en linjeomlegging i tunnel vil øke trykgheten og redusere reisetiden. Dette medlem ber Regjeringen vurdere mulighetene for å fremskynde arbeidet med ny jernbanetunnel i Drangsdalen.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til at Venstre i sitt alternative forslag til nasjonal transportplan foreslår mer enn 30 mrd. kroner mer til jernbanen enn det som følger av Regjeringens forslag, og hvor blant annet fullfinansiering av Grenlandsbanen/Sørvestbanen inngår.

Dette medlem har i Venstres forslag til Nasjonal transportplan lagt opp til en bevilgning på 500 mill. kroner i siste periode for oppstart av prosjekter for redusert reisetid og økt kapasitet på jernbanen. På bakgrunn av nye og oppdaterte kostnadsanslag og virkningsberegninger vil det være naturlig å ta stilling til tidspunktet for oppstart av ny tunnel gjennom Drangsdalen innenfor nevnte ramme.

KYSTFORVALTNING

Komiteen viser til at et av de store investeringsprosjektene i farledene i korridoren gjelder utdyping utenfor Risavika havn i Sola kommune. Prosjektet vil bidra til økt sikkerhet og framkommelighet for større skip. Komiteen har merket seg at prosjektet skal stå ferdig i 2012.

Komiteen viser også til Regjeringen og Kystverkets konklusjoner om at utfordringene i farleden knyttet til Kjerkbåen ved Kristiansand havn skal løses ved hjelp av merking.

Komiteen viser til at farledstiltakene Grenland og Stavanger/Risavika som startes opp i andre del av planperioden fullføres etter 2019. Etter planen vil Grenland få en oppstartsbevilgning på 65 av totalt 121 mill. kroner og Stavanger/Risavika 11 av totalt 33 mill. kroner i siste del av planperioden.

Komiteen ber Regjeringen komme med en egen plan for opptrapping av slepebåtkapasitet i Sør-Norge, spesielt i forhold til behov for oljevernberedskap.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener Drammen havn må utvikles til et intermodalt godsknutepunkt. Disse medlemmer vil peke på at en forutsetning for å få til dette, er en utflytting av Jernbaneverkets godsterminal i Nybyen. Disse medlemmer forutsetter at dette skjer, for å oppnå en god intermodal løsning. Disse medlemmer forutsetter at stamnetthavna på Holmen får direkte tilknytning til stamvegene E18 og E134.

LUFTFART

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at det ligger også to ikke-statlige lufthavner med rutedrift i korridor 3: Skien lufthavn, Geiteryggen, og Notodden flyplass, Tuven. Regjeringen signaliserer i stortingsmeldingen et engangs investeringstilskudd på til sammen 12 mill. kroner i 2010 til disse to flyplassene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at Agderfylkene er vertskap for viktig eksportindustri som er avhengige av gode kommunikasjoner, med blant annet nærhet til flyplass med internasjonale ruter. Disse medlemmer vil peke på at dette må være et viktig premiss i vurderingene av den videre utviklingen av Kristiansand lufthavn Kjevik.

Komiteens medlemmer fra Høyre har merket seg at Regjeringen i meldingen vurderer det som utfordrende at det er konkurranse om flypassasjerene på det sentrale Østlands-området fra flyplas-

ser utenfor Avinor, og at en vil hensynta den økonomiske virkningen dette får for Avinor og Oslo Lufthavn når konsesjoner og eventuelle takstreguleringer skal utformes. Disse medlemmer viser til at eksempelvis Sandefjord Lufthavn A/S har konsesjonsvilkår slik at selskapet selv kan fastsette avgifter og priser på de tjenester flyplassen tilbyr, og at det heller ikke er knyttet vilkår i konsesjonen til begrensninger i åpningstidene. Disse medlemmer forutsetter at det ikke gjøres endringer i slike rammevilkår i fremtidige konsesjonsfornyelser eller konsesjonsendringer for flyplasser utenfor Avinor, annet enn i de tilfelle dette kan bidra positivt til driften, og publikumstilbudet er omforenet med de lokale myndigheter for eksempel i forhold til åpningstider.

FREMSKRITTPARTIETS MERKNADER TIL KORRIDOR 3

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at korridoren dekker en befolkningstett kyststripe mellom Oslo og Stavanger, og at korridoren betjener i alt 16 byer. Disse medlemmer påpeker at en stor andel av Norges befolkning bor langs korridor 3, og det er mange ulykkesutsatte veistrekninger i korridoren. Disse medlemmer ønsker sammenhengende motorvei på hele strekningen Oslo–Kristiansand–Stavanger, og er skuffet over at Regjeringen kun vil bygge 67 km ny firefeltsvei på denne strekningen.

Disse medlemmer viser til at prosjekter i hovedstadsområdet også er omtalt under "Utfordringer og prioriteringer i de fire største byområdene". Disse medlemmer viser til at dette også gjelder Stavangerregionen.

Disse medlemmer påpeker at disse medlemmers forslag til endringer i planrammen knyttet til enkeltprosjekter ikke spesifikt sier noe om når prosjektene skal fullføres, men kun når statlig fullfinansiering kommer på plass. Disse medlemmer vil derfor understreke at prosjektene skal fullføres så raskt som mulig innenfor rammen.

Vei

Prosjektet E18 Gulli–Langåker og Bommestad–Sky–Langangen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å fullføre utbyggingen av E18 i Vestfold i løpet av første 4-årsperiode, og dette innebærer en raskere utbygging av strekningen Bommestad–Sky enn det Regjeringen legger opp til i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Disse medlemmer viser til at bilistene med Regjeringens opplegg må betale 3,95 mrd. (inkludert 300 mill. kroner for 2006–2009) av et kostnadsanslag på 5,9 mrd. kroner, og viser til at de reelle kostnadene til bilistene vil bli enda høyere når man tar høyde for renter og innkrev-

ningskostnader. Disse medlemmer mener dette er ekstra urimelig med tanke på at prosjektene ifølge Regjeringens egne anslag vil redusere samfunnets og næringslivets transportkostnader med totalt 4,2 mrd. kroner. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen med 1 255 mill. kroner for 2010–2013, og med 3 650 mill. kroner for perioden 2010–2019.

Prosjektet E39 Eiganestunnelen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker viktigheten av å bygge sammenhengende motorvei på strekningen Oslo–Kristiansand–Stavanger, og mener at det er ekstra viktig å investere i infrastruktur i og rundt de største byene. Disse medlemmer viser til at E39 gjennom Stavanger har svært høy årsdøgntrafikk, og at deler av veien ikke er tilpasset trafikkmengdene. Disse medlemmer er derfor skuffet over at Regjeringen vil at bilistene gjennom bompenger skal betale 800 mill. kroner av et kostnadsanslag på 1,6 mrd. kroner for prosjektet E39 Eiganestunnelen. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen med 200 mill. kroner for 2010–2013, og med 800 mill. kroner for perioden 2010–2019.

E18 Langangen–Dørdal

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det ikke står noen ting i Nasjonal transportplan 2010–2019 om hva kostnadene ved utbyggingen av strekningen Langangen–Dørdal vil være, og at det heller ikke står noe om oppstart i perioden 2010–2013. Disse medlemmer påpeker imidlertid at Arbeiderpartiets stortingsrepresentanter i Telemark i TA 13. mars 2009 hevdet at totalkostnad for prosjektet er 2,6 mrd., og at utbyggingen kan starte opp allerede i 2012 med 500 statlige mill. Dette stemte ikke med de faktiske forholdene i NTP som ble lagt frem dagen etterpå. Disse medlemmer viser til at Bård Hoksrud tok opp dette med statsråden i skriftlig spørsmål, Dokument nr. 15:877 (2008–2009), der statsråden svarte at det legges opp til optimal framdrift i planlegging av utbyggingen av E18 Langangen–Dørdal i Telemark med mulig med oppstart i siste del av fireårsperioden 2010–2013. Disse medlemmer viser til at statsråden ikke kunne bekrefte kostnadsanslaget på 2,6 mrd. kroner. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen med 500 mill. kroner for 2010–2013, og med 4 600 mill. kroner for hele perioden 2010–2019.

4-felts motorvei E18 Tvedestrand–Arendal

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til E18 mellom Tvedestrand og Arendal i Aust-Agder etter åpningen av OPS-pro-

sjektet Grimstad–Kristiansand vil være den strekningen på E18 gjennom Agderfylkene med dårligst standard. Disse medlemmer viser til at det ikke står noe i Nasjonal transportplan 2010–2019 om verken prosjektkostnad eller statlig finansiering, men viser til at det er nevnt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) som et prosjekt som kan prioriteres i siste seksårsperiode betinget av tilslutning for delvis bompengefinansiering. Disse medlemmer viser til statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen, der det fremkommer et kostnadsanslag på 3 mrd. kroner for prosjektet, og at Regjeringen har satt av 300 mill. statlige kroner til prosjekter på strekningen. Disse medlemmer vil samtidig understreke viktigheten av at det i forbindelse med prosjektet prioriteres en trygg avkjørsel fra E18 og god forbindelse ned til Arendal Havn Eydehavn. Disse medlemmer ønsker full statlig finansiering av prosjektet. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen med 200 mill. kroner for 2010–2013, og med 2 700 mill. kroner for perioden 2010–2019.

4-felts E18 ny Varoddbru

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at den tekniske levetiden på nåværende Varoddbru i Kristiansand er beregnet til 2017. Disse medlemmer viser til statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen, der det fremkommer et kostnadsanslag på 390 mill. kroner for prosjektet, og prosjektet er planlagt i siste halvdel av planperioden med full statlig finansiering. Disse medlemmer støtter prosjektet.

4-felts motorvei E39 Kristiansand–Sandnes

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker sammenhengende motorvei fra Kristiansand til Stavanger, og ønsker å gjennomføre dette som ett enkelt prosjekt. Disse medlemmer viser til at en slik motorvei må kobles sammen med eksisterende motorvei fra Grimstad til Kristiansand og fra Sandnes til Stavanger, og at strekningen Sandnes–Kristiansand i dag er på 218 km. Disse medlemmer viser til at Regjeringen i NTP 2010–2019 nevner potensielle bompengefinansierte E39-prosjekter som Gartnerløkka–Hannevikdalen og Ålgård–Sandved mellom Sandnes og Kristiansand, uten at verken kostnadsanslag eller plan for statlige midler er med. Disse medlemmer mener det er mer naturlig å innlemme disse prosjektene i ett stort E39-prosjekt, enn å bygge dem hver for seg. Disse medlemmer vil vise til at en ny motorvei fra Kristiansand til Sandnes vil kunne være vesentlig kortere enn dagens vei, og at strekningen Kristiansand–Mandal–Sandnes er 170 km i luftlinje. Disse medlemmer vil ha full statlig finansiering av prosjektet, og oppstart innen 2013. Disse medlemmer antar

at ny 4-felts motorvei fra Kristiansand–Sandnes vil koste i størrelsesorden 20 mrd. kroner, og ønsker oppstart i første del av planperioden og samlet bevilgning for hele prosjektet. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 8 mrd. kroner for perioden 2010–2013 og 12 mrd. kroner for perioden 2014–2019.

Kristiansand havn som intermodalt knutepunkt

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker å legge til rette for Kristiansand havn som intermodalt knutepunkt med høyere kapasitet enn dagens havn, og dette gjelder særlig tilrettelegging for gods på bane.

4-felts E39 Smiene–Harestad (Byprosjekt Stavanger)

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at E39 Smiene–Harestad ligger inne i siste del av planperioden med forutsetning om delvis bompengefinansiering, og at prosjektet i forbindelse med Nasjonal transportplan 2006–2015 ble operert med et kostnadsanslag på 160 mill. 2004-kroner. Disse medlemmer viser til at det i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010–2019 verken er lagt frem kostnadsanslag eller plan for statlig finansiering, men at prosjektet ifølge svar på NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen har et kostnadsanslag på 390 mill. kroner hvorav 230 mill. kroner i bompenger. Disse medlemmer øker på denne bakgrunn planrammen med 230 mill. kroner for 2014–2019.

4-felts E18 motorvei Grimstad–Arendal

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det har blitt bygd 4-feltsvei mellom Kristiansand og Grimstad, og at disse medlemmer også foreslår et prosjekt med 4-felts motorvei mellom Arendal og Tvedestrand. Disse medlemmer mener derfor at det vil være naturlig å også oppgradere E18 mellom Grimstad og Arendal til 4-felts motorvei, med målsetting om oppstart innen 2013. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen med 180 mill. kroner for 2010–2013, og med 1 800 mill. kroner for perioden 2010–2019.

4-felts E18 Tvedestrand–Dørdal

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine forslag om å bygge 4-felts E18 motorvei på strekningene E18 Langangen–Dørdal og E18 Arendal–Tvedestrand. Disse medlemmer viser til at E18 mellom Dørdal og Tvedestrand-strekningen i dag er på 54,2 km, og at det er lite rom for å forkorte strekningen. Disse med-

lemmer antar derfor at utvidelse til motorvei på denne strekningen vil koste 3 mrd. kroner, og øker planrammen med tilsvarende for perioden 2014–2019.

E18 Vestkorridoren

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil understreke viktigheten av E18 Vestkorridoren mellom Oslo og Drammen for transporten gjennom korridor 3.

Disse medlemmer mener at det er et ufravikelig krav at ny E18 Vestkorridoren har vesentlig høyere kapasitet enn den nåværende veien. Disse medlemmer ønsker en raskere gjennomføring av prosjektet enn gjeldende plan, med oppstart så raskt som overhodet mulig.

Modulvogntog

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker at strekningen E18 Oslo–Larvik inngår i prøveprosjektet med modulvogntog på norske veier. Disse medlemmer vil også poengtere at dette er et viktig miljøtiltak, siden man kan frakte mer gods med færre biler. Disse medlemmer ønsker på sikt at det norske stamnettet blir godt nok til at modulvogntog kan brukes på alle strekninger i stamnettet.

Rv 23 4-feltsvei Dagslett–Linnes–Lier

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Oslofjordforbindelsen ved Drøbak avlaster veinettet i Oslo og forkorter avstanden mellom vest og øst, men at forbindelsen til E18 på vestsiden av fjorden er for dårlig. Disse medlemmer viser til at planlegging av Dagslett og Lier har pågått i mange år. Disse medlemmer viser til at 4-feltstunnel mellom Dagslett og Linnes har en prislapp på 1 mrd. kroner. Disse medlemmer viser til statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen der prosjektet rv 23 Dagslett–Linnes–Lier har et kostnadsanslag på 3,5 mrd. kroner hvorav 1 mrd. er foreløpig satt av i statlige midler. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen med 300 mill. kroner for perioden 2010–2013, og med 2 200 mill. kroner for perioden 2014–2019.

Rv 41 mot Kjevik flyplass

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti legger stor vekt på samspillet mellom ulike transportformer, og ønsker å bedre forbindelsen fra E18 i Kristiansand til Kristiansund Lufthavn, Kjevik. Disse medlemmer viser til at veiforbindelsen til flyplassen kan bli en utfordring ved en utvidelse. Disse medlemmer er positive til at veien legges

i ny trasé, eventuelt med tunnel, frem til Kjevik, samt alternativ tilbringervei.

Rv 456 Vågsbygd–E39

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å bedre fremkommeligheten i Kristiansand, og viser til at rv 456 Vågsbygdiveien er hovedvei for en stor del av Kristiansands befolkning og har store trafikkavviklingsproblemer. Disse medlemmer viser til at Statens veivesen region Sør og Kristiansand derfor har jobbet med planlegging av ny trasé. Disse medlemmer viser til at kostnadene ved prosjektet er beregnet til å være 1,6 mrd. kroner, og disse medlemmer øker derfor planrammen for perioden 2010–2013 med 1,6 mrd. kroner.

E18 Bjørvikaprojektet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Bjørvikaprojektet ble behandlet som egen sak i Innst. S. nr. 200 (2004–2005). Disse medlemmer viser til statsrådens svar på NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen, der det kommer frem at Regjeringen ønsker å bruke 110 mill. kroner på prosjektet i perioden 2010–2013, og at bilistene skal bidra med 1 mrd. kroner i såkalt annen finansiering i samme periode. Disse medlemmer mener at statens skal fullfinansiere prosjektet, og øker derfor planrammen for 2010–2013 med 1 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at listen ovenfor ikke er uttømmende. Disse medlemmer ønsker i tillegg til de spesifiserte prosjektene å bruke totalt 16 579 mill. kroner for samtlige transportkorridorer for perioden 2010–2034. Disse medlemmer viser til at dette for denne transportkorridoren innebærer 1 609 mill. kroner i perioden 2010–2019, 463 mill. kroner for perioden 2020–2034, og 2 072 mill. kroner for hele planperioden 2010–2034. Disse medlemmer mener at det kan være aktuelt å prioritere prosjekter som for eksempel rv 319 Tørkop, Eik, rv 311 utenom Åsgårdstrand sentrum, rv 310 nord for Horten og rv 469 Hidra landfast.

Rassikring

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at disse medlemmer ønsker 1 mrd. kroner ekstra på rassikring hvert eneste år utover Regjeringens forslag. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at disse midlene også kommer denne transportkorridoren til gode, og viser til tabellen i sine generelle merknader i innstillingens kapittel 1.2.2.

Disse medlemmer viser til at dette utgjør ca. 215 mill. kroner for korridor 3 i perioden 2010–2019, og 538 mill. kroner for perioden 2010–2034.

Jernbane

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å bruke totalt 60 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbaneinvesteringer i perioden 2010–2019. Disse medlemmer vil dessuten investere 90 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbane i perioden 2010–2034 hvis man legger til grunn at Regjeringen opprettholder et tilsvarende investeringsnivå som i St.meld. nr. 16 (2008–2009).

Disse medlemmer ønsker primært å benytte disse midlene til bygging av dobbeltspor på strekningene Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer, samt kryssingsspor for godstog.

Oslo-prosjektet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er riktig å satse på jernbane til persontransport der det er trafikkgrunnlag for dette, og mener det er viktig å bedre driftsstabiliteten ved å fornye og oppgradere jernbaneinfrastrukturen i Oslo-området. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at det er behov for store strukturelle endringer når det gjelder jernbanen, og vil vise til sine merknader om dette i innstillingens kapittel 1.2.2.

Nytt jernbanestrekk godstransport Røyken–Tofte

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Tofte har flere skipsanløp enn Drammen. Disse medlemmer ønsker derfor å utrede en forlengelse av Spikkestadbanen fra Røyken til Tofte med tanke på godstransport.

Ny bane Porsgrunn–Skorstøl (Grenlandsbanen)

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker en ny bane mellom Porsgrunn og Skorstøl i Gjerstad kommune (59 km) for å knytte Sørlandsbanen til Vestfoldbanen. Disse medlemmer viser til at dette i fremtiden vil muliggjøre reisetid fra Oslo til Kristiansand ned mot 3 timer og til Stavanger ned mot 5 timer. Dette betyr at Grenlandsområdet blir knyttet både mot Oslo og Kristiansand med reisetid på 1,5 timer, noe som vil ha stor betydning for næringsutvikling og bosetting i regionen. Fylkesdelplan for Grenlandsbanen er godkjent i Miljøverndepartementet 2001. Disse medlemmer ønsker prosjektfinansiering for parsellen. Prosjektet ses på som en naturlig forlengelse av Eidangerforbindelsen, jf. merknader i korridor 3, og de utredninger omkring dobbeltspor som igangsettes

her. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen med 2,5 mrd. kroner for perioden 2010–2013 og med 2,5 mrd. kroner for perioden 2014–2019.

Ny bane Farriseidet–Porsgrunn (Eidangerforbindelsen)

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker på sikt å koble Sørlandsbanen og Vestfoldbanen sammen på en bedre måte, og støtter forslaget om å bygge ny bane mellom Farriseidet og Porsgrunn som et ledd i dette arbeidet. Disse medlemmer viser til at prosjektet har et kostnadsanslag på 3,69 mrd. kroner, hvorav 776 mill. kroner for perioden 2010–2013, men at dette bygger på en forutsetning om å bygge enkeltsporet jernbane. Disse medlemmer viser til statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 163 fra komiteen, der det kommer frem at foreløpige tall fra Jernbaneverket antyder et kostnadsoverslag på i størrelsesorden 5,2 mrd. kroner for dobbeltsporet bane, mot enkeltspor med kryssingsspor på ca. 3,7 mrd. kroner. Disse medlemmer ønsker dobbeltsporet Eidangerforbindelse, og øker på denne bakgrunn planrammen med 315 mill. kroner for 2010–2013 og 1 151 mill. kroner for planperioden 2010–2019.

Sørlandsbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sin politikk om tilrettelegging for godstransport på jernbanestrekninger, ønsker å legge til rette for å doble kapasiteten på Sørlandsbanen gjennom tilrettelegging for kjøring av godstog på inntil 800 meter.

Drangsdalen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at maksfarten på tog i Drangsdalen er på 20 km/t grunnet stor rasfare og dårlig fremkommelighet. Disse medlemmer mener at det er viktig å eliminere flaskehalsen for transporten. Disse medlemmer ønsker derfor å utbedre strekningen i løpet av planperioden. Disse medlemmer viser til at disse medlemmer ønsker å bruke totalt 60 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbaneinvesteringer i perioden 2010–2019, og mener at det vil være naturlig å utbedre en prioritering av jernbanen i Drangsdalen innenfor denne rammen. Disse medlemmer antar at prosjektet vil være vesentlig billigere enn utbyggingen av dobbeltspor rundt de største byene.

Dobbeltspor Sandnes–Stavanger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at lokaltog til persontran-

sport er en god transportløsning rundt de største byene i Norge, og stiller seg derfor positive til utbygging til dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger.

Prosjektet Dobbeltspor Holm–Holmestrand

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter utbygging av Vestfoldbanen på strekningen Holm–Holmestrand, men er skeptisk til at utbyggingen på Vestfoldbanen deles opp for mange små prosjekter. Disse medlemmer ønsker i større grad en sammenhengende utbygging, og mener man kan bygge ut hele strekningen ned til Farriseidet som ett enkelt prosjekt.

Sjøtransport

Farleder

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter Regjeringens forslag til farledstiltak knyttet til Farsund Havn og innseilingen til Grenland, og utdyping av Risavika/Stavanger havn. Disse medlemmer viser til sine merknader nedenfor om utvikling av Risavika havn som transportknutepunkt.

Kristiansand Havn som intermodalt knutepunkt

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Kristiansand Havn er en av Norges viktigste havner, med direkte tilknytning til både hovedveisystemet og Kristiansand Lufthavn Kjevik. Disse medlemmer ønsker å videreutvikle Kristiansand Havn som intermodalt knutepunkt, ved å legge til rette for økt bruk av godstransport på jernbane.

Risavika havn

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å se nærmere på hvordan Risavika havn kan videreutvikles som et knutepunkt med jernbaneforbindelse til Sola lufthavn og Sørlandsbanen. Disse medlemmer viser til at dette blant annet vil kunne innebære togbasert persontransport mellom havnen og Stavanger Lufthavn Sola.

Disse medlemmer viser til at sjøen i motsetning til motorveier og jernbane er en gratis transportåre uten store investeringsbehov, men stiller krav til effektive havner og godt utbygget landbasert infrastruktur. Disse medlemmer har derfor fremmet et forslag i Dokument nr. 8:48 (2008–2009) om en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, samt forslaget i innstillingens kapittel 1.2.2. Disse medlemmer mener at rammene til kystformål skal være del av en slik stortingsmelding.

Lufttransport

Kristiansand Lufthavn Kjevik

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å forlenge rullebanen på Kristiansand Lufthavn Kjevik, og mener dette må ses i sammenheng med disse medlemmers forslag om ny rv 41 fra E18 til flyplassen. Disse medlemmer viser til at kostnadene ved dette har blitt anslått til 200 mill. kroner. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen tilsvarende.

Sandefjord Lufthavn Torp

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Sandefjord Lufthavn Torp drives med konsesjon fra Samferdselsdepartementet, og er en av de få store flyplassene i landet som ikke er eiet og drevet av staten ved Avinor. Disse medlemmer ønsker at Torp og andre flyplasser utenfor Avinor bør ha så like økonomiske og driftsmessige rammebetingelser i forhold til Oslo Lufthavn Gardermoen som mulig. Disse medlemmer viser til at konsesjonen for Sandefjord Lufthavn Torp skal fornyes og går inn for at konsesjonen gis for en periode på minst 20 år.

Gullknapp

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det nå jobbes med å utvide rullebanen på Arendal Lufthavn Gullknapp til 1 440 meter slik at flyplassen kan ta ned fly med inn-til 50 seter, og at det er laget planer som viser at flyplassen har en meget gunstig hindersituasjon som gjør at rullebanen lett kan utvides til over 2400 meter. Disse medlemmer viser til at dagens kon-

sesjon er svært begrenset. Disse medlemmer vil stille seg positive til eventuelle planer fra Arendal, Froland og Tvedestrand om å utvide flyplassen som et alternativ for charteroperatører og lavprisselskaper. Disse medlemmer mener at staten i en slik situasjon blant annet bør kunne bidra ved å finansiere ny adkomstvei.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker statlige kjøp av flyplasstjenester finansiert over de årlige statsbudsjettene istedenfor kryssfinansiering. Disse medlemmer viser til sitt forslag i innstillingens kapittel 1.2.2 om en slik stortingsmelding om luftfart, jf. forslag i Dokument nr. 8:16 (2008–2009).

10.3.4 Korridor 4: Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at korridoren er den sentrale ferdssåren langs kysten i Sør-Norge og at korridoren omfatter de tre største storbyområdene utenom Oslo: Stavanger, Bergen og Trondheim. Korridoren knytter sammen områder med et sterkt eksportrettet og transportkrevende næringsliv.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til Regjeringens forslag til investeringsprogram for korridor 4 i perioden 2010–2019, og har merket seg at forslaget innebærer at det avsettes betydelige midler til flere nybyggings- og oppgraderingsprosjekter:

Riksveg-, jernbane-, farleds- og fiskerihavneprosjekter (mill. 2009-kroner)

Prosjekt	Kostnads- over- slag	Statlige midler 2010–2013	Statlige midler 2014–2019	Annen finans.
E39 Jektevik–Sandvikvåg	70	30		40
E39 Nyborgkrysset, inkl refusjon	100		30	70
E39 Vågsbotn–Hylkje	180	180		
E39 Torvund–Teigen	340	340		
E39 Kvivsvegen, ekskl refusjon	1 010	1 010		
E39 Svegatjørn–Rådal	3 800	550	1 090	2 160
E39 Lavik ferjekai	110	110		
E39 Vadheim–Sande–Førde	-	300	200	
E39 Førde–Årdal–Skei–Hornindal	-	150	1 350	
E39 Høggjølen–Harangen	360	100	260	
E39 Hjartåberga	450	450		
Rv 13 Øvre Granvin–Voss grense/Mønshaug–Palmafoss (inkl. rassikring)	650	210	180	260
Rv 13 Bugjelet–Brimnes	70	70		

Rv 13 Øvre Vassenden	150		150
Rv 13 Deildo	220		220
E39 Staurset–Vinjeøra	100		100
E39 Leirvika–Renndalen	100		100
E39 Betna–Klettelva–Hestneset	400		400
E39 Kjøs bru–Grodås	150		150
E39 Vikanes–Romarheim	700		700
E39 Nyborg–Klauvaneset	1 200		300 900
RV555 Sotrasambandet	3 000		400 2 600
E39 Rogfast	6 000		300 2 900
E39 Loteberget	100		100
Lepsøyrevet nord for Ålesund	259	259	
E39 Knutset–Høgset	100		100
E39 Renndalen–Staurset, inkl. refusjon	220	220	
Rv9 Tveit–Langeid	120	90	30
Rv 13/7 Hardangerbrua	1 620	220	1400
Farled Åramsundet del 1	27	27	
Farled Måløysundet (under brua)	26	26	
Farled Måløysundet (Trollebøflua)	20	20	
Farled Skatestraumen/Hornellflua	8	8	
Farled Leiskjærgrunnen, Flora	20	20	
Farled Vatilestraumen	93	93	
Farled Karmsundet (V.Storesundflu)	22	22	
Farled Karmsundet (Nord om brua)	9	9	
Farled Karmsundet (Husøy/Melandsflu)	102	Oppstart i 1. plan periode 59	Ferdigstil- lelse i 2. periode 43
Farled Ringholmen	22		22
Farled Ålesund havn	101		101
Farled Vaulane	44		44
Farled Djupflua	27		27
Farled Skatestraumen, Skaten	17		17
Farled Stad skipstunnel	1 800		200
Farled Ytre Steinsund	13		13
Farled Færøyfluene	22		22
Fiskerihavn Fosnavåg, Herøy	49	49	
Fiskerihavn Gjerdsvika, Sande	119		119
Fiskerihavn Roald, Giske	33		33
Fiskerihavn Rindarøy, Aukra	32		32
Fiskerihavn Rabben-Salthella, Austevoll	220		220

OPPSUMMERING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, støtter Regjeringens forslag til investeringsprogram, ramme til program-

områder og prioriteringer innenfor programområdene i korridoren.

Flertallet viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengesproposisjon er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet ev. mulighet til å ta opp lån og starte for statlige midler

bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjektene.

Flertallet viser til at tiltak i innseilingen til Ålesund ligger inne i andre del av planperioden og er med i de aktuelle tabeller, men at det ikke er beskrevet nærmere i stortingsmeldingen. Omtalene er falt ut i meldingen iflg. brev fra departementet datert 28. april 2009, og skal være følgende:

"Innseilingen til Ålesund (Flatholmen og Aspevågen).

I innseilingen til Ålesund er det planlagt flere tiltak. Utdypingen i Aspevågen, med en viktig fiskerihavn, vil ha betydning for sikkerheten til større fiskebåter. Utenfor ny containerhavn på Flatholmen vil det også foretas utdyping."

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til sine merknader under kapittel 1.2.3 Generelle merknader fra Høyre, og her omtalen av Høyres transportplan. Disse medlemmer vil også vise til sine generelle korridormerknader under kapittel 10.2.2, (merknader under nasjonale transportkorridorer).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine generelle merknader under kapittel 1.2.4 hvor det fremgår at dette medlem vil øke rammen med 15 mrd. kroner for planperioden ut over Regjeringens forslag, med hovedvekt på tiltak knyttet til trafikkisikkerhet.

Komiteens medlem fra Venstre viser for øvrig til sine generelle merknader hvor prioriteringene innenfor korridorene fremkommer.

VEG

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg Regjeringens langsiktige mål om å få gul midtstripe på hele E39, og at investeringsprogrammet legger opp til at antall km uten gul midtstripe i denne korridoren skal halveres i løpet av planperioden.

Flertallet vil understreke at programområdene

- mindre utbedringer
- gang- og sykkelveger
- trafikkisikkerhetstiltak
- miljø- og servicetiltak
- kollektivtrafikktiltak

har stor betydning for miljø og trafikkisikkerhet i vegsektoren. Mulighetene til å nå de viktige målene om færre drepte og skadde, lavere utslipp og redusert støy fra vegtransporten avhenger i stor grad av at disse programområdene prioriteres høyt.

E39

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at E39 mellom Stavanger og Trondheim er en viktig transportåre langs kysten. Veien er viktig for det mangfoldige, transportkrevende og sterkt eksportretta næringslivet i regionen.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det er lagt til grunn en ramme på 2 080 mill. kroner til programområdene på E39 mellom Stavanger og Ålesund i perioden 2010–2019, 720 mill. kroner av dette i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriterer Regjeringen trafikkisikkerhetstiltak med blant annet midtrekkverk på enkelte strekninger på Haugalandet og Stord, og utbedring av kryss. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer, utbedring av ferjekaier og tiltak for å ta igjen forfall. I tillegg prioriteres statlige midler til oppfølging av Haugalandspakka.

Dette flertallet viser til at det er lagt til grunn en ramme på 630 mill. kroner til tiltak innenfor ulike programområder på E39 mellom Ålesund og Trondheim i perioden 2010–2019, hvorav 240 mill. kroner i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen foreslår Regjeringen en prioritering av bygging av gang- og sykkelveger og trafikkisikkerhetstiltak som etablering av midtrekkverk øst for Molde, samt utbedring av kryss. I tillegg prioriteres mindre utbedringer med vekt på forbedring av ferjekaier.

Dette flertallet viser til Regjeringens omtale av Ryfast i stortingsmeldingen. Det statlige bidraget til realisering av prosjektet gis gjennom bidrag til Eiganestunnelen, som av lokale myndigheter er ansett som en forutsetning for bygging av Ryfast. Ryfast er tenkt koblet på vegnettet i Stavanger gjennom et planlagt kryss i Eiganestunnelen.

Dette flertallet viser for øvrig til at Regjeringen også foreslår at en del av rassikringsramma disponeres til mindre rassikringstiltak i korridoren, tiltak ut over de prosjektene som framkommer av tabellen over investeringsprosjektene.

Dette flertallet viser til det som står i kapittel 10.4 "Investeringer i transportkorridorene 2010–2019":

"En sterk opprustning av korridor 4 mellom Stavanger, Bergen, Ålesund og Trondheim er et hovedsatsningsområde for Regjeringen, dels for å styrke bosetting og næringsliv på Vestlandet, dels for å avlaste Østlandet for gjennomgangstrafikk."

I kapittel 10.4.1.2 "Programområder på riksveg" settes det av 240 mill. kroner i statlige midler til E39 Ålesund–Trondheim i perioden 2010–2013 og 630 mill. krone i perioden 2010–2019. Dette skal blant annet benyttes til planlegging og grunnverv.

Dette flertallet viser til at Regjeringen i sitt NTP-forslag viser vilje til å satse på prosjekter som bidrar til redusere antallet ferjesamband på kyststamvegen E39. Regjeringens argument for en slik satsing knyttes til bedre framkommelighet og utvikling av større, sammenhengende bo- og arbeidsmarkedsregioner.

Dette flertallet understreker betydningen av at transport kan skje mest mulig forutsigbart og effektivt. Dette flertallet viser til at fylkeskommunene i høringene i forbindelse med stortingsmeldingen uttrykte at en ferjefri kyststamveg må være et langsiktig mål.

Dette flertallet peker på at det er viktig at ferjesambandene langs E39 har hyppige og stive rutefrekvenser både dag og natt.

Et tredje flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, støtter Regjeringens mål om at om lag 140 km riksveg skal få gul midtstripe i løpet av planperioden. Dette innebærer at vegbredden må utvides til minst 8,5 m. Dette flertallet registrerer at dette vil mer enn halvere antallet km uten gul midtstripe, noe som er særlig viktig for næringstransporten og den tidvis store turisttrafikken.

Dette flertallet er klar over at det er en utfordring å utvikle sammenhengende bo- og arbeidsmarkedsregioner i områder med mange og lange fjorder. Enkelte fjordkryssingsprosjekter vil i stor grad bidra til å utvikle mer attraktive bo- og arbeidsmarkedsregioner. En forbedring i ferjetilbudet med hyppigere avganger på dag- og nattetid vil på enkelte samband også bety mye for den regionale utviklingen.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre anser ferjefri kyststamvei (E39) som en høyt prioritert oppgave i neste planperiode. Ferjekryssinger på en av landets viktigste næringstransportkorridorer er en stor ulempe for rasjonell logistikk, og dermed konkurransevridende.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme hensiktsmessige enkeltstrekninger på E39-Kyststamveien, organisert som OPS-prosjekt i løpet av planperioden 2010–2019."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil gå inn for at landets viktigste "eksportvei" gjøres tilnærmet ferjefri og oppgraderes til forsvarlig standard så snart som mulig. Disse medlemmer vil derfor at følgende prosjekter på E39 Kyststamveien startes opp og realiseres som OPS-prosjekt i løpet av planperioden: "Rådal–Svegatjønn", "Rogfast", "Møreaksen", "Nyborgtunnelen" og "Hordfast".

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til sine merknader om E39 under punktet "Vei" i korridor 4.

E39 Stavanger–Bergen–Ålesund

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er tilfreds med at viktige prosjekt på strekninga blir fullført allerede i første fireårsperiode, for eksempel gjelder dette Nyborgskrysset i Bergen, Hordaland, og strekningen Torvund–Teigen i Sogn og Fjordane. Flertallet merker seg at det foreslås statlige oppstartsmidler i første del av planperioden til å bygge firefelts veg mellom Svegatjønn og Rådal i Hordaland, forutsatt Stortingets tilslutning til delvis bompengefinansiering.

Flertallet vil peke på den betydningen Rogfast kan få for å stimulere til ytterligere verdiskaping i regionen. Flertallet støtter at Regjeringa har satt av oppstartsmidler til Rogfast i siste del av planperioden, men er enig med Regjeringa i at det er viktig å kvalitetssikre prosjektet nærmere.

Flertallet har merket seg at bo- og arbeidsmarkedsregionen på Søre Sunnmøre blir styrket ved etableringen av Eiksundsambandet og realiseringen av Kvivsvegen, og er kjent med at Statens vegvesen har varslet et behov for å bedre trafikkflyten gjennom Volda sentrum.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til at Lotetunnelen og området rundt, representerer en av de mest trafikkfarlige strekningene på E39. Disse medlemmer mener det er en prioritert oppgave å finne en løsning for å rassikre området rundt, og at dette må gjennomføres som strakstiltak.

Komiteens medlem fra Venstre vil også utbedre Lotetunnelen til tilstrekkelig standard innenfor de avsatte midlene til satsingen på kyststamvegen

E39 gjennom Venstre Nasjonale transportplan, med sikte på oppstart tidlig i siste del av planperioden.

Rv 9 og rv 13

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at det er lagt til grunn en planramme på 400 mill. kroner til tiltak innenfor ulike programområder på rv 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv 13 Jøsandal–Voss i perioden 2010–2019. 150 mill. kroner er planlagt bevilget i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet mindre utbedringer og trafikksikkerhetstiltak.

Flertallet har også merket seg at Regjeringen vil vurdere ytterligere statlige midler til utbedringer av rv 9 i Setesdal, blant annet i arbeidet med handlingsprogrammet. Sammen med de tilsagn som er gitt om lokale midler er dette et viktig signal som kan resultere i oppgradering av flere strekninger i Setesdalen.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyres transportplan vil frigjøre betydelige økonomiske ressurser, fordi Høyre vil realisere vei og jernbaneprosjekter som OPS-løsninger i stor skala, og viser i denne sammenheng til sitt forslag om OPS-løsninger på prioriterte strekninger på korridor 4.

Disse medlemmer viser til at viktige riksvegstrekninger derfor vil kunne prioriteres og realiseres tidligere med Høyres plan for helhetlig opplegg i samferdselspolitikken.

Disse medlemmer peker på at i korridor 4 gjelder dette særlig følgende prosjekter på: E 39; Jektevik–Sandvikvåg, Vågsbotn–Hylkje, Vikanes–Romarheim, Førde–Hornindal, Kjøs bru–Grodås, Høggjølen–Harangen, Betna–Hestneset og Knutset–Høgset.

På rv 13 vil disse medlemmer vise til at følgende prosjekter vil kunne forseres; strekninger på rv 13 i Vossapakko, Bugjelet–Kinsarvik og Deildo.

På rv 9 vil disse medlemmer hevde at Regjeringens fremdriftsopplegg for en tjenlig stamvei gjennom Sætedalen er altfor lite ambisiøs, og vil be om at handlingsprogrammene blir fulgt opp med midler til fullføring av Sætedalspakka.

Disse medlemmer viser og til at forseringen og prioriteringen av midler som følge av gjennomføringen av Høyres transportplan, også vil gjelde Bergensprogrammet, som vil kunne forseres og imøtekommet med forventet statlig andel av finansieringen. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til sine merknader til Bergensprogrammet.

Disse medlemmer vil peke på at Sotrasambandet, en ny forbindelse mellom Bergen og Sotra, er svært påkrevet på grunn av sterk økning i trafikken.

Disse medlemmer fremsetter derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om Sotrasambandet på rv 550, organisert og realisert som et OPS-prosjekt så snart som mulig."

Disse medlemmer vil fremheve "45 minutters" regionen i Sogn og Fjordane som et svært viktig tiltak på Kystvegen mellom Måløy og Florø. Selv om dette ligger på det fremtidige fylkesvegnettet, vil disse medlemmer fremheve prosjektet Bremanngersambandet, og bidra til at 200 mill. kroner fra Høyres økte ramme til fylkesveiene prioriteres dette prosjektet i første del av perioden.

Disse medlemmer mener at rv 13 må få riksvegstatus hele veien fra Sandnes–Vangnes. Denne veistrekningen som også kalles Fjordveien, er en viktig indre ferdselsåre langs Vestlandet.

Disse medlemmer mener parsellen på rv 60 Olden–Innvik, har en så sentral plass i transportsystemet i Nordfjord at parsellen snarest må utbedres og strekningen Stryn–Byrkjelo må få riksvegstatus, og beholdes som statlig ansvarsområde.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen beholde strekningen Byrkjelo–Stryn på rv 60 som riksvegstrekning."

Rassikring

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Venstre, vil peke på at rassikring er viktig i korridor 4, og legger merke til de positive tilbakemeldingene som har kommet fra fylkene og fra Den nasjonale rassikringsgruppe på den store økningen i rassikringspotten som ligger inne i planperioden.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener rassikring må prioriteres i langt større grad. Det trengs mer kunnskap og informasjon, og større bevilgninger til rassikringsarbeid. Dette medlem mener det er uakseptabelt at folk enkelte steder må leve i konstant frykt for ras. Dette medlem viser til sine merknader om rassikring under kapittel 6.3.2.2, samt sine generelle merknader under kapittel 1.2.4 hvor det fremgår at dette medlem vil øke rammen med 15 mrd. kroner for planperioden ut over Regjeringens forslag, med hovedvekt på tiltak knyttet til trafikksikkerhet.

Møreaksen

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Møreaksen vil gi fast forbindelse mellom Molde,

Ålesund og Kristiansund. Dette vil gi en større bo- og arbeidsmarkedsregion i ytre deler av Møre og Romsdal. Dette medlem vil vektlegge planleggingen av dette prosjektet over avsatte planleggingsmidler.

LUFTFART

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, merker seg ønsket om å få opprettet et flysamband nordover både fra Florø og fra Ørsta/Volda.

SJØTRANSPORT

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, er opptatt av å legge til rette for at mer gods kan gå sjøvegen, og mener derfor det er positivt at Måløy havn er utpekt som stamnetthavn likedan som Florø havn.

Stad skipstunnel

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at det er satt av midler til Stad skipstunnel i andre del av planperioden (200 mill. kroner). Flertallet ser at Stad skipstunnel vil legge til rette for en bedre samlet transportløsning og føre til tryggere sjøtransport langs et særlig kritisk punkt ved kysten.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre fremsetter følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede muligheten for å realisere Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt."

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti er svært opptatt av at Stad skipstunnel må realiseres. Dette medlem viser til at Regjeringen foreslår 200 mill. kroner i siste del av planperioden til et prosjekt som, dersom det skal realiseres, krever betydelig planlegging og finansiering. Dette medlem viser til at Regjeringen knytter en rekke forutsetning til midlene, herunder forbehold om at Regjeringen beslutter å gå videre med prosjektet. Det fremgår av meldingens omtale av prosjektet, at Regjeringen på egnet måte vil komme tilbake til Stortinget med en samlet vurdering, men en konkret fremdriftsplan er imidlertid ikke skissert. Dette medlem mener dette er altfor uforpliktende, og at Regjeringen ikke har kommet langt nok i denne saken.

Dette medlem er skuffet over at Regjeringen ikke har fremlagt en konsekvensutredning innen stortingsperiodens utløp i 2009.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til det sterke engasjementet for en skipstunnel ved Stad. En slik skipstunnel vil ha stor betydning for økt transport av passasjerer og gods sjøvegen, som et miljøvennlig alternativ til frakt på vei, det vil øke tryggheten til de sjøreisende og være et viktig opplevelsesprodukt i reiselivssammenheng.

Dette medlem vil prioritere planleggingen av prosjektet, med utarbeidelse av virkningsberegninger og kostnadskalkyler, og på bakgrunn av dette vurdere sikte på oppstart av prosjektet i siste periode.

FREMSKRITTPARTIETS MERKNADER TIL KORRIDOR 4

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at korridor 4 er den sentrale ferdselsåren langs vestkysten i Sør-Norge, og at korridoren betjener de tre største byområdene utenom Oslo, dvs. Stavanger, Bergen og Trondheim. Disse medlemmer viser til at det er mye eksportrettet virksomhet som fiskeoppdrett og fiskerier, men at denne eksporten i hovedsak går via andre korridorer til markedene i utlandet. Disse medlemmer påpeker at en av hovedutfordringene i korridoren er knyttet til høye transportkostnader grunnet tidkrevende og kostbare fjordkryssinger, samt mange bomstasjoner. Disse medlemmer ønsker statlig finansiering av viktige veiprojekter, og mener at bompenger, veipricing eller annen direkte trafikantbetaling er en ytterligere beskatning av trafikantene. Disse medlemmer vil i forbindelse med høye kostnader knyttet til ferjer på riksveinettet vise til sitt forslag i Dokument nr. 8:54 (2006–2007) om prøveprosjekt med gratis riksveiferjer, samt tilsvarende forslag i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2008–2009).

Disse medlemmer viser til at prosjekter i Bergensregionen, Stavangerregionen og Trondheimsregionen også er omtalt under "Utfordringer og prioriteringer i de fire største byområdene".

Disse medlemmer påpeker at disse medlemmers forslag til endringer i planrammen knyttet til enkeltprosjekter ikke spesifikt sier noe om når prosjektene skal fullføres, men kun når statlig fullfinansiering kommer på plass. Disse medlemmer vil derfor understreke at prosjektene skal fullføres så raskt som mulig innenfor rammen.

Vei

E39 Stavanger–Bergen–Ålesund:

E39 Stord–Bergen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til fylkesdelplan vedtatt av

Hordaland Fylkesting vedrørende trasévalg for E39 Kyststamveien mellom Stord og Bergen samt de vedtatte reguleringsplaner for denne traseen i de berørte kommuner. Disse medlemmer legger dette til grunn for fremtidig utbygging for å modernisere denne strekningen av E39 Kyststamveien. Disse medlemmer minner om og understreker hovedfunksjonen for E39-Kyststamveien – en nasjonal hovedvei mellom sør og nord langs kysten av Vestlandet. Disse medlemmer viser til at disse medlemmer foreslår å innføre gratis riksveiferjer. Disse medlemmer viser også til at ferjeforbindelsen på E39 mellom Stord og Bergen fortsatt skal være basert på gassdrift. Disse medlemmer peker på at kjøretid og transportkostnader for brukerne på denne måten reduseres samtidig som redusert kjørelengde og gassbasert ferjedrift gir miljøvennlig transport. Disse medlemmer er kjent med planer om riksvei mellom Stord og Bergen via Fusa. Disse medlemmer peker på at dette prosjektet bør kunne realiseres gjennom et regionalt veiselskap, men legger til grunn at det skjer uten bompengedreving.

Prosjektet E39 Sveiatjørn–Rådal

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til at årsgjennstrafikken på strekningen Os–Bergen er på om lag 12 000 kjøretøy. Disse medlemmer støtter derfor forslaget om 13 km ny firefeltsvei på strekningen Sveiatjørn–Rådal. Disse medlemmer vil samtidig vise til at prosjektet vil redusere samfunnets transportkostnader med 1,2 mrd. kroner, og næringslivets transportkostnader med 500 mill. kroner. Disse medlemmer ønsker statlig fullfinansiering av prosjektet, og er skuffet over at Regjeringen foreslår en bompengandelen på 57 pst. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 724 mill. kroner for perioden 2010–2013, og med 2 160 mill. kroner for planperioden 2010–2019.

Prosjekt E39 gjennom Førde (Vadheim–Sande–Førde og Førde–Skei–Horningdal)

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til at kostnadene ved E39 Vadheim–Sande–Førde og Førde–Skei–Horningdal er på 2 mrd. kroner. Disse medlemmer støtter prosjektet, og viser til at dette bør inkludere Sunde bru.

Kvivsvegen

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til prosjektet Kvivsvegen i Møre og Romsdal, som etter Regjeringens opplegg vil skifte benevnelse til E39 fra 2012. Disse medlemmer er positive til prosjektet, men vil peke på at

det er viktig å få på plass en omkjøringsvei utenom Volda sentrum som allerede i dag har store problemer med trafikkavviklingen. Disse medlemmer ønsker at trafikkorridoren/tunnel på strekningen Heltne/Volda og Furene/Volda prioriteres opp, og kommer på plass senest i forbindelse med første rulling av NTP. Disse medlemmer mener dessuten at det bør vurderes å avvente omklassifisering av rv 61 til ny E39 er på plass, slik at man unngår store trafikale problemer i Volda sentrum.

Prosjektet rv 60 Kjøs bro–Grodås

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til at rv 60 Kjøs bro–Grodås vil inngå i E39 etter at Kvivsveien åpnes for trafikk, og støtter den planlagte utbedringen av veien.

Prosjektet E39 Rogfast

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til sine merknader om Haukeliforbindelsen E134 Drammen–Haukeli–Bergen i korridor 5, der E39 Rogfast vil være en viktig tilførselsvei for trafikanter som skal fra Stavanger til Oslo over Haukeligrend. Disse medlemmer vil påpeke at veiforbindelsen også vil være viktig for trafikken mellom Stavanger og Bergen. Disse medlemmer viser til svar på NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen der det kommer frem til at Regjeringen anslår kostnadene ved prosjektet til 6 mrd. kroner, og at Regjeringen ønsker å bruke 300 mill. statlige kroner i planperioden 2010–2019. Disse medlemmer ønsker i likhet med Regjeringen oppstart i perioden 2014–2019, men ønsker i motsetning til Regjeringen full statlig finansiering. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 2,9 mrd. kroner for perioden 2014–2019, og med 2,8 mrd. kroner for perioden 2020–2024.

Prosjektet firefeltstunnel E39 Nyborg–Klauvaneset i Hordaland med mer

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet satser på bedre infrastruktur rundt de største byene, og er positive til firefelts tunnel på strekningen E39 Nyborg–Klauvaneset i Bergen. Disse medlemmer er imidlertid svært skeptiske til Regjeringens forslag om at bompengefinansiering skal dekke 900 mill. kroner av prosjektkostnaden på 1,2 mrd. kroner. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 900 mill. kroner for perioden 2014–2019, og derved også for planperioden 2010–2019.

Prosjektet E39 Vikanes–Romarheim bru

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet støtter prosjektet, og viser til at

E39 ved Romarheim av og til trekkes frem som en av Norges såkalte dødsveier.

Rv 555 Sotrasambandet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Regjeringen bare vil omklassifisere rv 555 Sotrasambandet i Hordaland til riksvei dersom det blir tilslutning til delvis bompengefinansiering. Disse medlemmer avviser dette, og mener at rv 555 uavhengig av bompengefinansiering skal være riksvei. Disse medlemmer viser til at mer enn 50 pst. av innbyggerne i Fjell kommune sier nei til en slik finansiering, samtidig som trafikkbelastningen over Sotrabrua i 2008 ble målt til 12 644 kjøretøy til Sotra og 12 641 kjøretøy fra Sotra. Disse medlemmer påpeker at finansiering av forbindelsen er en statlig oppgave. Disse medlemmer øker på denne bakgrunn planrammen med 2,6 mrd. kroner for perioden 2014–2019.

Ryfast

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker full statlig finansiering av en eventuell Ryfastforbindelse til de 25 000 innbyggerne som bor på fastlandet, men i dag er avhengig av ferjeforbindelser. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at disse medlemmer mener at en prosjektkostnad på 200 000 kroner per innbygger mellom Tau og Jørpeland er svært høy, og vil stille seg positiv til en videre kvalitetssikring av prosjektet før dette settes i gang. I en eventuell situasjon der man må velge mellom å prioritere Ryfast og E39 Rogfast, ønsker disse medlemmer å bruke midlene på Rogfast.

E39 Ålesund–Trondheim:

Prosjekt E39 Knutset–Høgset

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er motstandere av at E39 på strekningen Knutset–Høgset i Møre og Romsdal skal være bompengefinansiert. Disse medlemmer viser til at Regjeringen ifølge svar på NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen legger opp til at 100 mill. kroner i bompenger skal brukes på strekningen i planperioden. Disse medlemmer øker derfor planrammen for 2010–2013 med 100 mill. kroner.

Prosjekt E39 Renndalen–Staurset bru

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter Regjeringens forslag om fullføring av utbyggingen på E39 på fylkesgrensen mellom Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag på strekningen Renndalen–Staurset bru.

Prosjektet E39 Høggjølen–Harangen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter utbedring av E39 Høggjølen–Harangen.

Prosjektet E39 Betna–Kletteva–Hestneset, E39 Leirvika–Renndalen, E39 Staurset–Vinjeøre

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter forslagene om ytterligere utbedringer på E39 mellom Ålesund og Trondheim, herunder de foreslåtte prosjektene E39 Betna–Kletteva–Hestneset, E39 Leirvika–Renndalen, E39 Staurset–Vinjeøre.

Rv 9 Kristiansand–Haukeligrend

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om Haukeliforbindelsen E134 Drammen–Haukeli–Bergen i korridor 5, der rv 9 Kristiansand–Haukeligrend er en viktig tilførselsvei. Disse medlemmer viser til at rv 9 Kristiansand–Haukeligrend er på 241 km lang, og at det er et stort behov for investeringer på strekningen. Disse medlemmer viser til at veien vil få en helt annen rolle i norsk samferdsel hvis Fremskrittspartiet får gjennomslag for sine prosjekter på E134. Disse medlemmer kan derfor ikke bruke Regjeringens prosjekter som utgangspunkt for prioriteringer på strekningen, men registrerer at Regjeringen ifølge svar på NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen kun ønsker å bruke 90 mill. kroner på strekningen. Disse medlemmer ønsker i forbindelse med oppgraderingen av E134 å bruke mer midler på rv 9, og påpeker at strekningene Tveit–Langeid vil inngå med full statlig finansiering. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 400 mill. kroner for perioden 2010–2013, og med 1 000 mill. kroner for planperioden 2010–2019.

Rv 13 Jøsendal–Voss

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om Haukeliforbindelsen E134 Drammen–Haukeli–Bergen i korridor 5, der rv 13 Jøsendal–Voss er en viktig tilførselsvei. Disse medlemmer viser til at strekningen mellom E134 og Voss på rv 13 er 120 km lang, og at det er et stort investeringsbehov på strekningen. Disse medlemmer viser til at veien blir langt viktigere enn i dag hvis Fremskrittspartiet får gjennomslag for forslaget om motorvei på E134. Disse medlemmer viser til sine merknader om Hardangerbrua i Innst. S. nr. 93 (2005–2006) der disse medlemmer var svært skeptiske til bompengandelen på 66 pst. Disse medlemmer antar at Regjeringen har fulgt opp kritikken knyttet til mangelfulle og uavklarte saksopplysninger i saksut-

redningen. Disse medlemmer ønsker å investere mer på rv 13 enn Regjeringen, og viser til at disse medlemmers forslag om investeringer i E134 gjør at Regjeringens forslag til prioriteringer må inngå en større helhet der prosjektet E16/rv 13 Vossepakka, rv 13 Øvre Granvin–Voss grense, rv 13 Mønshaug–Palmafoss og E16 Omlegging forbi Voss inngår som delprosjekter. Disse medlemmer ønsker full statlig finansiering av prosjektet, og går dermed imot Regjeringens forslag om bompenger på strekningen Øvre Granvin–Voss grense. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 1 540 mill. kroner for perioden 2010–2013, med 560 mill. kroner for perioden 2014–2019 og med 400 mill. kroner for perioden 2020–2024. Disse medlemmer påpeker at dette inkluderer statlig fullfinansiering av Hardangerbrua med fullføring innen 2019.

Riksveiforbindelse Jøsendal–Bergen via Jondalstunnelen

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet peker på at det bør etableres gjennomgående riksveiforbindelse fra Bergen til E134 ved Jøsendal. Disse medlemmer peker på at dette kan gjøres slik: Rv 552 Os til Eikelandssosen, rv 48 Eikelandssosen til Mundheim og rv 49 fra Mundheim til Tørvikbygd, rv 550 fra Jondal gjennom ny Jondalstunnel til Austrepollen, rv 551 Austrepollen til Odda og rv 13 Odda til Jøsendal.

Rv 13 Voss–Vangnes

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet understreker at veiforbindelsen rv 13 Voss–Vik–Vangnes må moderniseres med sikker helårsforbindelse over Vikafjellet.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til at listen ovenfor ikke er uttømmende. Disse medlemmer ønsker i tillegg til de spesifiserte prosjektene å bruke totalt 16 579 mill. kroner for samtlige transportkorridorer for perioden 2010–2034. Disse medlemmer viser til at dette for denne transportkorridoren innebærer 1 609 mill. kroner i perioden 2010–2019, 463 mill. kroner for perioden 2020–2034, og 2 072 mill. kroner for hele planperioden 2010–2034.

Rassikring

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til at disse medlemmer ønsker 1 mrd. kroner ekstra på rassikring hvert eneste år utover Regjeringens forslag. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at disse midlene også kommer denne transportkorridoren til gode, og viser til tabellen i sine generelle merknader i innstil-

lingens kapittel 1.2.2. Disse medlemmer viser til at dette utgjør ca. 950 mill. kroner for korridor 4 i perioden 2010–2019, og 2 375 mill. kroner for perioden 2010–2034.

Infrastruktur for sjøtransport

Stad skipstunnel

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker å fremskynde oppstart av Stad Skipstunnel, og viser til at disse medlemmer i forbindelse med Budsjett-innst. S. nr. 13 (2008–2009) fremmet følgende forslag sammen med Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

"Stortinget ber Regjeringen utrede prosjektet Stad skipstunnel, eventuelt som OPS-prosjekt, og komme tilbake til Stortinget våren 2009 med en sak vedrørende Stad skipstunnel."

Disse medlemmer viser til diskusjonen om størrelse på skipene som skal kunne kjøre igjennom tunnelen, der det i de nye utredningene inngår en løsning for skip på størrelse med hurtigrutefartøyet Midnattsol på 16 000 bruttotonn. Disse medlemmer viser til at det finnes mange eksisterende standarder for skipsstørrelse for kanaler og sjøveier, for eksempel Panamax og Suezmax, og at mange norske skip er tilpasset størrelsen på Kiel-kanalen. Disse medlemmer stiller seg positiv til at man bruker hurtigruteskipene som utgangspunkt for størrelsen på Stad skipstunnel, og at en slik standard også tilpasses andre norske skip på omtrent samme størrelse. Disse medlemmer ønsker å fremskynde prosjekteringen av prosjektet, og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i 2010 prosjektere Stad skipstunnel."

Fremtidig lokalisering av Bergen havn

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet støtter utviklingen av ny havn i Bergen, og påpeker at det er viktig at en slik havn er et intermodalt knutepunkt. Disse medlemmer viser til sine merknader om dette i kapittelet om Bergen i innstillingens kapittel 9 om transportpolitikk i byområdene.

Disse medlemmer viser til at sjøen i motsetning til motorveier og jernbane er en gratis transportåre uten store investeringsbehov, men stiller krav til effektive havner og godt utbygget landbasert infrastruktur. Disse medlemmer har derfor fremmet et forslag i Dokument nr. 8:48 (2008–2009) om en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til

effektiv sjøtransport og havnestruktur, samt forslaget i innstillingens kapittel 1.2.2. Disse medlemmer mener at rammene til kystformål skal være del av en slik stortingsmelding.

Infrastruktur for lufttransport

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at lufthavnene i denne transportkorridoren er dekket av merknader i andre transportkorridorer.

10.3.5 Korridor 5: Oslo–Bergen/Haugesund med arm til Florø via Sogn

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at korridoren

knytter Vestlandet og Østlandet sammen, med et nettverk av forbindelser mellom øst og vest i Sør-Norge. Mellom de befolkningstunge endepunktene er korridoren preget av spredtbygde områder og høgfjellsoverganger.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til Regjeringens forslag til investeringsprogram for korridor 5 i perioden 2010–2019, og har spesielt merket seg forslaget om å gi den omfattende utbyggingen av E16 over Filefjell en egen post i statsbudsjettet og rammer til en omfattende og sammenhengende utbygging:

Riksveg-, jernbane-, farleds- og fiskerihavnsprosjekter (mill. 2009-kroner)

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2010–2013	Statlige midler 2014–2019	Annen finans.
E134 Haugalandspakka	550	80	120	350
E134 Damåsen–Saggrenda (Kongsberg)	1 400	110	450	840
E134 Gvammen–Århus	1 100	400	700	
E134 Stordalstunnelen	250	100		150
Rv 7 Ramsrud–Kjeldsbergsvingene	350	350		
Rv 7 Sokna–Ørgenvika	1 400	100	600	700
E16 Wøyen–Bjørum	70	70		
E16 Seltun–Stuvane–Håbakken	140	140		
E16 Sandvika–Wøyen	1 400	100	300	1 000
E16 Fønhus–Bagn–Bjørøgo (inkl. rassikring)	800	300	200	300
E16 Øye–Borlaug	1 680	620	1 060	
E16 Omlegging forbi Voss	480	100		380
E16 Kvamskleiva	270		270	
E134 over Haukeli og forbi Røldal (start)	3 000		500	1 300
E16 Bjørum–Skaret	1 500		650	850
E16 Løno–Voss	320		320	
Rv 5 Loftesnesbrua	100	100		
Rv 5 langs Kjøsnesfjorden (Hammarsgrovi–Stølsneset)	20	20		
E16 Fagernes–Øye			600	
Ringeriksbanen	7 857		577	
Bergen–Arna	1 500	626	874	
Bergen st.–Fløen	294	154		

OPPSUMMERING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, støtter Regjeringens forslag til investeringsprogram, ramme til programområder, prioriteringer innenfor programområdene i korridoren og en bevilgning til drift av Sørstokken. Flertallet støtter også opprettelsen av egen post på statsbudsjettet for å sikre sammenhengende og effek-

tiv utbygging av E16 over Filefjell. Flertallet er positiv til det arbeidet Regjeringen har satt i gang med å forlenge E16 til Gjøvle i Sverige over Gardermoen.

Flertallet viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengeproposisjon er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet ev. mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler

bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til sine merknader under kapittel 1.2.3 Generelle merknader fra Høyre, og her omtalen av Høyres transportplan. Disse medlemmer vil også vise til sine generelle korridormerknader under kapittel 10.2.2, (merknader under nasjonale transportkorridorer).

Disse medlemmer vil peke på at alle stamvegene i korridor har høyfjellsoverganger. Alle vegene har viktige regionale funksjoner, sikring av vinteråpne veger er derfor avgjørende for alle vegene.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine generelle merknader under kapittel 1.2.4 hvor det fremgår at dette medlem vil øke rammen med 15 mrd. kroner for planperioden ut over Regjeringens forslag, med hovedvekt på tiltak knyttet til trafikksikkerhet.

Komiteens medlem fra Venstre viser for øvrig til sine generelle merknader hvor prioriteringene innenfor korridorene fremkommer.

VEG

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil understreke at programområdene

- mindre utbedringer
- gang- og sykkelveger
- trafikksikkerhetstiltak
- miljø- og servicetiltak
- kollektivtrafikktiltak

har stor betydning for miljø og trafikksikkerhet i vegsektoren. Mulighetene til å nå de viktige målene om færre drepte og skadde, lavere utslipp og redusert støy fra vegtransporten avhenger i stor grad av at disse programområdene prioriteres høyt.

E16 Valdres og Filefjell

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at alle vegene i korridoren har høyfjellsoverganger, og at det er en krevende oppgave å sikre vinterregularitet på disse. Flertallet har merket seg Regjeringens ambisjon om å sikre E16 over Filefjell som en vinteråpen veg mellom våre to stør-

ste byer, og at den omfattende utbyggingen som planlegges vil være et viktig bidrag til dette. Flertallet understreker at de tre prosjektene som føres på egne poster, Oslo–Ski, E16 over Filefjell og E6 vest for Alta får en så rask framdrift som det er praktisk mulig med hensyn til planavklaring og rasjonell fremdrift for prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Høyre støtter utbygging av E16 gjennom Valdres og over Filefjell. Disse medlemmer ønsker å organisere utbyggingen som et OPS-prosjekt, og fremmer følgende forslag:

"E16 Valdres-Filefjell bygges ut. Utbyggingen organiseres som et OPS-prosjekt."

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at forholdene på vinterføre på E16 gjennom Valdres er vanskelige. Lengre strekninger av denne veien er langt under veinormalstandard. Disse medlemmer viser til at det spesielt er trangt i Røn sentrum. Dette er en flaskehals med smal vei, vanskelig framkommelighet og ikke minst uholdbar trygghetssituasjon for myke trafikanter. Disse medlemmer viser til at butikksenter, badeplass og idrettsanlegg ligger vest for veien og boligfelt, skole og bensinstasjon ligger øst for veien. På grunn av den vanskelige trafikksituasjonen ble det utarbeidet en egen reguleringsplan i 2003 for veiløsning i området. Denne løsningen gir bedre framkommelighet og markert forbedring av trafikksikkerheten, da man skiller gående, lokal trafikk og gjennomgangstrafikk. Utarbeidelse av reguleringsplanen for Viste-Røn ble finansiert av fylkeskommune, Vegvesen og kommunen, og strekningen er klar for utbygging. Disse medlemmer vil prioritere dette prosjektet som er stipulert til om lag 80 mill. kroner over tiltak som er satt av innenfor programområdene trafikksikkerhet og mindre utbedringer i korridoren.

E16 Sandvika–Bergen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det er lagt til grunn en ramme på 1 300 mill. kroner til tiltak innenfor ulike programområder på E16 Sandvika–Bergen med tilknytning i perioden 2010–2019, og at 420 mill. kroner av dette planlegges bevilget i første fireårsperiode. Innenfor rammen prioriteres blant annet trafikksikkerhetstiltak som midtrekkverk på E16 ved Hønefoss og på strekningen mellom Arna og Vågsbotn i Bergen. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer med vekt på tunnelsikring.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil peke på ny veitunnel gjennom Ulriken som et høyt prioritert prosjekt, som vil korte inn E16 mellom Bergen sentrum og Arna vesentlig. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om Arnatunnelen på E16, organisert som et OPS-prosjekt, så snart som mulig."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til merknader om Bergenregionen i kapittel 9.3.4.

Bergen–Gävle

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg Regjeringens arbeid for å utvide E16 med arm mot Gävle i Sverige, og at en sentral målsetting for dette arbeidet er å utvikle effektive transportruter mellom Norge og utlandet som avlaster Oslo-området. Utvidelse av E16 fra Bergen til riksgrensen via Kongsvinger/Thorsby (rv 200/lv 239), gjennom omklassifisering av eksisterende veg, og videre til Gävle vil bidra til en forkorting av vegen mot deler av Sverige. Regjeringen foreslår ruteføring via Gardermoen, og at dagens E16 mellom Hønefoss og Sandvika foreslås klassifisert som en arm av E16 mot Oslo. Flertallet viser til at stortingsmeldingen signaliserer at Samferdselsdepartementet i samarbeid med Näringsdepartementet i Sverige vil utforme en felles søknad med tanke på innføring av en gjennomgående europavegnummerring, forutsatt at en høring gir positiv respons på forslaget.

E16 Bjørum–Skaret–Hønefoss

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til behovet for å bygge ny fire-felts veg mellom Sandvika og Hønefoss, dette behovet er dokumentert av Statens vegvesen i stamnettutredningen. Disse medlemmer vil prioritere en sammenhengende utbygging av smal fire-felts veg fra Bjørum til Hønefoss. Disse medlemmer viser til at Regjeringen i NTP 2010–2019 åpner for å planlegge vegen helt frem til Hønefoss. Disse medlemmer vil peke på at strekningen har stor trafikk og er starten på to av de viktigste øst-vest forbindelsene, rv 7 gjennom Hallingdal og E16 gjennom Valdres. Disse medlemmer vil starte utbyggingen fra Bjørum til Skaret i perioden 2010–2014, og ønsker en kontinuerlig utbygging videre frem til Hønefoss. Disse medlemmer vil organisere utbyggingen som et OPS-prosjekt.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"E16 fra Bjørum til Hønefoss bygges ut som smal fire-felts veg. Utbyggingen organiseres som et OPS-prosjekt med oppstart i perioden 2010–2014."

E16 Løno–Voss

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyres transportplan vil frigjøre betydelige økonomiske ressurser, fordi Høyre vil realisere mange vei- og jernbaneprosjekter som OPS-prosjekter.

Disse medlemmer viser til at viktige riksvegstreknings derfor vil kunne prioriteres og realiseres tidligere med Høyres plan for helhetlig opplegg i transportpolitikken.

Disse medlemmer ønsker å forsere utbyggingen av E16 Løno–Voss, og at utbyggingen starter opp i første del av planperioden fra 2010–2014.

E16 Omlegging forbi Voss

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyres transportplan vil frigjøre betydelige økonomiske ressurser, fordi Høyre vil realisere mange vei- og jernbaneprosjekter som OPS-prosjekter.

Disse medlemmer viser til at viktige riksvegstreknings derfor vil kunne prioriteres og realiseres tidligere med Høyres plan for helhetlig opplegg i transportpolitikken.

Disse medlemmer vil forsere omleggingen av E16 forbi Voss og at utbyggingen ferdigstilles i første del av planperioden 2010–2014.

Rv 7 og rv 52

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at det er lagt til grunn en planramme på 570 mill. kroner til tiltak innenfor ulike programområder på rv 7 Hønefoss–Gol og rv 52 Gol–Borlaug i perioden 2010–2019, hvorav 230 mill. kroner i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres trafikksikkerhetstiltak med vekt på å eliminere ulykkesutsatte kurver og strekninger. I tillegg prioriteres mindre utbedringer, blant annet utbedring av jernbaneundergangen på rv 7 ved Svenkerud i Gol kommune. Undergangen er en flaskehals for tungtrafikken.

Flertallet har i generelle merknader understreket viktigheten av Regjeringens satsing på drift og vedlikehold. Et eksempel på vegvedlikeholdets betydning er at det viste seg at slitasje og dype spor i asfalten er en viktig årsak hvorfor vintervedlikehold-

det ble dårligere. Samferdselsministeren har tatt tak i dette, både gjennom en massivt økt innsats på asfaltering og styrking av vintervedlikeholdet gjennom en rekke tiltak. Rv 7 gjennom Hallingdal er en av mange vegstrekninger med store slitasjeskader på veglegemet. De dype sporene og den svært varierende standarden stiller store krav til kjøreferdighetene til sjåføren. Samtidig er dette en strekning med stor trafikk, årsgjennsnittet er på om lag 4 000 kjøretøyer hvorav om lag 650 er tunge kjøretøyer. Utfartsstedene nord i dalførene genererer også mye utfartstrafikk, noe som gir høye trafikktopper. I sommer planlegger Statens vegvesen å lege om lag 30 km ny asfalt på denne viktige strekningen som en del av Regjeringens intensive satsing på vedlikehold. Flertallet mener dette er en god begynnelse på en viktig opprusting av en vegstrekning med stor trafikk.

Flertallet er kjent med problemstillingen og konflikten mellom trafikken på rv 7 og villreinen i området. Flertallet vil peke på at Norge har et spesielt ansvar for å sikre villreinens leveområder slik det blant annet framkommer i loven om biologisk mangfold, som Regjeringa nylig la fram.

Rv 7 Sokna–Ørgenvika

Komiteens medlemmer fra Høyre vil forsere utbyggingen av rv 7 Sokna–Ørgenvika. Reguleringsplanene er ferdigstilte og det er lokal enighet om finansiering. Buskerud fylkeskommune og kommunene i Hallingdal er også innstilt på å forskutere oppstart av prosjektet. Sokna–Ørgenvika vil kutte ned avstanden mellom Oslo og Bergen med 20 km, er det mest lønnsomme vegprosjektet i NTP 2010–2019 og bidrar med CO₂-kutt på 11 000 tonn. Disse medlemmer vil at prosjektet forseres og ferdigprosjekteres i 2010, med utbyggingsstart i 2011. Det betyr at prosjektet vil være ferdigstilt senest i 2014. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Rv 7 Sokna–Ørgenvika bygges ut med oppstart i 2011."

"Utbyggingen av rv 7 Sokna–Ørgenvika organiseres som et OPS-prosjekt."

Rv 7 Ørgenvika–Gol

Komiteens medlemmer fra Høyre vil peke på at standarden og vedlikeholdet på rv 7 er svært dårlig. Hallingdalskommunene og Buskerud fylkeskommune har pekt på en rekke tiltak for å bedre standarden på strekningen. Disse medlemmer mener planarbeidet for strekningen må forseres, slik at en ved åpningen av Sokna–Ørgenvika kan gå videre med høyst nødvendige utbedringstiltak på den

mest trafikkerte vegen mellom Østlandet og Vestlandet. Mer enn 50 pst. av den totale trafikken østvest går på rv 7 Hønefoss–Gol.

Rv 7 Hardangervidda

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at det i lang tid har vært diskusjon om vinterstengning på grunn av villreinen på Hardangervidda. I 2004 konkluderte "Finsesymposiet" arrangert av World Wildlife Fund og hvor de fleste store miljøorganisasjonene deltok med følgende:

"FinseSymposiet erkjenner at foreliggende kunnskap tyder på at områdene mellom Rv 7 og Bergensbanen har mindre verdi som vinterbeite. Området er imidlertid viktig som sommer- og høstbeite, og som utvekslingsområde mot Nordfjella."

Disse medlemmer mener dette viser at miljøtunneler er den beste løsningen for å sikre villreinens muligheter for kryssing hele året, og bedring av vinterregulariteten på rv 7.

E134 Drammen–Haugesund

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det er lagt til grunn en ramme på 1 310 mill. kroner til tiltak innenfor programområdene på E134 Drammen–Haugesund med tilknytning i perioden 2010–2019, hvorav 420 mill. kroner i første fireårsperiode. Rammen prioriteres blant annet til trafikksikkerhetstiltak som etablering av midtrekkverk eller bredt midtfelt på E134 mellom Drammen og Kongsberg og på innfarten til Haugesund. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer. Det er lagt til grunn bompenger fra Haugalandspakka til mindre investeringstiltak på E134 i Hordaland og Rogaland.

E134 Kongsberg (Damåsen–Saggrenda)

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil vise til at det i Kongsberg er etablert et samarbeid mellom næringslivet, kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen, om å få en forsert utbygging av E-134 gjennom Kongsberg, Damåsen–Saggrenda.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti ønsker å organisere utbyggingen av Damåsen–Saggrenda som et OPS-prosjekt, hvor man starter med utbygging av ny bru over Numedalslågen. Dette vil være av stor betyd-

ning for videre utvikling av Kongsberg Næringspark som huser flere tusen arbeidsplasser i høyteknologi-industrien, og som er avhengig av ny bru for ytterligere ekspansjon.

Disse medlemmer foreslår:

"E134 Damåsen–Saggrenda bygges ut, og organiseres som et OPS-prosjekt med byggestart i 2011."

E134 Røldal–Haukeli

Komiteens medlemmer fra Høyre vil komme i gang med utbyggingen av tunneler forbi Røldal på E134. Disse medlemmer vil organisere utbyggingen som et OPS-prosjekt, og fremmer følgende forslag:

"Utbyggingen av E134 over Haukeli og forbi Røldal organiseres som et OPS-prosjekt."

JERNBANE

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Bergensbanen er landets mest trafikkerte fjernstrekning. Den betjener også lokal-togtrafikken mellom Bergen, Arna og Voss. Togets markedsandel i godstrafikken mellom Oslo og Bergen er ca. 40 pst. Regjeringen legger opp til å bygge 8–14 nye eller forlengede kryssingsspor på Gjøvik- og Bergensbanen i planperioden. Målet er en dobling av godskapasiteten og kjøring med inntil 600 m lange tog. Økt kryssingskapasitet vil også komme persontrafikken til gode.

Vossebanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål 26 fra komiteen, hvor det heter at:

"I NTP 2010–2019 legges det opp til å starte opp utbyggingen til dobbeltspor Bergen–Arna, medregnet Arna kryssingsspor i første fireårsperiode og fullføre prosjektet i siste seksårsperiode. I tillegg er det aktuelt med bygging/ forlengelse av 1–2 kryssingsspor vest for Voss. I hvilken periode disse tiltakene vil bli gjennomført, blir nærmere avklart i Jernbaneverkets arbeid med handlingsprogrammet. Mest sannsynlig vil disse komme i siste seksårsperiode. I tillegg er det aktuelt å bruke midler til en rekke tiltak knyttet til bl.a. rassikring, sikring av planoverganger og stasjoner, men omfang og fordeling på planperioder vil bli

nærmere avklart i Jernbaneverkets handlingsprogram til NTP 2010–2019."

Flertallet er spesielt fornøyd med at det etableres flere kryssingsspor på denne tett trafikkerte strekningen, noe som bidrar til mer effektiv framføring både av gods- og persontog.

Ringeriksbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at oppstart av Ringeriksbanen er prioritert mot slutten av tiårsperioden, og at det i planleggingen vil bli vurdert om prosjektet bør bygges med helt eller delvis dobbeltspor. Det kan bli aktuelt å tilpasse løsninger for Ringeriksbanen i forbindelse med ev. tilrettelegging for mulig framtidig høyhastighetsbane mellom Oslo og Bergen. Banen vil avlaste vegnettet inn mot hovedstadsområdet og være et viktig bidrag til trafikksikkerhet og miljø. Ringeriksbanen er også Bergensbanens viktigste enkeltprosjekt som alene vil gi ca. 1 time reduksjon i reisetiden mellom Oslo og alle reisemål fra Hønefoss og vestover. Ringeriksbanen vil også sammen med andre mindre tiltak sørge for å redusere reisetiden mellom Oslo sentrum og Bergen sentrum vesentlig.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre merker seg at Ringeriksbanen stadig har blitt utsatt, og at man nå må komme i gang. Ringeriksbanen vil korte ned kjøretiden på Bergensbanen med 1 time.

Disse medlemmer ønsker en rask og sammenhengende utbygging av Ringeriksbanen, og ber om at det settes av midler slik at planarbeidet kan forseres. Disse medlemmer mener at det vil være hensiktsmessig å benytte Offentlig-Privat samarbeid (OPS) for å realisere innkortingen av Bergensbanen (Ringeriksbanen) så raskt som mulig. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber om at Regjeringen utreder bruk av OPS-kontrakt for utbygging av Ringeriksbanen."

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener det nå er nødvendig å sette fart på planleggingen av Ringerikstunnelen. Dette medlem vil øke Jernbaneverkets ramme med 100 mill. kroner, hvorav 50 mill. kroner øremerkes planleggingsmidler til Ringerikstunnelen i første del av planperioden.

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Venstres forslag til Nasjonal transportplan legger opp til å fullfinansiere ny ringeriksbane i planperio-

den. Dette er en viktig bane som vil knytte regionen på Østlandet tettere sammen i tillegg til at den vil bidra til vesentlig redusert reisetid på Bergensbanen. Dette medlem mener dette er et viktig prosjekt som må prioriteres.

LUFTFART

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til Regjeringens forslag om å sikre framtidig grunnlag for videre drift av Stord lufthavn, Sørstokken, med et årlig statlig tilskudd på 12 mill. kroner. Sørstokken er den eneste ikke-statlige lufthavnen med rutedrift i korridoren.

FREMSKRITTPARTIETS MERKNADER TIL KORRIDOR 5

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at korridor 5 knytter Vestlandet og Østlandet sammen. Disse medlemmer viser til at korridoren har flere hovedårer og knutepunkter:

- E16 mellom Sandvika og Bergen med tilknytning til Flørø via rv 5.
- E134 Drammen–Haugesund med tilknytning til rv 36 Seljord–Skien
- Rv 7/52 Hønefoss–Gol–Borlaug
- Bergensbanen Bergen–Hønefoss/Oslo

Disse medlemmer viser til at prosjekter i hovedstadsregionen og Bergensregionen også er omtalt under "Utfordringer og prioriteringer i de fire største byområdene".

Disse medlemmer påpeker at disse medlemmers forslag til endringer i planrammen knyttet til enkeltprosjekter ikke spesifikt sier noe om når prosjektene skal fullføres, men kun når statlig fullfinansiering kommer på plass. Disse medlemmer vil derfor understreke at prosjektene skal fullføres så raskt som mulig innenfor rammen.

Vei

E134 Drammen–Haukeli–Bergen

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 til 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 (Filefjell), 527 km

Disse medlemmer viser også til at veitraséen over Haukeli forbinder områder med stor befolkningstetthet på til sammen rundt 2,6 millioner mennesker hvorav:

- Oslo-gryta med Østfold, Vestfold og Telemark, 1 800 000 mennesker
- Bergen/Haugesund/ Stavanger, 750 000 mennesker
- Indre strøk (Notodden, Rjukan etc.), 80 000 mennesker

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 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 poengterer at det også må investeres i tilførselsveier:

- Rv 36 Porsgrunn/E18–Skien–Seljord/E134
- Rv 360 Gvarv/rv 360–Notodden/E134
- Rogfast, undersjøisk tunnel under Boknafjorden (jf. merknader i korridor 4)
- Ny tilførselsvei fra E134 til Bergen

Disse medlemmer har ikke tatt stilling til endelig trasé, men mener at en av forbindelsene mellom E18 i Porsgrunn og E134 bør være 4-feltsvei med motorveistandard. Disse medlemmer anslår at ny firefelts E134 vil koste i størrelsesorden 40 mrd. kroner, og at de nødvendige tilførselsveier vil koste i størrelsesorden 22 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets prosjekt E134 Drammen–Haukeli–Bergen inkluderer bygging på strekningene til NTP-prosjektene E134 Drammen–Haugesund med tilknytning (rv 36 Seljord–Eidanger), E134 Damåsen–Sag-

grenda, E134 Gvammen–Århus og E134 Stordals-tunnelen. Disse medlemmer viser til at Regjeringens bevilgningsforslag for ulike prosjekter på strekningen utgjør 2,46 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil for prosjekt E134 Drammen–Haukeli–Bergen med tilførselsveier øke planrammen med 5,54 mrd. kroner for perioden 2014–2019, og med 54 mrd. kroner for perioden 2020–2034.

Grenlandsområdet Skien–Porsgrunn

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at rv 359 Lannaveien som er en viktig transportåre for flere bedrifter, er tilførselsvei til rv 36 som går fra Grenland til Seljord. Rv 359 er en viktig tilførselsvei for næringslivet i kommunen til rv 36. Veien ligger i Nome kommune, og veien er flere steder svært dårlig. Flere steder er det fare for at veien kan rase ut i vannet. Disse medlemmer vil også peke på at veien er svært viktig for næringslivet som transporterer store mengder med gods til og fra bedriftene. Det er også etablert ny næringsvirksomhet som er helt avhengig av å bruke veien for å transportere ytterligere mengder gods på veien. Disse medlemmer vil også peke på at både Vegvesenet og kommunen har uttrykt bekymring for om dagens vei vil tåle den økte belastningen. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen med 150 mill. kroner for perioden 2010–2013.

Disse medlemmer vil peke på at kommunene i Grenland er i ferd med å sluttbehandle forslag til veiløsning for byregionen Grenland. Disse medlemmer vil peke på at dette prosjektet er viktig for å løse trafikkproblemene i og mellom byområdene i Grenland. I tillegg er dette prosjektet også viktig for å løse flaskehalsene for kollektivtrafikken i området. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen med 456 mill. kroner for perioden 2010–2013 og med totalt 1 237 mill. kroner for perioden 2010–2019.

E16 firefelts Sandvika–Wøyen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at St.meld. nr. 16 (2008–2009) på side 236 slår fast at trafikkbelastningen tilsier at E16 bør bygges ut til firefelts vei på hele strekningen Oslo–Hønefoss. Disse medlemmer deler denne vurderingen, og er enige i at prosjektet E16 Sandvika–Wøyen er en logisk videreføring av firefeltsprosjektet Wøyen–Bjørnum som visstnok åpner for trafikk våren 2009. Disse medlemmer mener at det er positivt at omleggingen av E16 Sandvika–Wøyen er planlagt slik at den kan kombineres med ulike løsninger for E18 forbi Sandvika. Disse medlemmer er skuffet over at Regjeringen legger

opp til at staten skal bidra med 100 mill. kroner for perioden 2010–2013 og 300 mill. kroner for perioden 2014–2019, og at bilistene derved skal måtte finansiere 1 mrd. kroner av en prosjektkostnad på 1,4 mrd. kroner. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 250 mill. kroner for perioden 2010–2013, og for planperioden 2010–2019 med 1 mrd. kroner.

Nytt prosjekt E16 Bjørnum–Hønefoss

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker firefelts E16 fra Sandvika til Hønefoss, og viser til at Statens vegvesen i 2006 gjennomførte en mulighetsstudie på vegne av Bærum, Hole og Ringerike kommune der man kom frem at det trolig vil koste 3,3 mrd. 2005-kroner å utvide til 4 felt på strekningen fra Bjørnum til Hvervenmoen (Hønefoss) i Ringerike. Mulighetsstudien inneholdt et bompengeprognose med 4 antennepunkt, men disse medlemmer ønsker full statlig finansiering. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 300 mill. kroner for perioden 2010–2013, og for planperioden 2010–2019 med 3,6 mrd. kroner.

Prosjektet E16 Fønhus–Bagn–Bjørgo

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter forslaget om utbedring av eksisterende vei, inkludert rassikring, på E16 på strekningen Fønhus–Bagn–Bjørgo i Sør-Aurdal og Nord-Aurdal kommuner, inkludert fordelingen av prosjektet på første og siste halvdel av planperioden. Disse medlemmer er imidlertid ikke enig i Regjeringens forslag om at 300 mill. kroner av prosjektet skal komme fra såkalt "annen finansiering", dvs. bompenger. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 180 mill. kroner for perioden 2010–2013, og for planperioden 2010–2019 med 300 mill. kroner.

Prosjektet E16 over Filefjell

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter prosjektet.

Prosjektet E16 Fagernes–Øye

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Regjeringen ønsker at det legges frem et prosjekt frem mot neste revisjon av Nasjonal transportplan om utbedring av E16 Fagernes–Øye, inkludert vurdering av delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Disse medlemmer ønsker at et eventuelt prosjekt skal være statlig fullfinansiert.

Prosjektet E16 Løno–Voss

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at prosjektet Løno–Voss er

nevnt blant prosjektene som det kan være aktuelt å bevilge statlige midler til, og at prosjektet ifølge svar på NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen har en prosjekt-kostnad på 320 mill. kroner. Disse medlemmer støtter prosjektet.

Utvidelse av E16 med arm mot Gävle

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er positive til en eventuell ruteføring via Gardermoen, og viser til sine merknader om utvidelse av rv 35 i korridor 2 til smal firefeltsvei.

Prosjektet rv 7 Ramsrud–Kjeldbergsvingene

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter prosjektet rv 7 Ramsrud–Kjeldbergsvingene.

Prosjektet rv 7 Sokna–Ørgenvika

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er positive til prosjektet rv 7 Sokna–Ørgenvika som innebærer at rv 7 innkortes med 20 km ved å bygge 17 km ny tofeltsvei, men ønsker i motsetning til Regjeringen full statlig finansiering. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 100 mill. kroner for perioden 2010–2013, og med 700 mill. kroner for planperioden 2010–2019.

Rv 5

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter Regjeringens forslag om ny bro til erstatning for Loftesnesbrua før Sogndal sentrum. Disse medlemmer ønsker at gjennomfartsveien gjennom Sogndal sentrum rustes opp parallelt med dette.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at listen ovenfor ikke er uttømmende. Disse medlemmer ønsker i tillegg til de spesifiserte prosjektene å bruke totalt 16 579 mill. kroner for samtlige transportkorridorer for perioden 2010–2034. Disse medlemmer viser til at dette for denne transportkorridoren innebærer 1 609 mill. kroner i perioden 2010–2019, 463 mill. kroner for perioden 2020–2034, og 2 072 mill. kroner for hele planperioden 2010–2034. Disse medlemmer påpeker at det i tillegg er aktuelt å prioritere prosjekter som for eksempel ytterligere oppgraderinger av E16, rv 5 og rv 7, rv 49 Norheim-sund, rv 139 og omklassifisering til stamvei for rv 50 Hol–Aurland, rv 55 Vadheim–Lom.

Rassikring

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at disse medlemmer

ønsker 1 mrd. kroner ekstra på rassikring hvert eneste år utover Regjeringens forslag. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at disse midlene også kommer denne transportkorridoren til gode, og viser til tabellen i sine generelle merknader i innstillingens kapittel 1.2.2. Disse medlemmer viser til at dette utgjør ca. 4 355 mill. kroner for korridor 5 i perioden 2010–2019, og 10 887 mill. kroner for perioden 2010–2034.

Jernbane

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å bruke totalt 60 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbaneinvesteringer i perioden 2010–2019. Disse medlemmer vil dessuten investere 90 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbane i perioden 2010–2034 hvis man legger til grunn at Regjeringen opprettholder et tilsvarende investeringsnivå som i St.meld. nr. 16 (2008–2009).

Bergensbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Bergensbanen har en markedsandel i godstrafikken mellom Oslo og Bergen på 40 pst, og at banen er sårbar mot driftsforstyrrelser blant annet på grunn av manglende kryssingskapasitet og fleksibilitet ved driftsavvik. Disse medlemmer støtter derfor forslaget om å bygge 8–14 nye eller forlengde kryssingsspor på Gjøviks- og Bergensbanen i perioden.

Ringeriksbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter Regjeringens forslag om utbygging av Ringeriksbanen i slutten av tiårsperioden.

Bergen–Arna

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter prosjektet om dobbeltspor mellom Arna og Bergen, først og fremst med tanke på godstrafikken.

Bergen Havn

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter utviklingen av ny havn i Bergen, og påpeker at det er viktig at en slik havn er et intermodalt knutepunkt. Disse medlemmer viser til sine merknader om dette i kapittelet om Bergen i innstillingens kapittel 9 om transportpolitikk i byområdene.

Luftfart

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om Bergen Lufthavn Flesland i innstillingens kapittel 9.3.4.

Skien lufthavn og Notodden Lufthavn

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets forslag i Dokument nr. 8:16 (2008–2009) om en egen melding om norsk luftfart. Disse medlemmer vil peke på at en slik melding bør inneholde en evaluering av systemet med kryssubsidiering av flyplasser i Norge. Disse medlemmer peker på at offentlig kjøp kan være et godt alternativ til hele eller deler av systemet med kryssubsidiering.

Disse medlemmer peker også på at strategier som kan medføre redusert flytrafikk mellom de største byene, også vil redusere det overskudd som i dag er basis for kryssubsidieringen og derved driften av en rekke mindre flyplasser i Norge. Disse medlemmer mener at så lenge kryssubsidieringssystemet som foretas mellom lufthavnene innenfor Avinor består, bør lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien inkluderes i Avinorsystemet. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen inkludere de ikke-statlige lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien i systemet med kryssubsidiering som i dag foretas mellom de statlige flyplassene."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker statlige kjøp av flyplasstje-

nester finansiert over de årlige statsbudsjettene istedenfor kryssfinansiering. Disse medlemmer viser til sitt forslag i innstillingens kapittel 1.2.2 om en slik stortingsmelding om luftfart, jf. forslag i Dokument nr. 8:16 (2008–2009).

10.3.6 Korridor 6: Oslo–Trondheim med armer til Måløy, Ålesund og Kristiansund

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at korridoren knytter den sørlige og nordlige delen av landet sammen. Den er også viktig for forbindelsene mellom Nordvestlandet og Sørøst-Norge, med stor gods-transport til og fra Nordvestlandet, Midt- og Nord-Norge. Mens godstransporten til og fra Nordvestlandet i stor utstrekning går med bil, står jernbanen sterkt på strekningene Oslo–Trondheim og Oslo–Bodø, med markedsandeler på henholdsvis 40 og nærmere 80 pst. av containertransportene.

Flertallet viser til Regjeringens forslag om en generell satsing på trafikksikkerhetstiltak i korridoren, bl.a. for å få ned ulykkestallene på E6 i Gudbrandsdalen og på rv 3 i Østerdalen.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til Regjeringens forslag til investeringsprogram for korridor 6 i perioden 2010–2019, og har spesielt merket seg vurderingen som konkluderer med at E6 og dobbeltsporet jernbane langs Mjøsa bør bygges ut samtidig:

Riksveg-, jernbane-, farleds- og fiskerihavneprosjekter (mill. 2009-kroner)

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2010–2013	Statlige midler 2014–2019	Annen finans.
E6 Alnabruterminalen	230	60		170
Oslopakke 3, rv 4 Fossumdiagonalen	2 300		630	1 670
E6 Hovinmoen–Dal/Skaberud-Kolomoen	170	170		
E6 Dal–Minnesund–Skaberud	5 550	800	1 250	3 500
E6 Øyer–Tretten	720	340		380
E6 Ringebu–Otta	4 000	500	950	2 550
E6 Nordre avlastningsveg, inkl refusjon	395	145	210	40
E6 Nidelv bru, inkl refusjon	35	35		
E6 Oppdal sentrum	170	170		
E6 Vindalsliene–Korporals bru	370	70	300	
E6 Jaktøya–Tonstad	1 500			1 500
Rv 3 Åsta bru med mer.	200	200		
Rv 15 Strynefjellstunnelene (inkl. rassikring Grasdalen)	450	370	80	
E136 Tresfjordbrua	580	290		290

Prosjekt	Kostnads- overslag	Statlige midler 2010–2013	Statlige midler 2014–2019	Annen finans.
E136 Måndalstunnelen–Våge	320	160		160
Alnabru godsterminal (jernbane)	1 100**	850	150	
Rv 70 Brunneset–Øygarden	225	35		190
Rv 70 Freifjordtunnelen, inkl refusjon	195	195		
Rv 70 Oppdølsstranda	600	400	200	
Eidsvoll–Hamar (Langset–Kleiverud, Kleiverud–Steinsrud)	6 919	2 000	4 524	
E6 Sluppen–Stavne	1 000		300	700
E136 Breivika–Lerstad	1 100		170	930
RV3 Korsan–Gullikstad	100		100	
E136 Flatmark–Marstein	430		430	
E6 Kolomoen–Lillehammer	4 000		430	1 000
E6 Soknedalen–videre utbygging	400		400	
Rv 150 Ulvensplitten–Sinsen	2 400	600	100	1 700
Rv 3 Nordstumoen–Atnosen–Nesteby	300		300	
Rv 3 Søndre Bjorå bru–Atna	20	20		
Rv 4 Gran–Jaren	900		400	500
Rv 4 Lygna sør	70	30		40
RV3 Løten–Grundset	1 900		200	1 700
RV15 Knutstugugrove	50		50	
E136 Dølsteinfonna	100		100	
E6 Oppdal sentrum	170	170		

** Avsatt i planperioden, endelig kostnadsoverslag foreligger ikke.

OPPSUMMERING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, støtter Regjeringens forslag til investeringsprogram, ramme til programområder og prioriteringer innenfor programområdene i korridoren.

Flertallet viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengeselskap er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet ev. mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til sine merknader under kapittel 1.2.3 Generelle merknader fra Høyre, og her omtalen av Høyres transportplan. Disse medlemmer vil også vise til sine generelle korridormerknader under kapittel 10.2.2 (merknader under nasjonale transportkorridorer).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine generelle merknader under kapittel 1.2.4 hvor det fremgår at dette medlem vil øke rammen med 15 mrd. kroner for planperioden ut over Regjeringens forslag, med hovedvekt på tiltak knyttet til trafikksikkerhet.

Komiteens medlem fra Venstre viser for øvrig til sine generelle merknader hvor prioriteringene innenfor korridorene fremkommer.

VEG

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil understreke at programområdene

- Mindre utbedringer
- Gang- og sykkelveger
- Trafikksikkerhetstiltak
- Miljø- og servicetiltak
- Kollektivtrafikktiltak

har stor betydning for miljø og trafikksikkerhet i vegsektoren. Mulighetene til å nå de viktige målene om færre drepte og skadde, lavere utslipp og redusert

støy fra vegtransporten avhenger i stor grad av at disse programområdene prioriteres høyt.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det er lagt til grunn en ramme på 3 530 mill. kroner til tiltak innenfor ulike programområder på E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger i perioden 2010–2019, hvorav 1 250 mill. kroner i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen vil Regjeringen prioritere trafikksikkerhetstiltak som etablering av midtrekkverk på flere strekninger mellom Hamar og Lillehammer og sør for Melhus i Sør-Trøndelag. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer. Videre legges det opp til å etablere kollektivfelt på strekningene rv 190 Bjørvika–Helsfyr i Oslo og E6 Hvam–Skedsmovollen i Akershus. Innenfor denne rammen er det også forutsatt statlige midler til oppfølging av miljøpakke Trondheim, jf. kapittel 9.8.3. I Oslo og Akershus er det også lagt til grunn bompenger fra Oslopakke 3 til tiltak innenfor programområdene.

Dette flertallet viser til planrammen på 600 mill. kroner til programområdene på rv 3 mellom Kolomoen og Ulsberg i perioden 2010–2019, hvorav 210 mill. kroner i første fireårsperiode. Sammen med de store investeringsprosjektene innebærer dette investeringen på over 1,4 mrd. kroner på rv 3 i planperioden. Innenfor programområdene prioriteres blant annet trafikksikkerhetstiltak med vekt på tiltak mot utforkjøringsulykker, samt mindre utbedringer.

Dette flertallet viser til Regjeringens forslag om en planramme på 650 mill. kroner til tiltak innenfor ulike programområder på rv 15 mellom Otta og Måløy i perioden 2010–2019, hvorav 250 mill. kroner i første fireårsperiode. Innenfor rammen prioriteres blant annet bygging av gang- og sykkelveger, mindre utbedringer med vekt på breddeutvidelser, samt trafikksikkerhetstiltak med vekt på kryssutbedringer.

Dette flertallet viser til at det i stortingsmeldingen legges opp til en planramme på 620 mill. kroner til tiltak innenfor ulike programområder på E136 mellom Dombås og Ålesund i perioden 2010–2019, hvorav 200 mill. kroner i første fireårsperiode. Innenfor rammen prioriteres bygging av gang- og sykkelveger, trafikksikkerhetstiltak samt mindre utbedringer med vekt på å ta igjen forfall og breddeutvidelser.

Rv 70 Oppdal–Kristiansund

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til forslaget om en planramme på 270 mill. kroner til ulike programområder på rv 70 mel-

lom Oppdal og Kristiansund i perioden 2010–2019, 100 mill. kroner av disse i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer med vekt på breddeutvidelser.

Flertallet er oppmerksom på den dårlige standarden på parsellen Tingvoll–Meisingset, og at en utbedring av denne vegen vil bedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten på rv 70 betydelig.

Flertallet er kjent med at Møre og Romsdal fylke i sin høringsuttalelse til Statens vegvesens handlingsprogram har prioritert en utbedring av parsellen Tingvoll–Meisingset på topp.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyres transportplan vil frigjøre betydelige økonomiske ressurser, fordi Høyre vil realisere mange vei- og jernbaneprosjekter som OPS-prosjekter.

Disse medlemmer viser til at viktige riksvegstrekninger derfor vil kunne prioriteres og realiseres tidligere med Høyres plan for helhetlig opplegg i transportpolitikken.

Disse medlemmer viser til at det er mange prosjekter på rv 70 mellom Oppdal og Kristiansund som ligger inne i forslaget til Nasjonal transportplan 2010–2019, Brunnsset-Øygarden, Freifjordtunnelen og Oppdølstranda. Disse medlemmer ønsker å forsere disse prosjektene. I tillegg vil disse medlemmer at man kommer i gang med utbygging av strekningen Meisingset–Tingvoll som er ferdig regulert, i første planperiode.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til at Regjeringen legger til grunn en ramme på på 270 mill. kroner til tiltak innenfor ulike programområde på rv 70 Oppdal–Kristiansund. Disse medlemmer vil peke på at det er et lokalt sterkt ønske om at deler av planrammen kan benyttes til utbedring/omlegging av parsellen Meisingset–Tingvoll. Dette er den høyest prioriterte strekningen/prosjektet fra alle kommunene i Romsdal og på Nordmøre, og fra Møre og Romsdal fylke. Disse medlemmer vil peke på at veistrekningen er smal, svingete og nesten uframkommelig om våren, og trafikken går nå i stadig større grad på fylkesveg rundt stamveiparsellen eller på sørsida av Tingvollfjorden (Gjemnes–Sunndal).

Rv 4 Oslo–Gjøvik

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, mener det er et sterkt behov for opprusting av infrastrukturen mellom Oslo og Gjøvik. På Raufoss finnes et av landets største industrimiljøer som

har veldig stor næringstransport mot Oslo. Det er også stor pendlertrafikk på denne strekningen.

Flertallet viser til at det i første periode er aktuelt å bygge forbikjøringsfelt og midtrekkverk på en 3,2 km lang strekning sør for Lygna, og at dette er avhengig av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av rv 4 Gran–Jaren. Flertallet mener derfor at disse to prosjektene bør ses sammen og komme så tidlig som mulig i planperioden.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyres transportplan vil frigjøre betydelige økonomiske ressurser, fordi Høyre vil realisere mange vei- og jernbaneprosjekter som OPS-prosjekter.

Disse medlemmer viser til at viktige riksvegstrekninger derfor vil kunne prioriteres og realiseres tidligere med Høyres plan for helhetlig opplegg i transportpolitikken.

Disse medlemmer ønsker derfor å starte opp prosjektet rv 4 Gran–Jaren med 4-felts veg i første planperiode fra 2010–2014, og at det settes fortgang i planleggingen av gjenstående parseller på rv 4 mellom Oslo og Gjøvik.

E6 Kolomoen–Biri–Lillehammer

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at Regjeringen foreslår å starte utbygging av E6 på strekningen mellom Kolomoen og Lillehammer i siste seksårsperiode. Flertallet viser til at det er en trafikkmengde på 10–12 000 ÅDT på strekningen Lillehammer–Moelv og at trafikktallene er høyere for noen av delstrekningene videre sørover. Strekningen Kolomoen–Lillehammer er svært ulykkesbelastet. Flertallet vil understreke at det derfor blir viktig å komme i gang med utbygging her så tidlig som mulig i perioden. Det er også viktig at det raskt blir satt inn effektive trafikksikkerhetstiltak på denne strekningen. Flertallet viser til at de foreslåtte trafikksikkerhetstiltakene på E6 nord for Hamar er viktige, og at dette er tiltak som gjennomføres uavhengig av de planlagte utbyggingene på strekningen Kolomoen–Lillehammer, som er gitt en statlig ramme på 430 mill. kroner i perioden 2014–2019.

Flertallet viser for øvrig til sine generelle kommentarer om prosjekter som er prioritert i andre del av planperioden.

Rv 3 i Østerdalen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at det i siste seksårsperiode

legges opp til å videreføre utbedringen av rv 3 i Østerdalen, blant annet på strekningen Nordstumoen–Atnosn–Nestebø, sør for Alvdal. I tillegg er det aktuelt å utbedre strekningen Korsan–Gullikstad i Sør-Trøndelag. Videre heter det i NTP at det er

"aktuelt å legge om rv 3 fra Løten til Grundset, nord for Elverum. Prosjektet vil gi redusert reisetid mellom Hamar og Elverum og bedre regulariteten for næringslivets transporter. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet."

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser for øvrig til sine generelle kommentarer om prosjekter som er prioritert i andre del av planperioden.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til betydningen rv 3 gjennom Østerdalen har for tungtransport og persontransport.

Disse medlemmer ønsker utbygging av lange, sammenhengende strekninger. Disse medlemmer vil organisere gjenstående utbygginger gjennom Østerdalen som OPS-prosjekt, delt inn i hensiktsmessige parseller herunder Åsta bru, Nordstumoen–Antosen–Gjesteby, Søndre Bjorå bru–Atna og Løten–Grundset. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Utbygging av rv 3 gjennom Østerdalen realiseres som OPS-prosjekt, delt inn i hensiktsmessige parseller herunder Åsta bru, Nordstumoen–Antosen–Gjesteby, Søndre Bjorå bru–Atna og Løten–Grundset."

Rv 15 Strynefjellsvegen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er kjent med at Kvivsvegen som nå bygges på den framtidige E39 mellom Volda og Hornindal kommuner vil påvirke trafikkstrømmene i området og at rv 15 Strynefjellsvegen er forventet å få noe økt trafikk. Kvivsvegen åpner, jf. Samferdselsdepartementets svar på spørsmål nummer 161 fra komiteen. Trafikkveksten forsterkes ved at Samferdselsdepartementet tok initiativ til en løsning som sikrer at det ikke blir bompenger på Kvivsvegen som opprinnelig planlagt. Flertallet vil peke på det økte behovet for utbedring av rv 15 som dette gir.

Rv 120 og E6 i Akershus

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at det bør vurderes å utvide kapasiteten i kollektivtrafikken langs rv 120 og E6 i regionen Gjerdum–Nannestad–

Skedsmo. I dag er det slik at bussen blir stående i kø, og kommer ikke forbi trafikken. Disse medlemmer vil derfor vurdere økt kapasitet i kollektivtrafikken, innen for de avsatte midlene innenfor programområde kollektivtrafikk på de aktuelle strekningene.

Randsfjordferja

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til sin merknad i kap. 6.3.2.2.

E6 Akershus–Hedmark–Oppland

Komiteens medlemmer fra Høyre vil peke på at E6 er den viktigste nord-sør-forbindelsen i Norge. Vegen har vekslende standard, og det er gjennomgående behov for en kraftig oppgradering. Disse medlemmer ønsker utbygging av lange, sammenhengende strekninger. Disse medlemmer vil organisere gjenstående utbygginger gjennom Akershus, Hedmark og Oppland som OPS-prosjekt, delt inn i hensiktsmessige parseller. Disse medlemmer ber om at reguleringsplanarbeidet forseres, slik at den sterkt ulykkesbelastede vegen kan bli en trafikksikker veg, hvor man på lengre parseller bygger ut smal 4-felts veg.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Utbygging av E6 gjennom Akershus, Hedmark og Oppland organiseres som OPS-prosjekt og bygges ut i hensiktsmessige parseller, herunder strekningene Hovinmoen–Dal/Skaberud–Kolomoen, Kolomoen–Biri–Lillehammer, Øyer–Tretten, Ringebu–Otta."

E136 Ålesund–Oppland grense

Komiteens medlemmer fra Høyre ønsker utbygging av lange, sammenhengende strekninger. Disse medlemmer vil organisere gjenstående utbygginger mellom Ålesund og Oppland grense som OPS-prosjekt, delt inn i hensiktsmessige parseller. Strekingen har stort behov for opprusting og prosjekter som Tresfjordbrua, Flatmark–Monge–Marstein, Breivika–Lerstad, Måndalstunnelen–Våge og Dølsteinsfonna er nødvendige å realisere.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Utbygging av E136 Ålesund–Oppland grense organiseres som OPS-prosjekt og bygges ut i hensiktsmessige parseller, herunder prosjektene Tresfjordbrua, Flatmark–Monge–Marstein, Breivika–Lerstad, Måndalstunnelen–Våge og Dølsteinsfonna."

E6 Oppland grense–Trondheim

Komiteens medlemmer fra Høyre mener E6-sør "Trondheimsveien" og rv 3 er nasjonale korridorer som i dag har meget dårlig standard i forhold til trafikksikkerhet, fremkommelighet og næringslivets behov. Disse medlemmer mener det er positivt at kommunene langs strekingen Trondheim–Oppland grense, samt Sør-Trøndelag fylkeskommune har en felles forståelse av å se strekingen under ett. Og at det nå er regional enighet om en delvis egenfinansiert utbygging av strekningene på E6/rv 3 i Trøndelag sør for Trondheim. Disse medlemmer mener en viktig forutsetning dermed er avklart.

Disse medlemmer mener videre at denne strekingen egner seg meget godt som et OPS-prosjekt, og vil fremheve nødvendigheten av at vegprosjektet kommer raskt i gang. Disse medlemmer ser positivt på at strekingen Trondheim til Oppland grense, både E6 og rv 3, ses som ett prosjekt, og ber departementet om å bidra til løsninger som ikke forsinker oppstart av prosjekter som ligger inne i NTP og har mulighet for nært forestående oppstart.

Disse medlemmer vil peke på at E6 er den viktigste nord-sør-forbindelsen i Norge. Vegen har vekslende standard, og det er gjennomgående behov for en kraftig oppgradering. Disse medlemmer ønsker utbygging av lange, sammenhengende strekninger. Disse medlemmer vil organisere utbyggingen fra Oppland grense til Trondheim som OPS-prosjekt, delt inn i hensiktsmessige parseller. Disse medlemmer ber om at reguleringsplanarbeidet forseres, slik at den ulykkesbelastede vegen kan bli en trafikksikker veg, hvor man på lengre parseller bygger ut smal 4-felts veg.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Utbygging av E6 fra Oppland grense til Trondheim organiseres som OPS-prosjekt og bygges ut i hensiktsmessige parseller, herunder prosjektene Oppdal sentrum, Ulsberg–Berkåk–Løkli, Soknedalen – videre utbygging, Vindalsliene–Korporals bru, Jaktøya–Tonstad og Sluppen–Stavne."

Rv 714 Laksevegen

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at rv 714 mellom Orkdal og Hitra omtales som "Lakseveien" fordi over 40 pst. av Sør-Trøndelags eksportverdier transporteres på veien, og er derfor svært viktig for næringslivet i hele Midt-Norge. Disse medlemmer ser at det er store utfordringer knyttet til fremkommelighet, spesielt på vinterstid. Det er flere flaskehalser som det haster med å utbedre f.eks. Bergslibakkene. Disse medlemmer mener rv 714 mellom Orkdal og Hitra, "Lakseveien" egner

seg godt som et OPS-prosjekt, og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen bygge ut rv 714 mellom Orkdal og Hitra. Utbyggingen gjennomføres som et OPS-prosjekt."

Rv 700 og rv 704

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyres transportplan vil frigjøre betydelige økonomiske ressurser, fordi Høyre vil realisere mange vei- og jernbaneprosjekter som OPS-prosjekter.

Disse medlemmer viser til at viktige riksvegstrækninger derfor vil kunne prioriteres og realiseres tidligere med Høyres plan for helhetlig opplegg i transportpolitikken.

Disse medlemmer vil peke på viktige riksveiprosjekter for Sør-Trøndelag som rv 704 fra Trondheim til Klæbu samt rv 700 Klingliene i Meldal som har sterkt behov for oppgraderinger for å sikre verdiskaping, fremkommelighet og trafikksikkerhet.

JERNBANE

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til Regjeringens gjennomgang av behovene for utbygging og oppgradering av Dovrebanen, hvor det pekes på at det i første omgang må bygges dobbeltspor på den sterkt trafikkbeltede strekningen mellom Eidsvoll og Hamar. Flertallet mener at utbyggingen bør skje mest mulig sammenhengende slik at man får utnyttet den store investeringen best mulig. På lengre sikt bør dobbeltsporet forlenges til Lillehammer.

Flertallet viser til den omfattende dobbeltsporutbyggingen som planlegges innenfor InterCity-triangelet. Med Regjeringens NTP-forslag får jernbanen en investeringsramme på i gjennomsnitt over 5 mrd. kroner per år i NTP-perioden, og mange dobbeltsporsparseller vil stå ferdige ved utgangen av perioden. På lengre sikt er det et mål med dobbeltspor i hele InterCity-triangelet Lillehammer–Skien/Halden.

Flertallet deler Regjeringens engasjement knyttet til hastighetsstandard på strekningen, og spesielt interessant er dette i lys av en eventuell høyhastighetsbane mellom Oslo og Trondheim. Flertallet legger til grunn at Langset–Kleiverud bygges ut etter en høyest mulig hastighet, og slutter seg til Regjeringens ønske om å vurdere tilrettelegging for

hastigheter på 250 km/t eller mer for strekningen Kleiverud–Steinsrud. Flertallet er helt enig i at "banen skal kunne brukes av både regiontog, fjern- tog, godstog og eventuelle høyhastighetstog", slik Regjeringen skriver i meldingen. Flertallet ønsker i likhet med Regjeringen at hastighetsstandard for strekningen nord for Steinerud tas opp til vurdering ved rullering av NTP.

Flertallet har merket seg at Regjeringen legger til rette for en dobling av godskapasiteten og kjøring med inntil 600 m lange tog. Dette skal skje gjennom utbygging/forlengelse av 8–12 kryssingsspor. Økt kryssingskapasitet vil også komme persontrafikken til gode. Det legges også opp til å utvide godsterminalkapasiteten på Alnabru for å sikre tilstrekkelig kapasitet i et 20–30 års perspektiv.

E6 og Dovrebanen sør for Trondheim

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at Sør-Trøndelag fylkeskommune foreslår et forsøk med samordna planlegging, utbygging og finansiering av veg og bane på strekninga Trondheim–Støren, inkludert et samlet styrking av kollektivtilbudet. Flertallet mener initiativet fra fylkeskommunen er nyskapende og framtidsretta og bør følges opp gjennom en god dialog og et eventuelt statlig engasjement i utviklingsfasen.

Flertallet er kjent med at kommunene langs E6 og rv 3 mellom Oppland/Hedmark grense og Trondheim har gått inn for prinsippet om delvis bompengefinansiert utbygging av E6/rv 3 på denne strekningen. Flertallet er positiv til et slikt initiativ som betrakter utbyggingen som én samlet utbygging. Statens eventuelle andel i et slikt bompengeprogger vil utgjøre den statlige finansieringen av de prosjekter som ligger inne i NTP 2010–2019. Flertallet ber departementet om å bidra til at en eventuell bompengefinansiert utbygging av E6/rv 3 gjennomføres på en slik måte at prosjekter som ligger inne i 2010–2013 (Oppdal sentrum og Korporals bru–Vindalsliene), ikke får forsinket oppstart.

Alnabruterminalen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til sine merknader knyttet til Alnabruterminalen i kapittel 10.1.2.

Godsterminal Otta

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er kjent med at det arbeides med planer for en godsterminal på Otta og mener det er et godt tiltak for å få gods over fra veg til bane.

Øvrige banestrekninger

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det i stortingsmeldingen også omtales tiltak på de øvrige banestrekningene i korridoren. I tillegg til ordinær drift og vedlikehold på Rørosbanen planlegges fornyelse av sviller mellom Elverum og Koppang, samtidig som enkelte plattformer må forlenges for å oppfylle nye krav i sikkerhetsforskriften. På deler av Solørbanen planlegges i tillegg til ordinær drift og vedlikehold å foreta sville- og skinnebytte. På Gjøvikbanen, som i godssammenheng betraktes som en del av Bergensbanen, planlegges forlengelse av eksisterende og bygging av nye kryssingsspor. Kryssingssporene vil også være til nytte for persontrafikken. Kontaktledningsanlegget skal fornyes mellom Roa og Gjøvik.

Gjøvikbanen

Komiteen viser til at Gjøvikbanen er viktig både for persontrafikken mellom Oslo, Nittedal, Hadeland og Gjøvik og for godstransporten mellom Oslo og Bergen. Den direkte forbindelsen mellom Alnabru og Bergen over Roa avlastet Oslostunnelen og tilstøtende tungt trafikkerte innerstrekninger i Osloområdet.

På Gjøvikbanen er det sterkt voksende trafikk, men banen har så mange mangler at togene går altfor sakte og med for dårlig frekvens.

Komiteen vil peke på behovet for vedlikehold, fornyelse og mindre investeringer på Gjøvikbanen.

Komiteen vil understreke betydningen av å prioritere tiltak som er nødvendige for å få faste 2-timersavganger Gjøvik–Oslo.

Komiteens medlem fra Venstre er opp-tatt av redusert reisetid på Gjøvikbanen. Målet er å få kjøretiden ned fra 120 til 90 minutter Gjøvik–Oslo. Dette medlem peker på en rekke aktuelle tiltak for redusert reisetid. Nye kryssingsspor, ny strømforsyning nord, automatisk togstopp nord for Roa samt sikring og samordning av planoverganger er tiltak som kan bidra. Rammen for tiltakene er antatt ca. 500 mill. kroner. Dette medlem har i Venstres forslag til Nasjonal transportplan lagt opp til en bevilgning på 500 mill. kroner i siste periode for oppstart av pro-

sjekter for redusert reisetid og økt kapasitet på jernbanen. På bakgrunn av nye og oppdaterte kostnadsanslag og virkningsberegninger for de aktuelle tiltakene vil det være naturlig å ta stilling til tidspunktet for oppstart av prosjektene innenfor nevnte ramme.

TRONDHEIM HAVN

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener det er positivt at det er lansert ulike alternativer for fremtidige løsninger for Trondheim havn. Disse medlemmer vil understreke at det er nødvendig å utrede en fremtidig havneløsning som sikrer en god godshåndtering, bidrar til verdiskaping og som er til det beste for næringsliv og befolkning i hele regionen, samtidig som man sørger for optimale transport- og miljøløsninger. Videre mener disse medlemmer at det er viktig at man skisserer ulike alternativer og forutsetter at Regjeringen bidrar til at løsningen man prioriterer regionalt blir fulgt opp. Disse medlemmer vil peke på behovet for intermodale havneløsninger, og viser til forslag om belønningsordning for intermodale løsninger.

FREMSKRITTPARTIETS MERKNADER TIL KORRIDOR 6

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at korridor 6 er svært viktig for norsk næringsliv, og at det går store mengder import- og eksportvarer til og fra Nordvestlandet, Midt-Norge og Nord-Norge gjennom korridoren. Disse medlemmer vil påpeke at korridor 6 er også av stor nasjonal betydning, siden korridoren knytter den nordlige og sørlige delen av landet sammen, og at korridoren også er en viktig forbindelse mellom Nordvestlandet og Sørøst-Norge.

Disse medlemmer ønsker et sammenhengende motorveinett mellom de største byene i landet, og går derfor inn for 4-felts E6-motorvei gjennom hele korridor 6. 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 mener at slik E6 fremstår i dag, er strekningen miljømessig utilstrekkelig, trafikkfarlig og fremkommeligheten er sterkt redusert på mange og lange strekninger.

Disse medlemmer viser til at prosjekter i hovedstadsregionen og Trondheimsregionen også er omtalt under "Utfordringer og prioriteringer i de fire største byområdene".

Disse medlemmer påpeker at disse medlemmers forslag til endringer i planrammen knyttet til enkeltprosjekter ikke spesifikt sier noe om når pro-

sjektene skal fullføres, men kun når statlig fullfinansiering kommer på plass. Disse medlemmer vil derfor understreke at prosjektene skal fullføres så raskt som mulig innenfor rammen.

Vei

E6 Oslo–Trondheim med tilknytninger (rv 150 Ulvensplitten–Lysaker og rv 4 Oslo–Mjøsbrua)

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker at E6 skal være sammenhengene motorvei hele veien fra Oslo til Trondheim, og ønsker også dette på rv 4 Oslo–Mjøsbrua, rv 25 Hamar–Løten og rv 3 Løten–Elverum. Disse medlemmer støtter gjennomføring av eksisterende firefeltsprosjekter der planleggingsprosessen har kommet godt i gang, og vil samle gjenstående veistreknninger i større prosjekter med lengre parseller i siste halvdel av planperioden. Disse medlemmer vil også understreke viktigheten av gode tilknytninger fra E6 til Alnabruterminalen og Oslo Havn, jf. Oslopakke 3. Disse medlemmer ønsker i motsetning til Regjeringen full statlig finansiering av hele motorveinettet.

Prosjektet E6 Alnabruterminalen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter forslaget om å oppgradere forbindelsen fra Alnabruterminalen til E6 via rv 191, i påvente av egen adkomstvei til terminalområdet fra E6. Disse medlemmer ønsker statlig fullfinansiering av prosjektet, og øker derfor planrammen med 170 mill. kroner for perioden 2010–2013.

Rv 4 Gjelleråsen–Gran og Jaren–Mjøsbrua

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker at hele veistrekningen Gjelleråsen–Mjøsbrua skal være 4-feltsvei, og viser til at det allerede finnes et annet prosjekt med 4-feltsvei på rv 4 fra Gran til Jaren. Disse medlemmer mener at det også er viktig med 4-feltsutbygging på resten av rv 4 fra Gjelleråsen til Mjøsbrua, og antar at dette vil koste 10 mrd. kroner. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til Dokument nr. 8:119 (2002–2003) 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 viser til at prosjektet også omfatter strekningen Roa–Gran som ifølge forrige NTP, dvs. NTP 2006–2015 St.meld. nr. 24 (2003–2004), skulle ha blitt prioritert. Disse medlemmer vil derfor øke planrammen i perioden 2014–2019 med 10 mrd. kroner.

Prosjekt rv 4 Gran–Jaren

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rv 4 Gran–Jaren nevnes blant de 4-feltsprosjektene som det kan være aktuelt å prioritere penger til i siste seksårsperiode. Disse medlemmer vil samtidig påpeke at kostnaden ifølge statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen er kostnadsberegnet til 900 mill. kroner med 500 mill. kroner i såkalt annen finansiering. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 500 mill. kroner for perioden 2014–2019.

E6–Tretten–Øyer

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at E6 Tretten–Øyer ble behandlet i Innst. S. nr. 270 (2008–2009), jf. St.prp. nr. 59 (2008–2009), og at disse medlemmer gikk inn for full statlig finansiering av prosjektet. Disse medlemmer ønsker at at E6 skal være sammenhengende motorvei hele veien fra Oslo til Trondheim, og presiserer at dette også gjelder E6 Tretten–Øyer.

Prosjektet E6 Dal–Minnesund–Skaberud

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at veien i dag har mange møteulykker med dødelig utfall, og at beregningene i St.meld. nr. 16 (2008–2009) anslår en reduksjon i antall drepte og hardt skadde 5–6 personer per år ved bygging av veien. Disse medlemmer mener at utbygging til 4-feltsvei på E6 er blant de aller viktigste prosjektene i Nasjonal transportplan, og mener at det er helt urimelig at en slik vei av nasjonal betydning skal belastes med 3,5 mrd. kroner i bompenger i perioden 2010–2019. Disse medlemmer vil derfor øke planrammen med 3,5 mrd. kroner. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 1 366 mill. kroner for perioden 2010–2013, og med 3 500 mill. kroner for planperioden 2010–2019.

Rv 25 Hamar–Løten og rv 3 Løten–Grundset/Elverum

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet registrerer at Regjeringen i siste seksårsperiode mener at det kan være aktuelt å prioritere ombygging av rv 3 til 4-feltsvei mellom Løten og Grundset, nord for Elverum. Strekningen er på ca. 17 km og totalkostnad uten bompenger er ca. 1,85 mrd. kroner. Disse medlemmer mener at en slik ombygging må kombineres med bygging av ny 4-felts rv 25 mellom Hamar og Løten, slik at det blir sammenhengende vei av god standard hele veien mellom Hamar og Elverum. Verken Statens vegvesen eller Løten og Hamar kommune har startet planlegging av den siste parsellen inn mot Hamar, men strek-

ningen er på 14 km og det vil være naturlig å forvente en byggekostnad på ca. 1,5 mrd. kroner. Disse medlemmer vil derfor øke planrammen med 3,35 mrd. kroner for perioden 2014–2019.

Prosjekt E6 Kolomoen–Lillehammer

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet registrerer at Regjeringen sier at det kan bli aktuelt å prioritere videre utbygging av E6 Kolomoen–Lillehammer i Hedmark og Oppland. Disse medlemmer vil advare mot en situasjon der en midlertidig løsning med midtdele blir permanent, og mener at ny vei må prioriteres. Disse medlemmer anslår at ny motorvei på strekningen vil koste i størrelsesorden 6 mrd. kroner, og viser til at Regjeringen har satt av 430 mill. statlige kroner til strekningen. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen med 5 570 mill. kroner for 2014–2019.

E6 Lillehammer–Ringebu

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at disse medlemmer ønsker et sammenhengende motorveinett mellom de største byene i Norge, blant annet mellom Trondheim og Oslo. Disse medlemmer ønsker derfor å bygge ut strekningen Lillehammer–Ringebu til 4-felts motorvei. Disse medlemmer viser til at strekningen per i dag er på 58,7 km, og at en ny motorvei vil være noe kortere. Disse medlemmer anslår kostnaden ved prosjektet til 5,6 mrd. kroner og ønsker raskest mulig oppstart, og øker planrammen for perioden 2010–2013 tilsvarende.

E6 Ringebu–Otta

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Regjeringen foreslår ny 2-feltsvei med midtrekkverk og forbikjøringsfelt og et kostnadsanslag på 4 mrd. kroner på strekningen. Disse medlemmer mener at det er kortsiktig å bygge 2-feltsvei på strekningen når trafikkveksten vil medføre at veien uansett vil måtte oppgraderes til 4-feltsvei i fremtiden. Disse medlemmer anslår at 57 km med motorvei vil koste 44 pst. mer enn Regjeringens forslag om 2-feltsvei, og at totalkostnaden ved å bygge motorvei på E6 Ringebu–Otta vil beløpe seg til 5,76 mrd. kroner. Disse medlemmer er svært skeptiske til at Regjeringen legger opp til 2,55 mrd. kroner i bompengefinansiering, og ønsker isteden statlig fullfinansiering. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 4,31 mrd. kroner i forhold til Regjeringens opplegg, hvorav 1,5 mrd. kroner i perioden 2010–2013.

E6 Otta–Vindalsliene

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at disse medlemmer ønsker et sammenhengende motorveinett mellom de største byene i Norge, blant annet mellom Trondheim og Oslo. Disse medlemmer ønsker derfor å bygge ut strekningen Otta–Vindalsliene til 4-feltsvei. Disse medlemmer viser til at denne strekningen er på hele 179 kilometer, og at ny vei 4-felts kan beløpe seg til 17 mrd. kroner. Disse medlemmer mener at det i et så stort prosjekt er nødvendig med prosjektfinsiering, og øker planrammen med 17 mrd. kroner i perioden 2010–2013.

E6 Vindalsliene–Korporals bru

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det på lengre sikt vil være nødvendig med 4-feltsvei på strekningen. Disse medlemmer mener derfor at det er svært kortsiktig å investere i ny vei som ikke er 4-felts, og ønsker derfor å gjennomføre prosjektet som 4-feltsvei. Disse medlemmer anslår at dette vil koste rundt 600 mill. kroner, og øker derfor planrammen med 230 mill. kroner for perioden 2014–2019.

E6 Korporals bru–Jaktøya

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å fullføre sammenhengende motorvei mellom Oslo og Trondheim i slutten av planperioden, og ønsker derfor å bygge 4-felts motorvei mellom Korporals Bru og Jaktøya i Sør-Trøndelag. Disse medlemmer viser til at dagens veistrekning er omtrent 45 km lang, og anslår at en motorvei på strekningen vil koste 4,8 mrd. kroner. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 4,8 mrd. kroner i perioden 2014–2019.

E6 Jaktøya–Tonstad

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter utbygging av 4-feltsvei på E6 på strekningen, men ønsker i motsetning til Regjeringen statlig fullfinansiering. Disse medlemmer mener at det er helt urimelig at en veistrekning av nasjonal betydning skal fullfinansieres av bilistene. Disse medlemmer viser til kostnadsanslaget på 1,5 mrd. kroner. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 600 mill. kroner for perioden 2010–2013, og med 900 mill. kroner for planperioden 2010–2019.

Rv 3 Kolomoen–Ulsberg

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rv 3 er hovedforbindelse for tungtrafikk mellom Oslo og Trøndelag, og en avlastning for godstrafikken langs E6. Disse med-

lemmer viser til at rv 3 Kolomoen–Ulsberg mangler mye for at ønsker om planlagt standard på 8,5 m er nådd. Disse medlemmer mener at det er helt uakseptabelt at det fortsatt finnes en bro på rv 3 som er 6 meter bred og har vektrestriksjoner, og støtter forslag om utvidelse. Disse medlemmer foreslår å øke planrammen for perioden 2010–2013 med 400 mill. kroner, og for hele perioden 2010–2019 totalt med 600 mill. kroner i tillegg til Regjeringens forslag. Disse medlemmer vil for øvrig vise til sitt forslag for rv 25 Hamar–Løten og rv 3 Løten–Grundset/Elverum.

Prosjektet rv 15 Strynefjellstunnelene

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter prosjektet rv 15 Strynefjellstunnelene.

E136 Ålesund–Dombås

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at St.meld. nr. 16 (2008–2009) og statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen til sammen nevner en rekke prosjekter på E136 mellom Ålesund og Dombås, herunder E136 Tresfjordbrua, E136 Flatmark–Monge–Marstein, E136 Breivika–Leirstad, E136 Måndalstunnelen–Våge og E136 Dølsteinfonna. Disse medlemmer mener at det er riktig å se disse prosjektene samlet, blant annet fordi sprengmassen fra E136 Måndalstunnelen–Våge skal brukes i forbindelse med fundamenteringen av prosjektet E136 Tresfjordbrua. Disse medlemmer viser til sine merknader om Tresfjordbrua i Innst. S. nr. 240 (2003–2004), og er fornøyd med at denne er med i Nasjonal transportplan 2010–2019. 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 stamvei skal ha. Disse medlemmer viser til at Regjeringens forslag på E136 inneholder totalt 1 380 mill. kroner i bompengefinansiering, hvorav 290 mill. kroner på E136 Tresfjordbrua, 930 mill. kroner for prosjektet E136 Breivika–Leirstad, og 160 mill. kroner for prosjektet E136 Måndalstunnelen–Våge. Disse medlemmer mener finansiering er stamveiene er et statlig ansvar, og ønsker dermed ikke slike finansieringsløsninger, og ønsker oppstart av Breivika–Leirstad raskest mulig. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen for perioden 2010–2013 med 1 490 mill. kroner for perioden 2010–2013, og for perioden 2010–2019 med 3 190 mill. kroner for perioden 2010–2019.

Rv 70 Brunneset–Øygarden

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Regjeringen ifølge svar på NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen legger opp til 190 mill. kroner i annen finansiering på rv 70 Brunneset–Øygarden. Disse medlemmer ønsker full statlig finansiering, og øker derfor planrammen med 190 mill. kroner for perioden 2010–2013.

Rv 714 Lakseveien

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rv 714 som går mellom Gjølme i Orkdal og Hellesvik i Frøya omtales som "Lakseveien" fordi det 40 pst. av Sør-Trøndelags eksportverdier transporteres langs veien, og at dette tilsvarer omtrent hver femte norske laks. Disse medlemmer påpeker at transportforsinkelser grunnet dårlig vei får store økonomiske konsekvenser for næringslivet hvis laksen ikke kommer frem til markedet til rett tid. Disse medlemmer viser til at veien er stengt ca. 30 ganger hver vinter grunnet utforkjøring med vogntog, og at det særlig er behov for å oppgradere Bergsbakken i Snillfjord. Disse medlemmer viser til at totale kostnader for strekningen Stokkhaugen–Sunde er estimert til 1,4 mrd. kroner av selskapet "Ny Rv 714 AS". Disse medlemmer øker på denne bakgrunn planrammen med 400 mill. kroner for perioden 2010–2013, og med 1,4 mrd. kroner for planperioden 2010–2019.

4-feltsvei Orkanger–Klett/Trondheim/E6

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at E39 mellom Orkanger og E6 har en ÅDT på 8 000–16 000 biler i døgnet på den mest trafikkerte delen av strekningen, og at strekningen E39 Orkanger–Klett/E6 er 26 km lang. Disse medlemmer mener at det vil være naturlig å bygge firefeltsvei på strekningen, og anslår at dette koster i størrelsesorden 2,5 mrd. kroner. Disse medlemmer øker på denne bakgrunn planrammen med 2 mrd. kroner for perioden 2010–2013, og med 2 500 mill. kroner for planperioden 2010–2019.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at listen ovenfor ikke er uttømmende. Disse medlemmer ønsker i tillegg til de spesifiserte prosjektene å bruke totalt 16 579 mill. kroner for samtlige transportkorridorer for perioden 2010–2034. Disse medlemmer viser til at dette for denne transportkorridoren innebærer 1 609 mill. kroner i perioden 2010–2019, 463 mill. kroner for perioden 2020–2034, og 2 072 mill. kroner for hele planperioden 2010–2034.

Disse medlemmer påpeker at det i tillegg er aktuelt å prioritere prosjekter som for eksempel E39,

rv 3, rv 15, rv 70, rv 63, rv 64, rv 33, rv 34, rv 30 Støren–Hedmark grense, rv 705/rv 31 Værnes–Røros, rv 710 Orkanger–Valset, rv 708/rv 709 Melhus/Børsa–Korsveien, rv 65 Vormstad–Møre grense, rv 700 Svorkmo–Berkåk, rv 707 Klett–Flakk, rv 680 Stormyra–Kyrksæterøra, og rv 701 Storås–Meldal. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen med 1 mrd. kroner for perioden 2010–2013, og med 2,5 mrd. kroner for perioden 2014–2019.

Rassikring

Rv 70 Oppdølsstranda

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker en raskere gjennomføring enn Regjeringen på prosjektet rassikring av rv 70 Oppdølsstranda. Disse medlemmer viser til at prosjektet har et kostnadsanslag på 600 mill. kroner, og at 200 mill. kroner av den statlige finansieringen først kommer i perioden 2014–2019. Disse medlemmer ønsker gjennomføring av prosjektet i perioden 2010–2013, og flytter derfor 200 mill. kroner fra planrammen for 2014–2019 til 2010–2013. Disse medlemmer viser til at disse medlemmer ønsker 1 mrd. kroner ekstra på rassikring hvert eneste år utover Regjeringens forslag. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at disse midlene også kommer denne transportkorridoren til gode, og viser til tabellen i sine generelle merknader i innstillingens kapittel 1.2.2.

Disse medlemmer viser til at dette utgjør ca. 1 308 mill. kroner for korridor 6 i perioden 2010–2019, og 3 271 mill. kroner for perioden 2010–2034.

Jernbane

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å bruke totalt 60 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbaneinvesteringer i perioden 2010–2019. Disse medlemmer vil dessuten investere 90 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbane i perioden 2010–2034 hvis man legger til grunn at Regjeringen opprettholder et tilsvarende investeringsnivå som i St.meld. nr. 16 (2008–2009).

Disse medlemmer ønsker primært å benytte disse midlene til bygging av dobbeltspor på strekningene Oslo–Halden, Oslo–Skien og Oslo–Lillehammer, samt kryssingsspor for godstog og annen jernbaneutbedring.

Oslo–Lillehammer

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker dobbeltsporet jernbane mellom Oslo og Lillehammer, og støtter en parallell

utbygging av jernbanestrekningen Langset–Kleverud–Steinsrud samtidig med bygging av E6 mellom Minnesund og Kleverud.

Trondheim havn

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å utrede alternative fremtidige løsninger for Trondheim havn, og viser til at Øysand i Melhus kommune kan være en aktuell løsning for et fremtidig knutepunkt mellom sjøtransport, veitransport og jernbanetransport. Disse medlemmer viser til at dette vil frigjøre et areal på 650 mål, tilsvarende syv ganger Aker Brygge i Trondheim hvis bare cruiseskip, Hurtigruten og hurtigbåtene blir igjen. Disse medlemmer vil også påpeke at miljøbesparelsene med tungtransport vil være formidable.

Disse medlemmer viser til sine merknader om dette i innstillingens kapittel 9 om transportpolitikk i byområdene.

Lufttransport

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Trondheim er Norges tredje største by, og vil derfor prioritere Værnes lufthavn. Disse medlemmer viser til at Værnes er med på å finansiere mindre flyplasser over hele Norge, og at dette svekker investeringsevnen.

Disse medlemmer ønsker statlige kjøp av flyplass tjenester finansiert over de årlige statsbudsjettene istedenfor kryssfinansiering. Disse medlemmer viser til sitt forslag i innstillingens kapittel 1.2.2 om en slik stortingsmelding om luftfart, jf. forslag i Dokument nr. 8:16 (2008–2009).

10.3.7 Korridor 7: Trondheim–Bodø med armer mot svenskegrensen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at korridoren knytter sammen Sør-Norge og Nord-Norge, samtidig som dette er en viktig transportkorridor for Helgeland og Salten. Jernbanen har store andeler i transporten mellom Oslo/Trondheim–Bodø, samtidig som den omfattende fisketransporten frå nord til sør i regelen går på bil.

Flertallet viser til at korridoren inkluderer mye sjøtransport med stykkgods fra eksportrettet industri fra byer og tettsteder på innlandet og langs kysten og betydelige eksportvolum på vei, særlig E12, til våre naboland i øst og fjernere markeder. Det er vekst i frakt av gods med bl.a. containere over havne- og jernbaneterminaler i Bodø og Mo i Rana og jernbaneterminalen i Fauske. Bodø og Mo i Rana er stamnetthavner.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senter-

partiet, viser til Regjeringens forslag til investeringsprogram for korridor 7 i perioden 2010–2019:

Riksveg-, jernbane-, farleds- og fiskerihavnprosjekter (mill. 2009-kroner)

Prosjekt	Kostnadsover- slag	Statlige midler 2010–2013	Statlige midler 2014–2019	Annen finans.
E6 Vist–Jevika–Selli	60	60		
E6 Værnes–Kvithamar	670	90	80	500
E6 Haran–Nes bru	140	140		
E6 Majavatn	55	55		
E6 Brenna–Brattås–Lien	700	350	350	
Rv 80 Vegpakke Salten, fase 2 (inkl. rassikring Hopshamran)	2 000	210	240	1 550
Diverse tiltak Trønderbanen	1 600	200	820	
Fjernstyring Mosjøen–Bodø	620	121		
Gevingåsen tunnel	635	354		
E6 Kvithamar–Åsen			500	
E6 Selli–Asp–Sem	200		200	
E6 Mosjøen–Osen	700		500	
E6 Mo–Bolna	800		500	
E6 Sørrelva–Borkamo	350		350	
Rv 80 Røvika–Strømsnes	305	275		30
E6 Langnesberga	100		100	
E6 Harran–Nes bru	140	140		
Farled Torgværleden	55	55		
Farled Haverskjærgrunnen/Humulråsa	126		126	
Farled Leiskjærgrunnen, Bjugn	28		28	
Farled Risværflua	13		13	
Farled Olstokvær	110		110	
Farled Bodø havn	137		137	
Fiskerihavn Ramstadlandet, Vikna	14	14		

OPPSUMMERING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Sosialistisk Venstreparti, støtter Regjeringens forslag til investeringsprogram, ramme til programområder og prioriteringer innenfor programområdene i korridoren.

Flertallet viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengeselskapet er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet ev. mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjektene.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til sine merknader under kapittel 1.2.3 Generelle merknader fra Høyre, og her omtalen av Høyres transportplan. Disse medlemmer vil også vise til sine generelle korridormerknader under kapittel 10.2.2, (merknader under nasjonale transportkorridorer).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine generelle merknader under kapittel 1.2.4 hvor det fremgår at dette medlem vil øke rammen med 15 mrd. kroner for planperioden ut over Regjeringens forslag, med hovedvekt på tiltak knyttet til trafikksikkerhet.

Komiteens medlem fra Venstre viser for øvrig til sine generelle merknader hvor prioriteringene innenfor korridorene fremkommer.

VEG

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til Regjeringens mål om å oppgradere stamvegnettet til en standard som i det minste forsvare gul midtstripe. Det planlegges en lang rekke viktige utbygginger på E6 gjennom Nordland i planperioden. I løpet av planperioden vil antall km uten gul midtstripe i korridor 7 bli redusert fra 83 til 23 km, en reduksjon med 73 pst.

Flertallet vil understreke at programområdene

- mindre utbedringer
- gang- og sykkelveger
- trafikksikkerhetstiltak
- miljø- og servicetiltak
- kollektivtrafikktiltak

har stor betydning for miljø og trafikksikkerhet i vegsektoren. Mulighetene til å nå de viktige målene om færre drepte og skadde, lavere utslipp og redusert støy fra vegtransporten avhenger i stor grad av at disse programområdene prioriteres høyt.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det er lagt til grunn en ramme på 1 680 mill. kroner til tiltak innenfor ulike programområder på E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger i perioden 2010–2019, hvorav 550 mill. kroner i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet trafikksikkerhetstiltak som etablering av midtrekkverk på delstrekninger på E6 mellom Trondheim og Steinkjer og tiltak mot utforkjøringsulykker. I tillegg prioriteres bygging av gang- og sykkelveger og mindre utbedringer med vekt på å ta igjen forfall.

E6 Helgeland

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det er satt av 1,75 mrd. kroner i statlige midler til utbygging av E6 gjennom Helgeland. Lokal enighet om medfinansiering kan bidra til å framskynde prosjektene.

Flertallet ser det som viktig å finne helhetlige løsninger på E6 gjennom Helgeland, og anser det som positivt dersom lokal enighet om utbyggingsstrategi og finansieringsløsninger medfører igangsettning av arbeidet i første fireårsperiode.

Vegpakke Salten – videreføring

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen har lagt til grunn at utbyggingen av rv 80 mellom Fauske og Bodø videreføres ved at det blir tilslutning til den planlagte Vegpakke Salten, fase 2. I likhet med Regjeringen mener flertallet at det er ønskelig at prosjektet Løding–Vikan blir gjennomført så raskt som mulig. Prosjektet vil blant annet erstatte interimbru som ble åpnet for trafikk i februar 2009, gjennom bygging av ny bru over Hopsfjorden. I tillegg vil prosjektet eliminere den rasutsatte strekningen Hopshamran.

Flertallet er kjent med at det pågår planlegging av Løding–Vikan med sikte på ferdig plan i år og at det også pågår planlegging på resterende deler. Flertallet er positiv til dette arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyres transportplan vil frigjøre betydelige økonomiske ressurser, fordi Høyre vil realisere vei- og jernbaneprosjekter som OPS-løsninger i stor skala, og viser i denne sammenheng til sitt forslag om OPS-løsninger på prioriterte strekninger på korridor 7.

Disse medlemmer viser til at viktige riksvegstrekninger vil kunne prioriteres og realiseres langt tidligere med Høyres plan for helhetlig opplegg i samferdselspolitikken.

Disse medlemmer peker på at i korridor 7 gjelder dette særlig følgende prosjekt på E6 som alle kan realiseres i første 4 års periode: Nes bru, Brenna–Brattås–Lien, Kvithamar–Åsen, Selli–Asp–Sem, Mosjøen–Osen, Mo–Bolna, Sørrelva–Borkamo og Steinkjer-prosjektet.

Disse medlemmer vil fremheve rv 80 Vegpakke Salten, fase 2, som et viktig prosjekt i Nordland som bør realiseres som et OPS-prosjekt så snart som mulig.

Disse medlemmer vil derfor fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om at rv 80 Vegpakke Salten fase 2, blir organisert og realisert som et OPS-prosjekt så snart som mulig."

Disse medlemmer har merket seg prosjektene, "Ei tim te by'n", "Fra fjord til fjell" og rv 17 Steinkjer–Namsos og mulighetene for økt verdiskaping, trafikksikkerhet og fremkommelighet sett i lys av den økningen av midler disse medlemmer har lagt inn til øvrige riksveger/nye fylkesveger.

Disse medlemmer mener også at rv 17 Asphaug–Namsos på det fremtidige fylkesveinettet er godt egnet som OPS-prosjekt og bør forseres.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om at rv 17 Asphaug–Namsos blir organisert og realisert som et OPS-prosjekt så snart som mulig."

RASSIKRING

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener rassikring må prioriteres i langt større grad. Det trengs mer kunnskap og informasjon, og større bevilgninger til rassikringsarbeid. Dette medlem mener det er uakseptabelt at folk enkelte steder må leve i konstant frykt for ras. Dette medlem viser til sine merknader om rassikring under kapittel 6.3.2.2, samt generell merknad fra Kristelig Folkeparti under kapittel 1.2.4 hvor det fremgår at dette medlem vil øke rammen med 15 mrd. kroner for planperioden ut over Regjeringens forslag, med hovedvekt på tiltak knyttet til trafikksikkerhet.

JERNBANE

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at Regjeringen foreslår å forsterke innsatsen for å utvikle Nordlandsbanen som en attraktiv godsbane i planperioden. For godstrafikken vil det bli bygget ut økt kryssingsspor kapasitet på banen for å kunne trafikkerer med 600 m lange tog. Målet er å legge til rette for en kapasitet som gjør det mulig å doble godsmengden på Nordlandsbanen i planperioden. Ved utgangen av planperioden vil det på Nordlandsbanen være bygget/forlenget 7–9 kryssingsspor.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil peke på at ferdigstillelse av fjernstyringssystemet vil øke kapasiteten for gods og gjøre trafikkavviklingen mer robust. Bygging av Gevingåsen tunnel vil korte reisetiden og gi større kapasitet for både gods- og persontog.

Dette flertallet har merket seg at Nord-Trøndelag fylkeskommune ønsker å legge opp til en helhetlig utbedring av veg og bane på strekningen Stjørdal–Steinkjer, og der en bompengefinansiering rettet både mot veg og bane kan bidra i en samlet finansieringspakke. Dette flertallet viser til at Regjeringen vil ha en god dialog med lokale myndigheter om helhetlig utvikling av bane og veg på strekningen og komiteen støtter dette.

Dette flertallet viser til at det planlegges en trinnvis utvikling av Trønderbanen langs dagens trasé med utgangspunkt i utviklingsplanen som Jern-

baneverket har utarbeidet i dialog med lokale myndigheter. I likhet med Regjeringen, ønsker også dette flertallet en helhetlig oppgradering av "Trønderbanen", dvs. persontrafikktilbudet mellom Støren–Trondheim–Steinkjer for å utvikle dette området som en mer integrert bo- og arbeidsmarkedsregion.

Dette flertallet viser til at elektrifisering er et av de aktuelle moderniseringstiltakene på Trønderbanen, og vil påpeke at planleggingsprosessen blir satt i gang så tidlig som mulig i perioden. Elektrifisering gir vesentlige reisetidsbesparelser fordi elektrisk drift gir raskere akselerasjon og det gir reduserte utslipp. Elektrisk drift vil også gjøre det mer attraktivt å pendle togene fra Steinkjer gjennom Trondheim på den elektrifiserte strekningen til Heimdal, Melhus og Støren. Et annet moment er at NSB i løpet av noen år må ta stilling til nytt materiell som skal erstatte dagens dieseltog på Trønderbanen. En beslutning om elektrifisering vil derfor ha avgjørende innvirkning på NSBs bestilling av nye tog. Regjeringen legger opp til en ramme på i overkant av 1 mrd kr til investeringer på Trønderbanen i planperioden, i tillegg til utbyggingen av Gevingåsen tunnel. Dette flertallet viser til adgangen til forskottering av investeringer i jernbane, jf. St.prp. nr. 1 (2008–2009) og Innst. S. nr. 13 (2008–2009) og den generelle åpninga for å gi tilskott til samferdselsinvesteringer. I tillegg har dette flertallet merket seg det positive signalet fra Nord-Trøndelag fylkeskommune om å se utbygging av vei og jernbane på strekningen Stjørdal–Steinkjer i sammenheng. Dette flertallet legger til grunn at Regjeringen i samarbeid med lokale myndigheter vil vurdere elektrifisering, finansiering av prosjektet og framdrift på bakgrunn av blant annet disse forholdene.

Samtidig med vurdering av elektrifisering av Trønderbanen vil også elektrifisering av Meråkerbanen, inklusiv behov for fjernstyring og annen opprustning av banen, bli vurdert. Dette flertallet viser til at det i tillegg til ordinært vedlikehold også planlegges gjennomført noe sville- og skinnebytte på Meråkerbanen i planperioden.

Dette flertallet viser også til at det foreslås også å gjennomføre kapasitetsøkende tiltak og vurdere stasjonstiltak som åpner for en videre utvikling av Salten-pendelen mellom Bodø og Fauske.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener det er svært kritikkverdigg at arbeidet med signalsystemet Merkur nå synes å stanse helt opp. Disse medlemmer viser til at Regjeringen nå anslår at Merkur ikke vil være klart før sent i 2010, noe som er to år senere enn planlagt. Merkostnaden forbundet med midlertidige løsninger

beregnes til 180 mill. kroner, jf omtale i St.prp. nr. 72 (2008–2009), forutsatt at Merkur til slutt blir godkjent for bruk. Disse medlemmer viser til St.prp. nr. 72 (2008–2009) der det heter at "dersom godkjenningen dreg ut i tid etter 2010, reknar Jernbaneverket med at kostnadene vil auke ytterlegare". Disse medlemmer viser til at den samlede kostnaden for Merkur er 263 mill. kroner. Dersom systemet ikke kan tas i bruk, slik det nå mer enn antydes fra Regjeringens side, må Jernbaneverket utlyse ny anbudskonkurranse for å utvikle et helt nytt signal-system. Merkostnaden forbundet med dette anslås å bli 85 mill. kroner for Gandal, 250 mill. kroner for dobbeltsporet i Rogaland og 220 mill. kroner for strekningen Mosjøen–Bodø. Den totale merkostnaden vil dermed bli 550 mill. kroner. Disse medlemmer mener Regjeringens håndtering av denne saken er svært kritikkverdigg, all den tid Regjeringen her har kjøpt et signalanlegg uten godkjenning, og som med stor sannsynligvis heller ikke vil bli godkjent for bruk på de aktuelle strekningene.

Disse medlemmer viser til at arbeidet med å få på plass godkjente signalanlegg på strekket fra Mosjøen til Bodø nå er utsatt til 2011. Grunnen er at Jernbaneverket har valgt å prioritere to prosjekter i Rogaland i første omgang. Disse medlemmer mener det er helt nødvendig å holde trykket oppe for å få på plass nødvendig signalanlegg på aktuelle strekk i Rogaland, men finner det svært oppsiktsvekkende at Regjeringen foreslår å flytte 100 mill. kroner fra Nordlandsbanen over til Jernbaneverkets generelle drifts- og vedlikeholdsoppgaver, slik det gjøres rede for i St.prp. nr. 67 (2008–2009). Disse medlemmer mener disse midlene burde benyttes til å bedre kapasiteten på Nordlandsbanen, blant annet ved å bygge flere kryssingsspor.

Nordlandsbanen – Påkjørsler 12elg og rein

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Nordlandsbanen er svært utsatt for dyrepåkjørsler, spesielt elg og rein vinterstid. Enkelte kommuner på banestrekningen Trondheim–Bodø har opptil 30–45 pst. avgang i forhold til fellingskvoten. For å forhindre dette må det gjennomføres forebyggende tiltak. Flertallet ber om at dette vurderes ifm. utarbeidelsen av handlingsprogrammet.

HELIKOPTERRUTE YTRE HELGELAND

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre registrerer at det er et sterkt ønske fra ytre Helgeland om å få opprette en helikopterrute mellom Bodø og Træna, Lovund og Rødøy. Både Helgeland regionråd og

Nordland fylkeskommune har engasjert seg i saken, og foreløpige undersøkelser viser at det er fullt mulig å finne egnede landingsplasser.

Disse medlemmer er kjent med den store næringsaktiviteten både på Træna og i Lovund. Disse medlemmer mener det er beklagelig at en i dag fra Træna må bruke 12 timer tur/retur med hurtigbåt for å komme til et møte i fylkeshovedstaden. Pendleravstanden til Bodø blir videre et alvorlig hinder for å kunne være med i kampen om arbeidskraften i fremtiden.

Disse medlemmer er kjent med at helikopteret som i dag trafikkerer ruten Bodø–Værøy kan brukes i en eventuell helikopterrute Bodø–ytre Helgeland, da helikopteret har ledig kapasitet. En forutsetning for å kunne utnytte denne ledige kapasiteten er at landingsplassene utstyres med teknisk utstyr slik at helikopteret kan fly i mørket.

Disse medlemmer er sterkt opptatt av å legge til rette for næringslivet i distriktene, og da er moderne infrastruktur særdeles viktig.

Disse medlemmer registrerer at departementet, av kostnadshensyn, ikke vil ta helikopterruter mellom Bodø og øyene i ytre Helgeland, inn under ordningen med statlige kjøp av flyrutetjenester.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å utrede og å legge frem egen sak om helikopterrute mellom Bodø og Træna, Lovund og Rødøy. Det forutsettes at også denne helikopterruta blir anbudsroute med offentlig kjøp."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at disse medlemmer ønsker separate stortingsmeldinger om luftfart og sjøtransport løsrevet fra Nasjonal transportplan, og viser til sine forslag i Dokument nr. 8:16 (2008–2009) og Dokument nr. 8:48 (2008–2009). Disse medlemmer viser til at helikopterrute ytre Helgeland ville ha inngått som en naturlig del av behandlingen av en egen stortingsmelding om luftfart.

HAVN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, har merket seg at det foreligger spennende utviklingsplaner for Bodø havn som vil bidra til en politisk ønsket vekst i effektiv og miljøvennlig gods-transport med jernbane og skip i Nord-Norge.

Flertallet viser til at stamnetthavna i Mo i Rana i tillegg til selve kaiområdet, må omfatte tilhørende jernbaneterminalområder.

FREMSKRITTSPARTIETS MERKNADER TIL KORRIDOR 7

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er enige i at fokuset på strekningen særlig må være å utbedre flaskehalsen på E6, målettet innsats på ulykkesstrekninger og skape større sammenhengende veistandard. Disse medlemmer ønsker også fokus på økt kapasitet for godstrafikken Trondheim–Bodø og for nærtrafikken rundt Trondheim og Bodø.

Disse medlemmer viser til at prosjekter i Trondheimsregionen også er omtalt under "Utfordringer og prioriteringer i de fire største byområdene".

Disse medlemmer påpeker at disse medlemmers forslag til endringer i planrammen knyttet til enkeltprosjekter ikke spesifikt sier noe om når prosjektene skal fullføres, men kun når statlig fullfinansiering kommer på plass. Disse medlemmer vil derfor understreke at prosjektene skal fullføres så raskt som mulig innenfor rammen.

Vei

Riksveiinvesteringer

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er altfor svakt at Regjeringen bare vil bygge 5 km ny firefeltsvei i korridoren, og ønsker sammenhengende firefeltsvei på E6 fra Trondheim til Steinkjer innen utgangen av planperioden. Disse medlemmer ønsker på lang sikt at resten av E6 nord for Steinkjer bygges ut til 2+1 med midtdeler.

Disse medlemmer viser til at prosjektet E6 Vist–Selli er blant strekningene som åpner for trafikk i 2009, og at firefeltsprosjektet E6 Værnes–Kvithammer gjennomføres med 75 pst. bompengefinansiering med midler fra innkrevingsordningen for E6 Trondheim–Stjørdal. Disse medlemmer viser til at det etter denne utbyggingen vil gjenstå flere strekninger uten 4-feltsvei mellom Trondheim og Steinkjer. Disse medlemmer ønsker å samle disse strekningene i to prosjekter: E6 Kvithammer–Åsen og Åsen–Vist.

E6 Kvithammer–Åsen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker sammenhengende vei med fire felter eller mer fra Steinkjer i Nord til Svinesund i sør. Disse medlemmer registrerer at dette er blant prosjektene som Regjeringen kun skriver at det kan være aktuelt å bevilge statlige midler til, under forutsetning av delvis bompengefinansiering. Disse medlemmer registrerer også at det ikke finnes noe kostnadsanslag for prosjektet i NTP 2010–2019, eller i oversikten i svaret på NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen der det kommer frem at det kan være aktuelt å

bevilge 500 mill. kroner til prosjektet i perioden 2014–2019. Disse medlemmer påpeker imidlertid at det tidligere har vært operert med et kostnadsanslag på 2 mrd. kroner, blant annet i Stjørdalens Blad, og at dette i tilfelle tilsier en bompengandel på 75 pst. Disse medlemmer ønsker at prosjektet gjennomføres med full statlig finansiering, og øker derfor planrammen for 2014–2019 med 2 mrd. kroner.

E6 Åsen–Vist

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet registrerer at Regjeringen har en rekke mindre prosjekter på E6 mellom Trondheim og Steinkjer, blant annet knyttet til midtrekkverk og trafikksikkerhetstiltak på ulike mindre delstrekninger. Disse medlemmer ønsker isteden å fullføre firefeltsvei mellom Trondheim og Steinkjer, og viser til at disse medlemmer støtter utbygging på strekninger som E6 Kvithammer–Åsen, E6 Vist–Selli og bompengefri E6 Værnes–Kvithammer. Disse medlemmer ønsker derfor et eget firefeltsprosjekt på veien mellom Åsen i Levanger og Vist i Steinkjer, på en strekning som i dag er omtrent 60 kilometer. Disse medlemmer ønsker at et slikt prosjekt fullfinansieres av staten fra 2014–2019, og anslår at prosjektet vil koste 5,8 mrd. kroner. Disse medlemmer øker derfor planrammen tilsvarende.

Prosjektet E6 Brenna–Brattås–Lien i Nordland

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter gjennomføringen av prosjektet E6 Brenna–Brattås–Lien innenfor oppsatte tidsrammer.

E6 Selli–Fauske

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker i utgangspunktet at E6 nord for Steinkjer skal være 2+1 vei med midtdeler. Disse medlemmer mener at det bør legges til grunn ved prosjektering av E6-prosjekter som Selli–Asp–Sem og E6 Mosjøen–Osen. Disse medlemmer mener at det er viktig å vurdere traseen Selli–Asp grundig med tanke på rasulykken i Namsos og de vanskelige grunnforholdene vi har ved Rungstadvatnet. Det har tidligere gått to ras hvor veien har rast ut i vatnet. På det ene rasstedet blir det hver vår sprekker i veiskulderen og i asfaltdekket. Disse medlemmer viser til at disse medlemmer ønsker en 25-års planperiode, og ville tatt en slik 2+1 utbygging av E6 i hele Nord-Norge med i denne planperioden. Disse medlemmer forutsetter i første omgang å prioritere E6 Selli (Steinkjer)–Fauske med 11,8 mrd. kroner perioden 2010–2013,

og understreker at dette kommer i tillegg til Regjeringens forslag på strekningen.

Rv 17 Asphaugen–Namsos

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker at rv 17 Asphaugen–Namsos får stamveistatus, og viser til at 60 pst. av trafikken på E6 over Asphaugen går inn på rv 17. Disse medlemmer ønsker at rv 17 i tråd med stamveistatus får en opprustning i tråd med dette. Disse medlemmer øker på denne bakgrunn planrammen med 700 mill. kroner for perioden 2014–2019.

E14 Stjørdal–Storlien

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at E14 mellom Stjørdal og Storlien inngår blant hovedårene i transportkorridor 7. Disse medlemmer trekker frem strekningen i forbindelse med internasjonale transportkorridorer i innstillingens kapittel 10.2.2. Disse medlemmer mener på bakgrunn av dette at strekningen vil få økt viktighet i fremtiden, og registrerer at Regjeringen ikke har et eneste prosjekt på strekningen verken i St.meld. nr. 16 (2008–2009) eller i oppstillingen i statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen. Disse medlemmer viser til at det er mye tungtrafikk på veien, trafikkulykker og ras, og viser til at E14 er skolevei i Meråker der bekymrede beboere krever gangvei. Disse medlemmer ønsker å utrede prosjekter på E14 for å utbedre situasjonen.

Rv 80 Bodø–Fauske

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at disse medlemmer har hatt et sterkt fokus på forbindelsen mellom Bodø og Fauske, og viser til representantforslag Dokument nr. 8:11 (2008–2009) fra stortingsrepresentantene Kenneth Svendsen, Jan Arild Ellingsen og Per Sandberg om raskest mulig å starte planlegging, prosjektering og bygging av ny bro på rv 80 mellom Løding og Vikan, samt legge frem forslag om statlig finansiering i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2009. viser til at Hopenbroen knytter Bodø til resten av landet, og at broen er helt sentral for både dagpendlere og næringsliv. Disse medlemmer mener derfor at den planlagte reservebroen raskest mulig bør erstattes med en permanent bru på rv 80 mellom Løding og Vikan. Disse medlemmer viser til at broen er planlagt skiftet ut i forbindelse med etablering av "Veipakke Salten 2", men at det ifølge denne veipakken vil ta mange år før arbeidet med ny bru kommer i gang. Disse medlemmer ønsker imidlertid å igangsette byggingen av broen så raskt som mulig, og viser til at Disse medlemmer i Innst. S. nr. 146 (2008–2009) fremmet følgende forslag:

I

Stortinget ber Regjeringen raskest mulig igangsette planlegging, prosjektering og bygging av ny bro på rv 80 mellom Løding og Vikan.

II

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om statlig fullfinansiering av prosjektet i forbindelse med statsbudsjettet for 2010."

Disse medlemmer viser til at forslagene ble nedstemt med 76 mot 20 stemmer i Stortinget 26. februar 2009. Disse medlemmer ønsker i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010–2019 at man ser på rv 80 i en større sammenheng, der ny bro på rv 80 mellom Løding og Vikan kun inngår som ett av flere elementer, inkludert vurderinger knyttet til behovet for firefeltsvei på hele eller deler av strekningen. Disse medlemmer viser til at Regjeringen legger opp til 1 580 mill. kroner i bompengefinansiering på rv 80 Røvika–Strømsnes og Veipakke Salten 2. Disse medlemmer ønsker ytterligere satsing på veien, men uten bompenger. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 903 mill. kroner for 2010–2013, og med 1 880 mill. kroner for planperioden 2010–2019.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at listen ovenfor ikke er uttømmende. Disse medlemmer ønsker i tillegg til de spesifiserte prosjektene å bruke totalt 16 579 mill. kroner for samtlige transportkorridorer for perioden 2010–2034. Disse medlemmer viser til at dette for denne transportkorridoren innebærer 1 609 mill. kroner i perioden 2010–2019, 463 mill. kroner for perioden 2020–2034, og 2 072 mill. kroner for hele planperioden 2010–2034.

Disse medlemmer påpeker at det i tillegg er aktuelt å prioritere prosjekter som rv 77 Tjernfjell-tunnel, rv 17 kyststamveien fra Namsos og nordover, og rv 769, Lænn–Sørenget og E14.

Rassikring

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at disse medlemmer ønsker 1 mrd. kroner ekstra på rassikring hvert eneste år utover Regjeringens forslag. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at disse midlene også kommer denne transportkorridoren til gode. Disse medlemmer viser til tabellen i sine generelle merknader i innstillingens kapittel 1.2.2.

Disse medlemmer viser til at dette utgjør ca. 556 mill. kroner for korridor 7 i perioden 2010–2019, og 1 389 mill. kroner for perioden 2010–2034.

Jernbane

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å bruke totalt 60 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbaneinvesteringer i perioden 2010–2019. Disse medlemmer vil dessuten investere 90 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbane i perioden 2010–2034 hvis man legger til grunn at Regjeringen opprettholder et tilsvarende investeringsnivå som i St.meld. nr. 16 (2008–2009).

Elektrifisering

Disse medlemmer ønsker på sikt å elektrifisere Trønderbanen og Nordlandsbanen, og ruste opp Trønderbanen slik at reisetiden fra Steinkjer til Trondheim er på en time. Disse medlemmer viser til statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 167 fra komiteen, der det kommer frem at det koster 1 mrd. kroner å elektrifisere strekningen Trondheim–Steinkjer og i størrelsesorden 3 mrd. kroner å elektrifisere videre fra Steinkjer til Bodø. Disse medlemmer peker på at det parallelt med dette vil være naturlig å elektrifisere Meråkerbanen for 0,5 mrd. kroner. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen med 1 mrd. kroner for perioden 2010–

2013, og med 4,5 mrd. kroner for perioden 2010–2019.

10.3.8 Korridor 8: Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at korridoren er meget langstrakt; det er over 1 330 km langs landevegen mellom Bodø og Kirkenes. Bosetting og næringsliv ligger i stor grad ved kysten. Korridoren har stor betydning for næringslivet i Nord-Norge. Korridoren er koblet til to utenlandskorridorer – en mot Nordvest-Russland og en mot Sverige og Finland. Den har tilknytninger mot det svenske og finske veg- og jernbanenettet (E8 og E10, samt Ofotbanen), og det russiske vegnettet (E105). På Ofotbanen transporteres enorme mengder jernmalm mellom Kiruna og Narvik, noe som gjør dette til den banestrekningen med størst godstransport i Norge.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til Regjeringens forslag til investeringsprogram for korridor 8 i perioden 2010–2019:

Riksveg-, jernbane-, farleds- og fiskerihavnprosjekter (mill. 2009-kroner)

Prosjekt	Kostnadsover- slag	Statlige midler 2010–2013	Statlige midler 2014–2019	Annen finans.
E6 Bru over Rombaken (inkl. rassikring på E10 Trældal–Leirvik)	2 200	200	520	1 480
E6 Narvik sentrum	450			450
E6 Kråkmofjellet	200	60	140	
E8 Sørbotn–Laukslett	800	200	200	400
E10 Rassikring Vest-Lofoten		350	150	
E6 vest for Alta	1 200	650	390	160
E6 Sørkjosfjellet	500	100	400	
E8 Riksgrensen–Skibotn	280	180	100	
E105 Storskog–Hesseng	270	200	70	
E6 Sommerset–Ulsvåg	700		700	
E10 Tjeldsund bru–Gullesfjordbotn	700		200	
E6 Nordkjosbotn–Hatteng	530		530	
Rv 94 Skaidi–Hammerfest	430		430	
E6 Tana bru	290		290	
E6 Vassbergan	200		200	
E6 Indre Nordnes–Skardalen	570		570	
E69 Skarvberg tunnelen	270		270	
Farled Harstadbotn	30	30		
Farled Finnsnesrenna	35	35		
Farled Rysstraumen/Gisundet	75	75		
Farled Sandnessundet	99	99		

Prosjekt	Kostnadsover- slag	Statlige midler 2010–2013	Statlige midler 2014–2019	Annen finans.
Farled Salttønna	11	11		
Farled Grøtøyleia	55		55	
Farled Raftsundet	170		125	
Farled Tjeldsundet nord	126		126	
Farled Honningsvåg	17		17	
Farled Tana havn	28		28	
Fiskerihavn Havøysund (er startet opp)		19		
Fiskerihavn Honningsvåg cruise og fiskerihavn	22	22		
Fiskerihavn Honningsvåg	44		44	
Fiskerihavn Båtsfjord	41		41	
Fiskerihavn Berlevåg	12		12	
Fiskerihavn Gryllefjord, Torsken (er startet opp)		131		
Fiskerihavn Årviksand, Skjærvøy	25	25		
Fiskerihavn Andenes (er startet opp)		33		
Fiskerihavn Stamsund (er startet opp)		127		
Fiskerihavn Træna	234	22	212	
Fiskerihavn Napp, Flakstad	7		7	
Fiskerihavn Hovden	11		11	
Fiskerihavn Myre	231		89	

OPPSUMMERING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, støtter Regjeringens forslag til investeringsprogram, ramme til programområder og prioriteringer innenfor programområdene i korridoren.

Flertallet støtter også opprettelsen av egen post på statsbudsjettet for å sikre sammenhengende og effektiv utbygging av E6 vest for Alta.

Flertallet viser til gjeldende praksis og bompengeretningslinjer. Når en bompengesproposisjon er vedtatt i Stortinget, har bompengeselskapet ev. mulighet til å ta opp lån og starte før statlige midler bevilges, og på den måten bidra til sammenhengende utbygging.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil vise til sine merknader under kapittel 1.2.3 Generelle merknader fra Høyre, og her omtalen av Høyres transportplan. Disse medlemmer vil også vise til sine generelle korridormerknader under kapittel 10.2.2, (merknader under nasjonale transportkorridorer).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine generelle merknader under kapittel 1.2.4 hvor det fremgår at dette medlem vil øke rammen med 15 mrd. kroner for planperioden

ut over Regjeringens forslag, med hovedvekt på tiltak knyttet til trafikksikkerhet.

Komiteens medlem fra Venstre viser for øvrig til sine generelle merknader hvor prioriteringene innenfor korridorene fremkommer.

VEG

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til Regjeringens mål om å oppgradere stamvegnettet til en standard som i det minste forsvare gul midtstripe. Det planlegges en lang rekke viktige utbygginger på E6 gjennom Nordland, Troms og Finnmark i planperioden, tiltak som vil heve standarden på E6 gjennom Nord-Norge betraktelig.

Flertallet vil understreke at programområdene

- Mindre utbedringer
- Gang- og sykkelveger
- Trafikksikkerhetstiltak
- Miljø- og servicetiltak
- Kollektivtrafikktiltak

har stor betydning for miljø og trafikksikkerhet i vegsektoren. Mulighetene til å nå de viktige målene om færre drepte og skadde, lavere utslipp og redusert støy fra vegtransporten avhenger i stor grad av at disse programområdene prioriteres høyt.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det er lagt til grunn en ramme på 1 270 mill. kroner til tiltak innenfor ulike programområder på E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger i perioden 2010–2019, hvorav 410 mill. kroner i første fireårsperiode. Innenfor rammen prioriteres mindre utbedringer med veger på tunnel-sikring og tiltak for å ta igjen forfall. I tillegg prioriteres trafikksikkerhetstiltak og bygging av gang- og sykkelveger.

Dette flertallet viser til at det er lagt til grunn en planramme på 780 mill. kroner til tiltak innenfor ulike programområder på E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger i perioden 2010–2019, hvorav 300 mill. kroner i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres trafikksikkerhetstiltak. I tillegg prioriteres mindre utbedringer med vekt på å ta igjen forfall og bygging av gang- og sykkelveger.

E6 Hålogalandsbrua og andre E6-prosjekter

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen har satt av 720 mill. kroner i statlige midler til E6 Bru over Rombaken (Hålogalandsbrua). Prosjektet vil skape store utviklingsmuligheter for hele regionen ved at det vil føre til en innkorting på 18 km og redusere reisetiden mellom Narvik og Harstad-Narvik lufthavn Evenes med om lag 20 minutter. Narvik kommune har fattet prinsippvedtak om å gå videre med et opplegg for delvis bompengefinansiering.

Flertallet viser til lokalpolitiske vedtak som støtter nedlegging av Narvik lufthavn, Framnes i forbindelse med bygging av Hålogalandsbrua, og til Regjeringens formuleringer på side 177 i forslaget til NTP:

"Nedlegging av lufthavnen er en forutsetning for finansieringspakken for den nye brua. Lufthavnen bør legges ned før store sikkerhetsmessige investeringar må gjennomføres, og slik at nødvendige økonomiske bidrag til bygginga av brua sikres."

Flertallet forutsetter at spart driftsunderskudd inngår som en del av "annen finansiering".

Flertallet forutsetter at departementet aktivt medvirker til at finansieringsopplegget slik det er skissert i meldingen 10.4.9, bringes i orden.

Flertallet vil vise til at Regjeringen legger opp til å iverksette flere viktige E6-prosjekter på strekningen Fauske–Narvik i planperioden. Særlig Kråkmofjellet og Ulsvågskaret er flaskehalsar med kraftige stigninger som skaper problemer for tungtrafikken.

Flertallet viser til at den nødvendige utbedringen av E6 Kråkmofjellet etter planen startes i første del av perioden. Utbedringer på strekningen Sommer-set–Ulsvåg, inkludert tunnel gjennom Ulsvågskaret er aktuelt å prioritere i siste seksårsperiode.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyres transportplan vil frigjøre betydelige økonomiske ressurser, fordi Høyre vil realisere vei og jernbaneprosjekter som OPS-løsninger i stor skala, og viser i denne sammenheng til sitt forslag om OPS-løsninger på prioriterte strekninger på korridor 8.

Disse medlemmer viser til at viktige riksvegstreknninger vil kunne prioriteres og realiseres langt tidligere med Høyres plan for helhetlig opplegg i samferdselspolitikken.

Disse medlemmer peker på at i korridor 8 gjelder dette særlig følgende prosjekt på E 6 som alle kan realiseres i første 4-årsperiode: Bru over Rombakken, Sommerset–Ulsvåg, Nordkjosbotn–Hatteng og Tana bru. På E10 gjelder dette Tjeldsund bru–Gullesfjordbotn.

Disse medlemmer vil fremheve E6 vest for Alta, som et viktig prosjekt i Finnmark som bør realiseres som et OPS prosjekt så snart som mulig, uten bompenger.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om at E6 vest for Alta blir organisert og realisert som et OPS-prosjekt så snart som mulig."

Disse medlemmer vil også fremheve E105 Kirkenes–Russland grense som en egnet OPS-strekning.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om at E105 Kirkenes–Russland grense blir organisert og realisert som et OPS-prosjekt."

Ulsvågskaret

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at et samlet politisk miljø i Hamarøy, med støtte fra bl.a. regionrådet i Salten, er opptatt av at tunnelprosjektet gjennom Ulsvågskaret må bli realisert. Dette begrunnes med hensynet til den generelle trafikksikkerheten, bosettingen og utviklingen i viktige næringer som fiske og reiseliv.

E10 gjennom Lofoten

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at åpningen av

Lofast har ført til betydelig mer trafikk på allerede nedslitte lofotveier. E10 gjennom Lofoten har et stort behov for opprusting, breddeutvidelse, fjerning av ulykkespunkt og omlegging utenom boligområder.

Disse medlemmer ser også et stort behov for nedkorting av avstanden mellom kommunesentrene i Lofoten for å tilrettelegge for en stor bo- og arbeidsmarkedsregion.

Disse medlemmer er kjent med at det skal utprøves nye kontraktsformer der drifts-, vedlikeholds- og investeringsmidler sees i sammenheng når det planlegges mindre utbedringer over lengre strekninger.

Disse medlemmer ber om at E10 gjennom Lofoten blir prioritert for utprøving av en slik ny kontraktsform, og fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen prioritere E10 gjennom Lofoten for utprøving av ny kontraktsform der drifts-, vedlikeholds- og investeringsmidler sees i sammenheng når det planlegges utbedringer over lengre strekninger."

Tromsø

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er kjent med at det jobbes med Transportplan Tromsø og herunder ulike finansieringsløsninger for utbygging av vegnettet i Tromsø-området. Vurderinger av trafikkregulerende tiltak og veiprisering står sentralt i dette arbeidet. Flertallet er positivt til arbeidet.

Gjennom Tromsøpakke II finansierer en særskilt drivstoffavgift sammen med offentlige bidrag, en rekke viktige tiltak knyttet til veinettet i Tromsø. Mens Tromsøpakke I inneholdt større investeringer i veinettet, er Tromsøpakke II en "mykere" pakke med stor andel kollektivtiltak og tiltak for myke trafikantene.

Kommunens konklusjoner knyttet til trafikkregulerende og restriktive tiltak/veiprisering vil ha betydning for posisjonen i eventuelle forhandlinger om flerårig avtale knyttet til belønningsordningen.

Effekten av tiltakene vil i stor grad avhenge av at arealpolitikk, utvikling av kollektivtilbud, sykkeltilbud og restriktive tiltak overfor privatbilbruk støtter opp om en endret transportmiddelfordeling. Flertallet forutsetter at dette vil bli vektlagt i det videre arbeidet. Flertallet viser i den forbindelse til omtalen av bypakker og krav til bypakker i stortingsmeldingens kapittel 9 og merknadene til kapittel 9.

Flertallet viser for øvrig til sin merknad om jernbaneutredning i nord i kapittel 8.2.

E6 Vest for Alta

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, og Senterpartiet, vil peke på at utbyggingen av den nær 50 km lange strekningen mellom Storsandnes og Alta på E6 er et av de største og viktigste veiprojektene i Nord-Norge. Utbyggingen er i gang, og Regjeringen har vist stort engasjement for å holde arbeidet i gang. Senest i Regjeringens tiltakspakke for arbeid i januar 2009 ble det bevilget penger til videreføring av prosjektet. De rammene som legges i NTP innebærer kontinuerlig arbeid til strekningen står ferdig.

Flertallet understreker at de tre prosjektene som føres på egne poster, Oslo–Ski, E16 over Filefjell og E6 vest for Alta får en så rask framdrift som det er praktisk mulig med hensyn til planavklaring og rasjonell fremdrift for prosjektene.

Flertallet viser til at en prioritering av et prosjekt i andre del av planperioden åpner for at etatene kan starte eller videreføre planleggingen av prosjektene.

E69 til Nordkapp

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til det store behovet for opprusting av vegen til Nordkappplatået E69 i Finnmark. Veien trafikkeres om lag 200 000–300 000 turister på veg til og fra Nordkapp hvert år. Disse medlemmer vil vise til at brannvesenet flere ganger har varslet stengning av Skarvberg tunnelen fordi den ikke er sikker nok. Det er ikke avklart hvilke tiltak som bør gjennomføres for å få på plass en tunnel som er tilfredsstillende dagens sikkerhetsstandard. Disse medlemmer mener det er viktig å prioritere nødvendige ressurser til å igangsette arbeid med å få på plass en sikker tunneløsning på strekningen.

Disse medlemmer vil vise til at E69 på Magerøya–fra Honningsvåg og ut til Nordkapp-platået er i dårlig forfatning flere steder. Disse medlemmer vil peke på at vegen årlig trafikkeres av om lag 200 000–300 000 turister på veg til og fra Nordkapp hvert år. Det er nødvendig med økt vedlikeholdsinnsett flere steder på denne strekningen. Disse medlemmer vil vise til at det er viktig å prioritere vedlikeholdet av denne vegen.

Bjarkøyforbindelsen

Komiteen viser til at Bjarkøyforbindelsene AS har beregnet at ferjeavviklingsmidler og innsparing på hurtigbåt gir et netto bidrag på 197 mill. kroner over 15 år som kan omdisponeres til tunnelbygging. Komiteen viser til at det er vurdert at de tre ferjekaiene som inngår i sambandet krever opprustning

som er kostnadsberegnet til ca. 85 mill. kroner. Komiteen viser til at bygging av Bjarkøyforbindelsen derved kan være lønnsomt under forutsetning av en lenger periode med ferjeavløsningsmidler der alle kostnader tas med. Komiteen viser til at prosjektet har blitt sett i sammenheng med kommunesammenslåing med Harstad kommune, og er positive til dette.

RASSIKRING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil peke på at rassikring er viktig i korridor 8, og legger merke til de positive tilbakemeldingene som har kommet fra fylkene og fra Den nasjonale rassikringsgruppe på den store økninga i rassikringspotten som ligger inne i planperioden.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener rassikring må prioriteres i langt større grad. Det trengs mer kunnskap og informasjon, og større bevilgninger til rassikringsarbeid. Disse medlemmer mener det er uakseptabelt at folk enkelte steder må leve i konstant frykt for ras.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til sine merknader om rassikring under kapittel 6.3.2.2, samt generell merknad fra Kristelig Folkeparti under kapittel 1.2.4 hvor det fremgår at dette medlem vil øke rammen med 15 mrd. kroner for planperioden ut over Regjeringens forslag, med hovedvekt på tiltak knyttet til trafikksikkerhet.

FERJEAVVIKLINGEN I LOFOTEN

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er kjent med at ferjeavviklingen i Lofoten har vært kaotisk de senere år særlig i sommersesongen, og at Vestfjordsambandene er av de mest krevende nasjonale ferjestrekninger ift. krav.

Disse medlemmer viser til at åpninga av Lofast har medført sterk økning og endring av trafikkmønsteret i regionen og i Nordland fylke. Dette tilsier behov for en faglig og fremtidsrettet analyse av transport- og logistikk-løsninger for lokalt næringsliv og reiseliv. Det må nye og større havgående og miljøvennlige ferjer på plass, og det må legges vekt på sammenhengende, fremtidsrettede logistikk-løsninger som fremmer lokal næringsutvikling i Lofoten og Nordland fylke.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å utrede fremtidsrettede ferjeløsninger i Vestfjordbassenget og legge fram en sak i løpet av 2010 om fremtidig ferjetrafikk til og fra Lofoten."

JERNBANE

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til Regjeringens omtale av Ofotbanen. For å holde tritt med nedslitingen de tunge malmtogene forårsaker, legges det opp til fornyelse av skinner, sviller og ballast i planperioden. Dette sammen med fornyelse av snøoverbygg, er de største vedlikeholds- og fornyelsesoppgavene. Forlengelse av kryssingsspor (Straumsnes) for tilpassing til malmtogene gjennomføres i første fireårsperiode gjennom en forskotteringsavtale med LKAB. Kapasitetsøkning i containerterminalen i Narvik gjennomføres i perioden 2014–2019. Noen plattformer må forlenges for å oppfylle nye krav i Sikkerhetsforskriften. I tillegg er det aktuelt å gjennomføre enkelte rassikringstiltak.

SJØTRANSPORT

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at farledstiltaket i Raftsundet som startes opp i andre del av planperioden fullføres etter 2019. Etter planen vil Raftsundet få en oppstartsbevilgning på 125 av totalt 170 mill. kroner i siste del av planperioden.

FREMSKRITTPARTIETS MERKNADER TIL KORRIDOR 8

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet påpeker at disse medlemmers forslag til endringer i planrammen knyttet til enkeltprosjekter ikke spesifikt sier noe om når prosjektene skal fullføres, men kun når statlig fullfinansiering kommer på plass. Disse medlemmer vil derfor understreke at prosjektene skal fullføres så raskt som mulig innenfor rammen.

Vei

E6 Fauske–Nordkjosbotn med tilknytninger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet prioriterer høyt at stamveien 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 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 marke-

dene i Sør-Norge og ikke minst Europa. Både transportkostnader og tid kan reduseres betydelig med et veisystem uten flaskehals.

Disse medlemmer viser til at disse medlemmer i utgangspunktet ønsker en 25-års planperiode og 2+1 vei på hele E6 i Nord-Norge, og at en slik standard bør legges til grunn ved planlegging av nye veiprojekter. Disse medlemmer ønsker ferjefri E6 i Nord-Norge, og påpeker at dette innebærer en ny forbindelse til erstatning av ferje over Tysfjord.

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 til Europa. Størstedelen av denne transporten går i dag via Finland og Sverige. Nøkkelord i denne forbindelse er problemer med aksellastrestruksjoner som ligger på tilførselsveiene til stamveinettet. Dette fører til kostbar, ressurskrevende og tidkrevende omlasting som går ut over kvaliteten på den ferske fisken.

Prosjekt E6 ferjefritt ved Tysfjord

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bilister på E6 i dag må benytte ferje på strekningen E6 Bognes–Skarberget over Tysfjorden. Disse medlemmer påpeker at E6 knytter Nord- og Sør-Norge sammen, og at E6 derved er en vei av nasjonal betydning. Disse medlemmer ønsker ferjefri forbindelse lenger inn i Tysfjorden øst for dagens ferjeforbindelse. Disse medlemmer ønsker dette prosjektet prosjektert og gjennomført raskest mulig. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn øke planrammen for perioden 2010–2013 med 6 mrd. kroner.

Prosjektet E6 Kråkmofjellet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter prosjektet, og mener at det ved planleggingen av veien bør legges opp til fremtidig utvidelse til 2+1 vei med midtdele.

Prosjektet E6 Bru over Rombaken "Hålogalandsbroen"

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Regjeringen foreslår 1,48 mrd. kroner i "annen finansiering" av en prosjektkostnad på 2,2 mrd. kroner, og mener at dette er uakseptabelt med tanke på dette er en vei av nasjonal betydning for trafikken mellom Sør-Norge og Nord-Norge. Disse medlemmer viser til statsrådets svar på NTP-spørsmål nr. 24 fra komiteen, der det kommer frem at såkalt annen finansiering i denne sammenheng innebærer en uheldig kombinasjon av bompenger, finansiering fra Avinor og midler fra Narvik kommune. Disse medlemmer anmoder

om at prosjektet planlegges med tanke på fremtidig trafikkvekst. Disse medlemmer viser til at prosjektet kan få betydning for flyplasstrukturen, og viser til sine merknader om dette under luftfart for korridor 8. Fly er en konkurranseutsatt og brukerfinansiert sektor, og det blir helt feil om luftfarten skal finansiere det som ifølge samferdselsministeren er det samfunnsøkonomisk beste veiprojektet i NTP. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sikre finansiering av ny bro over Rombaksfjorden uten medvirkning fra Avinor."

Disse medlemmer øker planrammen med 411 mill. kroner for perioden 2010–2013, og 1,48 mrd. kroner for planperioden 2010–2019.

Prosjektet E6 Narvik Sentrum

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er helt uakseptabelt at bilistene i Narvik må betale hele prosjektkostnaden på 450 mill. kroner for prosjektet E6 Narvik Sentrum som bompenger, og øker derfor planrammen for planperioden 2010–2013 med 450 mill. kroner.

Prosjektet E8 Sørbotn–Laukslett (inkl. omtale av Tindtunnelen Ramfjord–Tromsdalen)

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er lite å hente på flytte E8 til sørsiden av Ramfjorden for dermed å måtte bygge ny bro. Disse medlemmer ønsker isteden å legge veien i sløyfe ovenfor den eksisterende bebyggelsen på nordsiden av fjorden. Disse medlemmer viser til at det har blitt foreslått en tunnel mellom Ramfjordmoen og Tromsdalen som vil gi en betydelig innsparing i forhold til dagens veilengde på E8 til Tromsø. Dagens veilengde er på 26 km og innsparingen blir på 13,5 km. Disse medlemmer vil samtidig vise til at prosjektet E8 Tindtunnelen Ramfjord–Tromsdalen ikke er ferdig behandlet som plansak iht plan- og bygningsloven. Inntil plansaken er ferdig behandlet utifra pålagt KU-program, så vil det være uriktig å iverksette bygging for andre alternativ for E8 på aktuell strekning. Disse medlemmer anslår på denne bakgrunn at prosjektet blir 300 mill. kroner billigere. Disse medlemmer ser samtidig at Regjeringens forlag innebærer 400 mill. kroner i bompenger. Disse medlemmer ønsker bompengefri finansiering. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 50 mill. kroner for perioden 2010–2013, og 100 mill. kroner for planperioden 2010–2019.

Prosjektet E6 Sommerset–Ulvsvåg

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet støtter prosjektet E6 Sommerset–Ulvsvåg i Nordland.

Prosjektet E10 Tjeldsund bru–Gullesfjordbotn

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at næringsforeningene i Vågan, Sortland, Harstad, Lødingen og Narvik krever oppgradering av E10 mellom Tjeldsund bru og Gullesfjordbotn, og påpeker at de fire regionene Lofoten, Vesterålen, Ofoten og Sør-Troms er et tett befolket område i nordnorsk sammenheng. Disse medlemmer viser til at ifølge statsrådets svar NTP-spørsmål nr. 5 fra komiteen er et foreløpig anslag på 700 mill. kroner i prosjektkostnad, og et forslag fra Regjeringen om 200 mill. kroner i statlige midler i planperioden 2010–2019. Disse medlemmer ønsker å fremskynde prosjektet, og øker derfor planrammen for 2014–2019 med 500 mill. kroner.

E6 Nordkjosbotn–Kirkenes med tilknytninger (E8 Riksgrensen–Skibotn, E69, E75, E105, rv 92 og rv 93):

Prosjektet E6 Sørkjosfjellet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at E6 sør for Sørkjosen er sperret av vogntog flere ganger hver eneste vinter grunnet stor stigning på begge sider av fjellet og uoversiktlige svinger. Disse medlemmer mener at den beste løsningen vil være å bygge tunnel rett igjennom fjellet. Disse medlemmer viser til at Regjeringen anslår kostnaden til 500 mill. kroner, men at det stor usikkerhet knyttet til prognosene. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 100 mill. kroner for 2010–2013 og tilsvarende for planperioden for å få valgt en tilfredsstillende løsning.

Rv862 Sandnessundet mellom Tromsøya og Kvaløya

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Statens vegvesen har innsigelse i bruk av dagens bro mellom Tromsøya og Kvaløya, og at dette har medført byggeforbud på hele Kvaløya (15 000 innbyggere). Disse medlemmer viser til at det nå er en ÅDT på mer enn 15 000 biler i døgnet på dagens bro. Disse medlemmer ønsker en ny statlig finansiert veiforbindelse, og tar avstand fra de rødgrønnes løsninger knyttet til byggeforbud og trafikkbegrensningstiltak. Disse medlemmer ønsker å utrede ny veiforbindelse, slik at Tromsø som byområde ikke hemmes unødige.

Prosjektet E8 Riksgrensen–Skibotn

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å prioritere forbindelser mellom Norge og utlandet. Disse medlemmer støtter prosjektet.

Prosjektet E105 Storskog–Hesseng

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet forventer en stor økning i trafikken mellom Russland og Norge i planperioden, og mener at veien bør dimensjoneres for dette. Disse medlemmer viser til at det er stor usikkerhet knyttet til Regjeringens kostnadsanslag, men antar at anslaget er for lavt i forhold en dimensjonering med tanke på fremtidig vekst. Disse medlemmer øker derfor planrammen med 100 mill. kroner for planperioden 2010–2013.

Prosjekt E6 Nordkjosbotn–Hatteng

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at strekningen Nordkjosbotn–Hatteng er den aller dårligste strekningen på E6 mellom Nordkjosbotn og Skibotn. Disse medlemmer vil derfor i motsetning til Regjeringen, ikke vente til siste halvdel av planperioden med å starte prosjektet. Disse medlemmer øker derfor planrammen for 2010–2013 med 530 mill. kroner, og reduserer planrammen for perioden 2014–2019 tilsvarende.

Prosjektet E6 Tana bru

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker en raskere gjennomføring av bygging av E6 Tana bru enn Regjeringen, og flytter derfor 290 mill. kroner fra siste halvdel av planperioden til første halvdel av planperioden.

Prosjektet rv 94 Skaidi–Hammerfest

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker en raskere gjennomføring av bygging av rv 94 Skaidi–Hammerfest enn Regjeringen, og flytter derfor 430 mill. kroner fra siste halvdel av planperioden til første halvdel av planperioden.

Nytt prosjekt E6 Alta–Lakselv

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at veistrekingen E6 Alta–Lakselv i dag er 173 km lang, men at det i luftlinje kun er 66 km mellom disse stedene. Disse medlemmer påpeker at bilistene vil kunne spare 100 km på valg av ny trasé. Disse medlemmer setter derfor av 5 mrd. kroner til dette formål for perioden 2014–2019. Disse medlemmer mener at det på

sikt vil være naturlig å videreføre ny E6 fra Lakselv til Kirkenes med ny trasé direkte fra Lakselv til Tana.

Kystriksvei i Finnmark

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at en tverrpolitisk gruppe jobber med å etablere kystriksvei i Finnmark. Disse medlemmer viser til at store deler av veien allerede er der i dag, men at det kun mangler noen få mil ny vei og noen broer for å knytte hele Kyst-Finnmark sammen. Disse medlemmer mener at en kystriksvei vil kunne være svært viktig av hensyn til turismen i fylket, og viser til at veien frem til Vardø, Båtsfjord, Berlevåg, Nordkapp og alle de andre kystperlene er endestasjoner for dagens veier. Disse medlemmer mener at en sammenbundet kystriksvei også vil være viktig i forhold til annet næringsliv, da særlig fiskerinæringen i forhold til rask transport og leveranser av fersk fisk til det europeiske markedet, og at en kystriksvei også vil kunne spille en viktig rolle med tanke på oljevernberedskap langs kysten. Disse medlemmer viser til at det er snakk om bygging av 20 km vei mellom Vardø og Båtsfjord, bro over Tana ved Rustefjelma, ferge over Porsangerfjorden, bro fra Strømsnes til Seiland og gratisferje over til Sørøysund, 30 km vei på Sørøya og 3 km med tunnel mellom Alta og Kvalsund. Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark."

Disse medlemmer viser blant annet til at det kan være aktuell å prioritere midler ytterligere midler til blant annet E6, kystriksvei og løsninger for byområdet i Tromsø.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at listen ovenfor ikke er uttømmende. Disse medlemmer ønsker i tillegg til de spesifiserte prosjektene å bruke totalt 16 579 mill. kroner for samtlige transportkorridorer for perioden 2010–2034. Disse medlemmer viser til at dette for denne transportkorridoren innebærer 1 609 mill. kroner i perioden 2010–2019, 463 mill. kroner for perioden 2020–2034, og 2 072 mill. kroner for hele planperioden 2010–2034.

Disse medlemmer viser til at E10 har mye tungtransport, i tillegg til at veien er viktig i turist sammenheng som er et satsingsområde i hele regionen. Trafikken økte formidabelt etter åpninga av Lofast, noe trafikk tellinger fra Vegvesenet bekrefter. Den mest prekære strekningen på E10 er Kåringen–Kanstad, da dette er en bratt stigning. Disse med-

lemmer viser til at det i tillegg er aktuelt å prioritere strekninger som rv 105 Storskog–Kirkenes, ny vei Båtsfjord–Vardø, rv 890 Gedno–Berlevåg og rv 883 Alta–Lerretsfjord.

Rassikring

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at disse medlemmer ønsker 1 mrd. kroner ekstra på rassikring hvert eneste år utover Regjeringens forslag. Disse medlemmer vil i den forbindelse vise til at disse midlene også kommer denne transportkorridoren til gode, og viser til tabellen i sine generelle merknader i innstillingens kapittel 1.2.2.

Disse medlemmer viser til at dette utgjør ca. 2 616 mill. kroner for korridor 8 i perioden 2010–2019, og 6 541 mill. kroner for perioden 2010–2034.

Disse medlemmer ønsker blant annet å bruke rassikringsmidler på Skarvbergstunnel på E69 i Finnmark.

Jernbane

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker å bruke totalt 60 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbaneinvesteringer i perioden 2010–2019. Disse medlemmer vil dessuten investere 90 mrd. kroner mer enn Regjeringen på jernbane i perioden 2010–2034 hvis man legger til grunn at Regjeringen opprettholder et tilsvarende investeringsnivå som i St.meld. nr. 16 (2008–2009).

Ofofbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets strategi om å tilrettelegge for transport på jernbane der dette er en fornuftig løsning, og prioriterer derfor forlengelse av kryssingsspor på Ofofbanen. Disse medlemmer vil vurdere jernbaneforbindelse Nikel–Kirkenes fremfor Narvik–Tromsø.

Sjøtransport

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at sjøen i motsetning til motorveier og jernbane er en gratis transportåre uten store investeringsbehov, men stiller krav til effektive havner og godt utbygget landbasert infrastruktur. Disse medlemmer har derfor fremmet et forslag i Dokument nr. 8:48 (2008–2009) om en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, samt forslaget i innstillingens kapittel 1.2.2. Disse medlemmer mener at rammene til kystformål skal være del av en slik stortingsmelding

Infrastruktur for lufttransport

Helgeland lufthavn

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til felles merknader med Høyre og Kristelig Folkeparti i Innst. S. nr. 269 (2001–2002) om støtte til arbeidet med å få etablert en ny flyplass i Nord-Helgeland som kan erstatte de tre andre og bidra til å bedre flytilbudet i regionen. Disse medlemmer viser til at Helgeland lufthavn vil ha en sentral plassering mellom regionsentrene Mo i Rana, Mosjøen og Sandnessjøen. Disse medlemmer viser til at det tidligere har vært stor usikkerhet knyttet til værmålingene, og men at det har blitt foretatt nye værmålinger god beregnet regularitet. Disse medlemmer mener at staten ved en eventuell utbygging må følge opp ved å blant annet prosjektere ny tilknytningsvei til E6. Disse medlemmer viser til at en ny stamruteplass her, uten sanering av andre flyplasser, vil være lite fornuftig.

Narvik kortbaneflyplass

Disse medlemmer viser til høringsuttalelse fra NHO Luftfart til NTP 2010–2019 angående ny bro over Rombaksfjorden (Hålogalandsbroen). Disse medlemmer viser at høringsuttalelsen slår fast at broen reduserer reisetiden fra Narvik til Evenes lufthavn, og at dette tilsier at kortbaneflyplassen i Narvik kan legges ned.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker statlige kjøp av flyplasstjenester finansiert over de årlige statsbudsjettene istedenfor kryssfinansiering. Disse medlemmer viser til sitt forslag i innstillingens kapittel 1.2.2 om en slik stortingsmelding om luftfart, jf. forslag i Dokument nr. 8:16 (2008–2009).

11. TRANSPORTSIKKERHET**11.1 Sammendrag**

Regjeringen har som hovedmål at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller hardt skadde i transportsektoren. Nullvisjonen som grunnlaget for Regjeringens arbeid for sikrere transport videreføres i planperioden.

Nullvisjonen gjelder hele transportsektoren og på tvers av transportformer. Utfordringer og behov for tiltak er imidlertid ulike innenfor de ulike sektorene.

Trafikksikkerhetsinnsatsen må trappes opp hos en rekke aktører. Det vil være avgjørende at målene blir oppfattet forpliktende for alle sentrale aktører i trafikksikkerhetsarbeidet. Dette omfatter Statens vegvesen, politiet, skoleverket, helsestyresmaktene, lokale og regionale styresmakter, Trygg Trafikk og andre frivillige aktører.

Trafikksikkerhetsmålet blir reflektert i en offensiv satsing på målrettede trafikksikkerhetstiltak over hele landet og nær 50 pst. økning i lengden på firefelts veg i område med høy trafikk. I tillegg vil innsatsen til trafikant- og kjøretøyrettede tiltak og drift og vedlikehold bli økt. Tiltak rettet mot møteulykker, som midtrekkverk, bredt sperreområde eller midtmarkering, blir lagt størst vekt på i tillegg til sidevekkverk og andre tiltak mot utforkjøringsulykker. Disse tiltakene er ventet å gi et betydelig bidrag for å nå etappemålet om trafikksikkerhet.

Innen drift og vedlikehold vil oppgaver som ivaretar trafikksikkerhet bli prioritert. Strekninger med mange og alvorlige ulykker vil bli fulgt særlig opp. Vinterdriften som omfatter brøyting, salting og strøing er spesielt viktig for trafikktrygghetsikkerheten.

Regjeringen vil videre styrke trafikantrettede tiltak overfor høyrisikogrupper og risikoadferd, gjennom opplæring, informasjon og mer effektiviserte og målrettede kontroller.

Det ligger et betydelig trafikksikkerhetspotensial i ny teknologi (ITS). Regjeringen vil legge til rette for at dette potensialet kan utnyttes.

Sikkerhet i luftfart

Antallet alvorlige hendelser og mindre ulykker i luftfarten er i dag svært lavt og skal reduseres ytterligere, selv om trafikken øker. Målet er at flysikkerheten i Norge fremdeles skal ligge i verdensstoppen og på nivå med vesteuropaisk luftfart ellers. Det må fortsatt være stor oppmerksomhet om risikoen for mulige terrorhandlinger mot luftfarten.

Sikkerhet i jernbane

Sikkerheten i jernbanetransport er høy og det er et mål å opprettholde og ytterligere forbedre den høye sikkerheten i planperioden.

Tiltak mot planovergangsulykker, ras og sammenstøt mellom tog vil bli prioritert i perioden 2010–2019.

Sikkerhet i sjøtransport

For å legge til rette for sjøtransport som en moderne, miljøvennlig og effektiv transportform, vil Regjeringen i planperioden styrke sjøsikkerheten. En viktig del av dette arbeidet vil være å følge opp internasjonalt regelverk på området. Sentralt i dette arbeidet står regelverket utarbeidet av FNs sjøfartsorganisasjon IMO og EU.

Det grunnleggende element i Regjeringens arbeid med forebyggende sjøsikkerhet på infrastrukturens side er kombinasjonen av hensiktsmessig infrastruktur og tjenester som legger til rette for sikker sjøtransport og god fremkommelighet i norske farvann. Virkemidlene i dette arbeidet er utbygging og

drift av navigasjonsinnretninger og elektroniske navigasjonshjelpemidler, utbedring av farleder, fastsetting av regler om bruk av farvann (trafikkregulerende tiltak som seilingsregler og seilingsleder), slepeberedskap, lostjeneste, maritime trafikksentraler for overvåking og kontroll med sjøtrafikken og iverksetting av tiltak ved avvik eller hendelser.

Trafikksikkerhet på veg

De største sikkerhetsmessige utfordringene er i vegsektoren, der antall omkomne og hardt skadde pr. år er klart størst. Risikoen for å omkomme eller bli skadd er betydelig høyere pr. transportert km i vegtrafikken enn for luftfart og bane. En ambisiøs satsing på å redusere antall alvorlige ulykker i vegtrafikken blir derfor en naturlig konsekvens av nullvisjonen.

Norge har i internasjonal målestokk kommet langt på trafikksikkerhetsområdet. I europeisk sammenheng er Norge blant de fire landene med færrest omkomne, på samme nivå som Sverige, Nederland og Storbritannia.

Antall drepte i vegtrafikken er redusert med om lag 35 pst. i løpet av de siste 20 årene, i samme periode er trafikken økt med om lag 45 pst. Risikoen for å bli drept i vegtrafikken er med andre ord mer enn halvert siden 1987.

Utviklingen viser at innsatsen innenfor trafikksikkerhetsarbeidet har kompensert for trafikkveksten i tillegg til å gi en merkbar reduksjon i ulykkesomfang. Dette viser at målrettet trafikksikkerhetsarbeid gir resultater. Selv om antall drepte og hardt skadde er redusert de siste 20 årene, har det vært perioder med både kraftig økning og kraftig reduksjon i antall drepte. Langtidstrenden er imidlertid nedadgående. De siste årene har vegtrafikken krevd i størrelsesorden 250 liv hvert år, mens om lag 1 000 mennesker har blitt hardt skadet.

Regjeringen vil i planperioden:

- Redusere antall drepte og hardt skadde i vegtrafikken med minst en tredel innen 2020.
- Gjennomføre en offensiv satsing på målrettede investeringstiltak samt drift og vedlikehold av betydning for trafikksikkerheten.
- Forebygge møteulykker, utforkjøringsulykker og ulykker med påkjørsel av myke trafikanter.
- Styrke innsatsen overfor høyrisikogrupper i trafikken som unge, eldre, motorsyklister, ruspåvirkede sjåførere og enkelte innvandringsgrupper.
- Styrke innsatsen spesielt overfor unge sjåførere, blant annet gjennom utarbeidelse av en dedikert strategi mot ungdomsulykker, endringer og justeringer i føreropplæringen, strengere prikkbelastning av førere med førerkort på prøve, samt vur-

dering av andre krav i prøveperioden, som f.eks. kjøring med p-skilt.

- Øke innsatsen for trafikksikkerhet som en del av HMS-arbeidet i arbeidslivet.
- Styrke innsatsen overfor manglende bilbeltebruk, kjøring i ruspåvirket tilstand og høy fart.
- Foreslå å skjerpe vegtrafikklovgivningen i forhold til ruspåvirket kjøring.
- Trappe opp innsatsen av strekningsvis automatisk trafikk kontroll.
- Tilrettelegge for utnyttelse av trafikksikkerhetspotensialet i ny teknologi.
- Tilpasse organiseringen av trafikksikkerhetsarbeidet.
- Forbedre statistikkgrunlaget over skadede i vegtrafikken.

Regjeringen ser følgende hovedutfordringer for trafikksikkerhetsarbeidet i perioden 2010–2019:

- Ulykkesanalysene viser at høy fart, ruspåvirkning og manglende bruk av bilbelte er blant de alvorligste typer risikoatferd. I tillegg viser analysene at trøtte førere ser ut til å utgjøre et økende problem i vegtrafikken.
- Ungdom i aldersgruppen 15–24 år er overrepresentert i ulykkesstatistikken. Til tross for at aldersgruppen 15–24 år bare utgjør 14 pst. av befolkningen, er gruppen involvert i hele 30 pst. av alle ulykkene.
- Den demografiske utviklingen fører til at folk lever lenger og at det blir flere eldre trafikanter. Ulykkesrisikoen øker vesentlig fra 75-års alder.
- Motorsyklister har 8 til 15 ganger høyere risiko for å bli skadd i trafikken sammenliknet med bilførere. Motorsykelulykker utgjør rundt ti pst. av alle dødsulykkene. Det har vært en reduksjon i antall alvorlige ulykker for denne trafikantgruppen i de siste år, men fortsatt er ulykkesomfanget stort.

11.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til det ambisiøse målet i NTP-forslaget om å redusere antall drepte og hardt skadde med om lag 1/3 i tiårsperioden, og de mange konkrete tiltakene som skal føre fram til målet. Den økonomiske rammen for programområdet trafikksikkerhet er økt med hele 159 pst. sammenliknet med inneværende NTP. Det gir en årlig ramme på 860 mill. kroner til trafikksikkerhet.

Flertallet er uroet over trafikksikkerhetssituasjonen, og spesielt over at ungdom er overrepresentert i statistikken. Det er derfor bra at Regjeringen vil sette i gang en rekke trafikksikkerhetstiltak, og at

flere av disse tiltakene er spesielt rettet mot høyriskogruppa ungdom mellom 15 og 24 år. Tiltakene spenner vidt, men det er gledelig mange nye tiltak rettet inn mot førerne, med kontroll, skjerpet lovverk og mer treffsikre straffereaksjoner. Når det gjelder vegutforming, ligger det vesentlige investeringer i planen, med spesielt fysisk skille mellom kjøretningene som et av de viktigste tiltakene.

Flertallet vil peke på at selv om antallet motorsykler på vegene har økt formidabelt de siste årene, har tallet på drepte og skadde motorsyklister på norske veger vært stabilt. Norge ble i desember 2007 rangert som det minst farlige landet i Europa for førere av motorsykkel.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at trafikksikkerhet på vei er et samspill mellom fører, bil og vei.

Disse medlemmer viser til rapporten fra det svenske selskapet Folksam som slår fast at dårlige veier er den endelige årsak til 72 pst. av dødsulykkene. Disse medlemmer slår fast at Sverige har lyktes i trafikksikkerhetsarbeidet ved å satse på motorveier og andre veier med midtdele. Disse medlemmer stiller seg undrende til at Regjeringen i St.meld. nr. 16 (2008–2009) mener at det er en målkonflikt mellom trafikksikkerhet og fremkommelighet knyttet til redusert fartsgrense på vei. Disse medlemmer mener tvert imot at bedre veier og økt fremkommelighet fører til bedre trafikksikkerhet, og at forslag redusert fartsgrense er unødvendig.

Disse medlemmer viser til at satsing på vei i Vestfold og i Akershus har redusert antall hardt skadde og drepte i trafikken. Veistrekninger som tidligere har vært omtalt som dødsveier, er i dag noen av de sikreste veiene i landet. I Soria Moria-erklæringen står det at "All transport i Norge skal være trygg. Regjeringen vil styrke arbeidet med nullvisjonen, som sier at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken". Fakta er at antall dødsulykker i Norge økte med 10 pst. fra 2007 til 2008, mens Sverige i 2008 hadde det laveste antallet dødsulykker siden 1945. Svenske myndigheter har nemlig erkjent at dårlige veier er livsfarlige, og satset offensivt på midtdele og flerfeltsveier. Disse medlemmer ønsker en tilsvarende satsing på trafikksikkerhet i Norge.

Disse medlemmer viser til sine forslag i Dokument nr. 8:145 (2007–2008) om avbøtende strakstiltak mot økningen i dødsulykker på veinettet. Til tross for at nullvisjonen skal ligge til grunn for samferdselspolitikken, viser udiskutable realiteter at innværende år går mot å kunne bli et katastrofeår for trafikksikkerheten på veinettet i Norge. Disse medlemmer vil peke på at svært mange ulykkespunkter og -strekninger er godt kjent for veimyndig-

hetene og ville kunne vært utbedret om midler til dette var stilt til rådighet. Dette gjelder bl.a. kryssløsninger, midtdele, gang-/sykkelveier, kantsikring og overganger. Når utviklingen nå har vist seg å fortsette i samme negative trend, finner disse medlemmer det helt nødvendig å foreslå at det umiddelbart settes inn midler for å redusere den sterke økningen i dødsulykkene på veiene. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sette inn avbøtende strakstiltak mot økningen i dødsulykker på veinettet ved å gjennomføre sikring av ulykkespunkter og -strekninger hvor det er kartlagt høy ulykkesrisiko."

Disse medlemmer viser til sitt representantforslag Dokument nr. 8:144 (2007–2008) om en egen stortingsmelding om transportsikkerhet. Disse medlemmer mener at verken tiltak for å bedre sikkerheten på norske veier eller spørsmål knyttet til sikkerhet, sårbarhet og beredskap i transportsektoren, får nødvendig oppmerksomhet i forbindelse med behandling av Nasjonal transportplan. Disse medlemmer mener at det derfor bør utarbeides en egen stortingsmelding om transportsikkerhet med en samlet vurdering og en samlet strategi for sikkerhet for hele transportsektoren i Norge. Disse medlemmer mener at en slik vurdering må omfatte vei, jernbane, sjøtransport og luftfart, og videre egne problemstillinger for "myke" trafikanter (syklende og gående), samt tiltak knyttet til sikkerhet, sårbarhet og beredskap.

Disse medlemmer mener også at en stortingsmelding om transportsikkerhet bør omfatte evaluering av gjennomførte tiltak og gjeldende strategi, samt vurdering av behov for endring i lovverk, tiltak og finansiering. Disse medlemmer peker på at siden veisektoren er særlig utsatt for dødsulykker og ulykker med personskaade, er det viktig med en særlig grundig behandling av denne sektoren. Disse medlemmer peker på følgende områder som det bør ses spesielt på:

- Etablering av et frittstående transporttilsyn.
- Kjørekortopplæring med tiltak til forbedring, herunder bl.a. bruk av simulator.
- Nye førerkortbestemmelser og oppfølgingstiltak for de yngste og for de eldste bilførerne.
- Privatisering av dagens trafikkstasjoner for å effektivisere tjenestene.
- Etablering av et system med klassifisering av veinett med periodisk godkjenning.

Disse medlemmer viser til at staten er indirekte medskyldig til at liv går tapt på norske veier siden dagens system oppmuntrer folk til å bruke

gamle og usikre biler. Disse medlemmer viser til at personbiler som ble vraket mot vrakpant i Norge i 2007 var i snitt 19,4 år gamle, og gjennomsnittsalderen på en bensindreven personbil var samme år 11,5 år. Disse medlemmer viser til at to seniorforskere ved SINTEF i 2006 slo fast at 250 menneskeliv kunne spares frem til 2020 ved å forserer utskiftingen av bilparken med 5 år, og at dette skyldes at nye biler er sikrer enn eldre biler. Disse medlemmer viser til at de 250 sparte livene i analysen kun var knyttet til passasjerer og fører, og at det sannsynligvis er en tilleggsgevinst knyttet til at nye biler også er mer skånsomme mot fotgjengere. Disse medlemmer mener derfor at det er viktig å redusere bilavgiftene slik at folk flest har mulighet til å skaffe seg nye trygge biler, og viser til at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2009 inneholdt forslag om å redusere engangsavgiften med 10 pst.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen stortingsmelding om transportsikkerhet."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti fremmer følgende forslag

"Stortinget ber Regjeringen legge frem en samlet oversikt over avgifter og gebyrer innenfor transportsektoren med forslag til fremtidig strategi for bruk av avgifter og gebyrer i arbeidet for å nå nasjonale transportpolitiske mål."

Barn og trafikksikkerhet

Komiteen vil understreke at barn er trafikanter med spesielle behov. Barn på de laveste trinnene i grunnskolen er impulsive og spontane og lar seg lett distrahere. De har problemer med å se over hekker, parkerte biler og andre sikthindringer, og kan være vanskelig å oppdage for andre trafikanter. De fleste blir fulgt til skolen de første årene. Etter hvert som barna blir eldre skal de gradvis bli selvstendige trafikanter. For at barn skal kunne lære å ferdes i trafikken, kunne bruke sitt eget nærmiljø, aktivt og få trafikkopplæring trenger de trygge omgivelser i boligområder og rundt skoler.

Komiteen vil påpeke at det å bygge ut gang- og sykkelveinettet, eller tilrettelegge for sykling på andre måter, vil komme alle befolkningsgrupper til gode. For eldre er det å oppleve trygghet ved ferdsel som myke trafikanter i eget nærmiljø en viktig faktor i forhold til mobilitet, helse og trivsel.

Komiteen vil vise til at 138 000 barn i grunnskolen har skoleskyss, og en undersøkelse gjennomført av Sintef viser at rundt 12 000 barn daglig må stå på bussen. I løpet av et skoleår blir ca. 7 000 barn skadet på bussen, slik at de må være borte fra skolen.

Komiteen mener at også et påbud om setebelte for skolebarn i skoleskyss med buss må vurderes.

Komiteen vil vise til at de fleste skadene skjer ved trafikkuhell som bråstopp eller utforkjøring. Risikoen for ulykker med buss er relativt liten, men dersom det er skjer en ulykke med en skolebuss vil konsekvensene kunne bli katastrofale.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser i denne forbindelse til Stortingets vedtak i Innst. S. nr. 149 (2007–2008) hvor det heter:

"Stortinget ber Regjeringen vurdere muligheten for å innføre påbud om sitteplass for skolebarn i skoleskyss med buss. Arbeidet starter etter at rapporten om "Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss" er lagt fram for Samferdselsdepartementet."

Flertallet vil vise til at de alvorligste ulykkene i Norge på skolevei har skjedd når barn har krysset veien ved avstigning av skolebussen. Holdeplasser som benyttes av skolebuss må tilrettelegges for trygg avstigning og kryssing av vei.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at ved behandlingen av Innst. S. nr. 149 (2007–2008), jf. Dokument nr. 8:28 (2007–2008) om sikring av skolebarn i buss, ble følgende forslag nedstemt av flertallet:

"Stortinget ber Regjeringen vurdere å innføre en overgangsordning, hvor det legges opp til å benytte positive virkemidler for å fremskynde utskiftingstakten av busser som i dag ikke har setebelter, og som benyttes til offentlig transport."

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at det stilles bedre krav til uniformering av skolebusser, og at man som et minimum påser at Kjøretøysforskriften følges."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti viser også til at følgende forslag fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti ble nedstemt:

"Stortinget ber Regjeringen fremme nødvendige forslag til endringer i vegtrafikkloven, slik at det blir forbud mot å transportere skolebarn og ungdom stående i skolebuss. Merkostnadene dette vil påføre dem som har ansvaret for transporten, innarbeides i statsbudsjettet."

Barnas transportplan

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener det er svært viktig å utvikle et transportsystem som ivaretar hensynet til barn og unge på en tilstrekkelig og god måte. Trygg oppvekst krever at barnas behov veger tungt når fremtidens transportløsninger utformes. Disse medlemmer mener en i langt større grad må se trafikutfordringene med barnas øyne. Disse medlemmer vil derfor at det utarbeides en egen "Barnas transportplan". Denne planen bør innarbeides i senere rulleringer av NTP som en integrert del av planen. Det trengs en bred gjennomgang av utfordringene, og konkrete forslag til tiltak som kan gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barn og unge som ferdes i trafikken.

Disse medlemmer mener alle skal ha rett til en trygg skoleveg. Plikten til å gå på skole må følges av en rett til å komme trygt til og fra. Slik situasjonen er i dag, ferdes barn, syklister, rullestolbrukere og barnevogner mange steder i samme kjørefelt som tungetrafikk, biler og traktorer. Det er helt uakseptabelt.

Det må satses langt mer på utbygging av trygge skoleveger, gang- og sykkelveger. Det trengs mer planleggingsressurser og mer penger til investeringer.

Disse medlemmer mener Barnas transportplan må inneholde følgende satsinger:

- Kraftig satsing på utbygging av trygge skoleveger, gang-, og sykkelveger. Ulykker som involverer myke trafikanter øker i antall. Utbedring og bygging av gang- og sykkelveger langs skolevegene er viktig for barnas sikkerhet, og kommer også den øvrige befolkningen til gode.
- Gang- og sykkelveger må planlegges og bygges parallelt med nye veganlegg.
- Drift og vedlikehold av fortau, sykkel- og gangveger, også vinterstid, må prioriteres på linje med vedlikeholdet av det øvrige vegnettet.
- Flere trygge kryssingspunkter: Utbygging av over- og underganger må prioriteres der dette er nødvendig for å sikre trygg ferdsel.
- Det må satses langt mer på lysregulering av farlige kryss.
- Det må opprettes sikre soner rundt skolene (fartsgrenser på 30 km/t) Ved å etablere trygge soner for elevene rundt skoler vil nærmiljøene bli tryggere for alle andre myke trafikanter. Det vil si barn på veg til fritidsaktiviteter, syklister eller eldre fotgjengere som er spesielt utsatt for alvorlige skader.

- Kontroll av bilbeltebruk og riktig sikring av barn i bil må intensiveres.
- Alle foreldre må få informasjon om riktig sikring av barn i bil. Informasjonen bør finnes på flere språk.
- Innkjøpere av transporttjenester må stille krav til at belter blir brukt – for eksempel ved skoletransport og transport av funksjonshemmede. Innkjøpere av transporttjenester må stille krav om kjøretøy med høy sikkerhet.
- Krav om alkolås på buss.
- Lovpålagt krav om sitteplass for alle barn i buss, samt påbud om setebelte. Hver dag reiser nærmere 200 000 barn med buss til skolen. Mens reglene for sikring av barn i bil er skjerpet, er det fortsatt tillatt med offentlig skoletransport med ståplasser og seter uten belter. Det må stilles strenge sikkerhetskrav til skoleskyssen. Det er urimelig at barn må stå og sitte usikret i bussen på veg til skolen.
- Sikring av bussholdeplasser: Mange ulykker skjer ved av- og påstigning av bussen. For å forebygge slike ulykker, må holdeplasser og avkjøringssteder sikres spesielt. Det kan bety spesielle fysiske tiltak, som ledegjerder, rundkjøringer eller lignende, samtidig som det må innarbeides gode rutiner som følges opp.
- Holdeplasser og parkeringsområder for henting og bringing av barn til skole, skolefritidsordning og barnehager skal ha en trafikksikker utforming og lokalisering. Holdeplassene for skoletransport må utformes slik at elevene i størst mulig grad slipper å krysse vegen eller slik at de har planfri gangveg.
- Busser som kjører skoletransport bør merkes med egne skilt.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide en egen Barnas transportplan. Denne planen innarbeides i senere rulleringer av Nasjonal transportplan som en integrert del av NTP. Barnas transportplan skal inneholde en bred gjennomgang av utfordringer, samt konkrete forslag til tiltak som vil gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barn og unge som ferdes i trafikken."

Slepebåt Sørlandet

Komiteen ber Regjeringen komme med en egen plan for opptrapping av slepebåtkapasitet i Sør-Norge, spesielt i forhold til behov for oljevernberedskap.

MC

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, registrerer at NMCU og motorsyklistene er fornøyd med at det nå satses mer på veivedlikehold, som jo er livsviktig for tohjulinger, bokstavelig talt. Flertallet vil peke på at selv om antallet motorsykler på veiene har økt formidabelt de siste årene, har det til tross for dette, vært en positiv nedgang i dødsulykker og skadede på norske veier. Flertallet er opptatt av å få belyst de menneskelige faktorene i ulykker med MC involvert, og ber Regjeringen komme tilbake til et opplegg for forskning på dette.

Flertallet er kjent med at rv 32 mellom Skien og Siljan er verdens aller første "Nullvisjonsvei for MC", og ser positivt på at det utvikles liknende strekninger i alle de fem regionene.

Flertallet har merket seg at på rv 32 i Telemark er det montert en ekstra skinne i underkant av det ordinære rekkverket i de skarpeste ytterkurvene, for å hindre at en mc-fører som har falt av sykkelen skal skli inn i og treffe rekkverkstolpene. Dette tiltaket er også beskrevet i Statens vegvesen sin håndbok 245. Flertallet er kjent med at det er utviklet godkjente underskinner i Norge og at Statens vegvesen har gjort tester og utarbeidet kriterier for bruk. Flertallet ber Regjeringen vurdere å starte montering av slike mc-vennlige underskinner etter en opptrappingsplan.

Flertallet viser til at motoriserte tohjulinger, bl.a. på grunn av størrelse, kan være et miljøbesparende alternativ til bruk av personbil i byområdene. Høyere skaderisiko er imidlertid en innvending mot moped og motorsykel. Det bør derfor vurderes å igangsette et arbeid med en Nasjonal moped- og motorsykelstrategi, der man gjennom en integrert tilnærming bl.a. søker å minimere risikoen ved moped- og motorsykelkjøring.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til det arbeidet som Regjeringen har bidratt med for å bedre situasjonen for motorsyklistene, ikke minst økningen på veivedlikehold og forbudet mot nye wirekkverk. Dette flertallet viser til at motorsyklistene fortsatt vil ha:

- plass i kollektivfeltet
- fri bompassering (selv om teknologien muliggjør registrering)
- egne parkeringsplasser, og gjensidig tillatelse på elbilplasser
- mulighet til "lane-splitting" (kjøre mellom kjørefelt hvor trafikken går i lav fart eller står).

Dette flertallet er også kjent med konklusjonene i OECDs sluttrapport fra det internasjonale seminaret på Lillehammer om trafikksikkerhet for motorsykler i juni 2008, og at statsrådets innlegg ble svært godt mottatt av de norske og internasjonale deltakerne. Det må anses som svært positivt at man i rapportens konklusjoner er kommet fram til omforente tiltak og konsensus på OECD-nivå om hvilke tiltak som bør prioriteres. Dette flertallet vil på denne bakgrunn be Regjeringen vurdere en oppfølging i egen sak om konklusjonene fra det vellykkede OECD seminaret.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil vise til sitt fyldige kapittel om MC i sine generelle merknader i innstillingens kapittel 1.2.2.

Alkolås

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, peker på at kollektivselskapene selv kan velge å installere alkolås, og bruke dette i konkurransen med andre selskaper ved å garantere at de leverer alkoholfri kjøring.

Flertallet mener forsøk med alkolås i busser eller annen kollektivtransport bør iverksettes.

Flertallet viser til at resultater fra forsøksordninger med alkolås er lovende. Flertallet viser til at en evaluering som Transportøkonomisk institutt har utført på oppdrag fra det svenske Vägverket, viser at den svenske forsøksordningen har ført til en langvarig effekt med mindre promillekjøring og trafikkulykker blant deltakerne.

Flertallet viser til at erfaringer med ordningen viser at den er samfunnsmessig lønnsom, jf. TØI-rapport 905/2007 "Forsøk med alkolås i Sverige. Evaluering av forsøksordning med betinget førerkortinn-dragning ved promillekjøring".

Flertallet mener et påbud om alkolås i offentlige transportmidler bør vurderes, og at det her er behov for ytterligere kunnskap og avgrensninger. Flertallet viser til at promillekjøring er en av de viktigste risikofaktorene i vegtrafikken her i landet. Omtrent en tredjedel av alle drepte bilførere har promille i blodet. Tradisjonelle tiltak mot promillekjøring som politikontroll og opplysningsvirksomhet er ikke nok alene. Flertallet mener derfor det er behov for flere virkemidler slik at omfanget av promillekjøring reduseres. Alkolås kan være en effektiv metode for å fjerne alkoholpåvirkede buss- og drosjesjåfører fra trafikken.

Flertallet mener kostnadene for alkolås bør holdes på et lavt nivå for bruker, slik at ordningen omfatter flest mulig. Flertallet mener Regjeringen bør vurdere muligheten for å innføre påbud om alkolås i private og offentlige transportmidler. Flertallet

let mener det her er behov for ytterligere kunnskap og avgrensninger, og ber derfor Regjeringen komme tilbake til Stortinget på egnet måte hva angår et eventuelt påbud av alkoholås.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram egen sak om tiltak for økt bruk av alkoholås."

12. MILJØ

12.1 Sammendrag

Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimagassutslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet

Regjeringen vil oppnå dette gjennom å:

- Trappe opp innsatsen innenfor jernbanesektoren betydelig, noe som vil legge til rette for å redusere personbilbruk og øke andelen gods på bane. Regjeringen vil be Jernbaneverket arbeide videre med å vurdere mulige konsepter for høyhastighetsbaner. I denne planperioden prioriteres et kapasitetssterkt jernbanenett i InterCity-området.
 - Doble midlene til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i løpet av første fireårsperiode. Midlene reserveres byområder som inngår avtaler med staten om bruk av virkemidler som gir redusert biltrafikk.
 - Bidra til en mer miljøvennlig byutvikling ved å øke fokuset på arealplanlegging i forbindelse med belønningsordningen og bypakkeprosessen.
 - Sette i gang et lovarbeid som gir adgang til å innføre et finansieringstilskudd på omsetning av drivstoff i et utvidet omfang.
 - Stimulere til raskere innfasing av kjøretøy med lave eller ingen utslipp gjennom avgiftssystemet, forskning, støtteordninger og tilrettelegging.
 - Sikre at CO₂-avgiften på drivstoff minst tilsvare prisen på internasjonale utslippskvoter.
 - Fortsette arbeidet med å inkludere norsk luftfart i EUs kvotesystem.
 - Arbeide for at internasjonal skipsfart og luftfart inkluderes i framtidig klimaavtaler.
 - Stimulere til økt sjøtransport ved å tilrettelegge for mer effektiv havnedrift gjennom ny havne-lovgiving, bedre sjøverts og landverts forbindelser til havner og lettelser i gebyrer og avgifter for sjøtransporten.
- Følge opp de nasjonale målene og handlingsplanen for støy med økt innsats på kilderettede tiltak og tiltak for de mest støyutsatte.
 - Fortsette innsatsen mot lokal luftforurensning gjennom vedlikeholdstiltak, avgiftspolitik og tekniske krav til kjøretøy og drivstoff.
 - Arbeide for å stanse tapet av biologisk mangfold gjennom alle planfaser, byggefaser og ved drift og vedlikehold av transportnettet.
 - Sette i verk tiltak for å forebygge, begrense og bekjempe spredning av fremmede arter.
 - Sikre at truede arter og naturtyper ivaretas i planleggingen av samferdselsanlegg på alle nivå.
 - Innføre et system for saltbruk i Statens vegvesen der hensyn til trafikksikkerhet og miljø ivaretas, herunder hensyn til biologisk mangfold.
 - Styrke jordvernet bl.a. gjennom å sørge for at hensynet til jordvern i større grad inngår i KVVU/KS1-prosesser og i etterundersøkelser av prosjekter.

På en rekke miljøområder har Stortinget fastsatt nasjonale miljømål. Målene er i hovedsak basert på tålegrenseprinsippet som innebærer at en setter mål på grunnlag av naturens bæreevne og rensekapasitet. Etappemålene i Nasjonal transportplan faller i stor grad sammen med de nasjonale miljømålene. Etappemålene for miljø i meldingen følger opp de nasjonale miljømålene.

Klimautslipp

Transportsektoren var ansvarlig for 25 pst. av klimagassutslippene i Norge i 2007. De siste tiårene har det vært kraftig vekst i klimagassutslipp fra sektoren. I etterkant av forrige Nasjonal transportplan har både kunnskapen om klimaendringene, og erkjennelsen av at endringene er menneskeskapt, økt betydelig. I St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk (Klimameldingen) satte Regjeringen som mål at eksisterende og nye virkemiddel i transportsektoren skal utløse en reduksjon i klimagassutslippene med mellom 2,5 og 4,0 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i forhold til forventet utslipp i 2020.

For å få en systematisk gjennomgang av klimatil-tak i alle utslippssektorene, har Regjeringen satt i gang prosjektet Klimakur 2020 under ledelse av Statens forurensningstilsyn. På transportområdet deltar Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet og Avinor. De skal utarbeide en oppdatert tiltaksanalyse innen 1. november 2009. Regjeringen vil komme tilbake til spørsmålet om revisjon av klimamålene i samband med vurderingen av klimapolitikken som blir lagt fram for Stortinget i

2010. Regjeringen legger opp til at klimamålet for transportsektoren vil bli beholdt eller skjerpet.

I meldingen tar Regjeringen viktige grep for å få ned utslippene. Jernbanesatsingen, satsing på sjøtransport og tiltak for gående, syklende og kollektivtrafikk er sentrale element. Tiltakene vil ha særlig stor effekt dersom regionale og lokale styresmakter følger opp med mer effektiv arealplanlegging og restriksjoner ovenfor biltrafikken. Tekniske forbedringer i bil- og flyparken samt økonomiske virkemiddel som medvirker til tidligere introduksjon av mer miljøvennlige biler og endret forbrukeradferd, vil være viktig for å redusere klimagassutslippene i transportsektoren.

Dersom effektive tiltak også blir gjennomført av regionene og lokale styresmakter kan de tiltakene som Regjeringen presenterer i NTP og i andre sammenhenger være tilstrekkelige til å nå klimamåla for sektoren. Regjeringen vil presisere at det er stor usikkerhet knyttet til dette. Det største usikkerhetsmomentet er kor raskt innfasingen av ny teknologi vil skje.

Selv om klimagassutslippene gir samme skade uavhengig av hvor de finner sted, er de øvrige miljøproblemene fra transport langt større i byene enn i mer grisevntede områder. Samstundes er køer og knapphet på areal et særlig byfenomen. Reisetidsmålinger rundt de fire største byene viser at rushtidsforsinkelsene øker og at rushtidsperioden blir stadig lengre. Dårlig framkommelighet er kostbart både for næringsliv, bilister og kollektivtrafikantar. I byene vil mindre bilbruk og en mer miljøvennlig transportmideldfordeling gi gevinster langt ut over det en oppnår av klimagassreduksjoner. Samstundes er potensialet for et velfungerende kollektivtilbud og god tilrettelegging for sykkel og gange betydelig. Alle disse forholdene tilsier en annen og kraftigere virkemiddelbruk på disse områdene i byene enn i landet for øvrig.

Virkemiddel

Regjeringen vil føre en transportpolitikk som stimulerer kommuner og fylkeskommuner til å ta i bruk virkemiddel som avgrenser personbiltrafikken og oppmuntrer til bruk av mer miljøvennlige transportformer. Før restriktive virkemiddel kan tas i bruk, må det etableres et godt kollektivtilbud.

Framtidens byer

Prosjektet Framtidens byer skal danne grunnlaget for et forpliktende samarbeid mellom staten og et utvalg kommuner. Prosjektet blir ledet av Miljøverndepartementet og har som hovedmål å redusere klimagassutslippene i byene, bl.a. fra transport. Alle byområdene som kan søke om midler fra belønningsordningen deltar i Framtidens byer, og det skal være en sammenheng mellom denne deltakelsen, utfor-

ming av bypakker og fordeling av midler fra belønningsordningen.

Areal/miljø

Økt trafikk, høyere fart og utbygging av ny infrastruktur fører også til tap av matjord og forringing av leveområder for planter og dyr. Vår håndtering av disse utfordringene betyr mye også for kommende generasjoner. Regjeringen prioriterer derfor særlig sterk innsats på disse områdene.

Det er ikke mulig å gjennomføre det omfattende investeringsprogrammet med betydelige gevinster for trygghet og framkommelighet helt uten inngrep i viktige naturområder og tap av dyrket jord. Det vil bli gjort mest mulig for å avgrense og kompensere for inngrepene i hvert enkelt prosjekt.

NO_x-utslipp

NO_x-utslipp fra innenriks sjøfart har økt siden 1990 på grunn av økt aktivitet i petroleumssektoren, mens utslippene fra vegtrafikk som følge av strengere avgasskrav er kraftig redusert. Reduksjonen har vært 24 pst. fra 1990 til 2006. Det er forventet at NO_x-utslippene vil bli ytterligere redusert i planperioden, blant annet som følge av NO_x-avgiften som ble innført i 2007 og avtalen med næringslivet om NO_x-reduksjoner fra 2008.

Lokal forurensning og støy

Vegtrafikken er den viktigste årsaken til høye konsentrasjoner av lokal luftforurensning. I tillegg bidrar skip til betydelige utslipp i flere havner. Luftkvaliteten er de siste årene bedret, og nasjonale mål for lokal luftkvalitet vil trolig bli nådd i perioden.

Det nasjonale støymålet er ikke fordelt på sektor eller transportmiddel. Vegtrafikken bidrar til 78 pst. av den beregnede støyplagen (utendørs støy), og luft og jernbane med 4 pst. hver. Holder trafikkveksten og vegtrafikken sitt store bidrag til støyproblemet fram, blir støymålene krevende å nå. Målet vil trolig bli nådd for innendørs støy, men for å nå det nasjonale støymålet fullt ut må det utvikles nye og flere virkemiddel.

12.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er opptatt av at utvikling og innføring av alternative drivstoff og ny klimavennlig kjøretøyteknologi holder høyt tempo. 2. generasjon biodrivstoff og EL-biler er eksempler på teknologier hvor Norge har gode forutsetninger for å lykkes. Stortingsflertallets vedtak om å opprette TRANSNOVA er viktig for å gjøre raske framskritt med innfasing av nye teknologier og drivstoff.

Flertallet viser også til Regjeringens satsing på elbiler med 50 mill. kroner til ladestasjoner i tiltakspakka.

Samtidig vil flertallet understreke at flere avgiftsomlegginger i grønn retning er blant de viktigste tiltakene som skal virkeliggjøre Regjeringens og Stortingets høye målsettinger for reduksjoner i klimautslipp fra transportsektoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil i den forbindelse vise til sine merknader i Innst. S. nr. 145 (2007–2008) til Klimameldingen St.meld. nr. 34 (2006–2007). Disse medlemmer mener man må gjennomføre 3 parallelle løp i klimapolitikken. For å innfri Kyoto-avtalens forpliktelser innen 2012, er internasjonale tiltak beste tilnærming. Kostnader og tidshorisont gjør at det ikke vil være mulig å få særlig resultat i Norge de neste 5 år. Disse medlemmer vil samtidig iverksette fornuftige, nasjonale tiltak, som vil gi resultater på lenger sikt – spesielt tiltak innen energi og samferdsel. Disse medlemmer er i utgangspunktet enige i målsettingen å begrense klimagassutslipp i tråd med Norges internasjonale forpliktelser, blant annet ved å bygge nye og miljøvennlige veier (jf. SINTEF-rapporten "Miljømessige konsekvenser av bedre veier"), men er skeptiske til hvordan en slik målsetting fortolkes. Disse medlemmer mener lavere avgifter som stimulerer til rask utskiftning av bilparken i kombinasjon med høyere vrakpant er blant de aller mest effektive miljøtiltakene, fordi nye biler forurenset i langt mindre grad enn eldre biler. Disse medlemmer viser til Dokument nr. 8:97 (2006–2007) for en omfattende beskrivelse av Fremskrittspartiets politiske standpunkt og praktiske tilnærming, både hva gjelder den vitenskapelige debatten, Kyoto-avtalen og Fremskrittspartiets argumentasjon på Stortinget.

Disse medlemmer viser til sitt forslag i Dokument nr. 8:46 (2008–2009) om vrakpant på 22 000 kroner for biler som er 20 år eller eldre, og at forslaget vil ha den effekt at flere eldre, forurensende og trafikkfarlige biler forsvinner fra veiene.

Klimapolitikk

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener det er en stor og krevende utfordring å snu de økende klimautslippene fra transportsektoren til nedgang. Det krever sterke virkemidler og en helhetlig politikk.

Flertallet vil peke på behovet for at gode og klimavennlige virkemidler gis en varighet som skaper forutsigbarhet for næringsliv og befolkning, også om det skjer regjeringsskifter. For å nå nasjonale mål og innfri internasjonale forpliktelser er det også nødvendig å justere og forsterke gode virkemidler.

Flertallet støtter anbefalingene fra Lavutslippsutvalget (NOU 2006:18) og Stern-rapportens om å komme i gang tidlig med klimaomstillingen. Det kan ta lang tid å oppnå store effekter at nye politiske virkemidler. Flertallet støtter Regjeringens styrking av transportplanleggingen med CO₂-analyser av store samferdselsprosjekter og planprosesser som ivaretar klima og miljø på en god måte (karbonbudsjett).

Flertallet mener det må utvikles gode kollektivalternativer og klimavennlige pakkeløsninger når infrastrukturen skal bygges ut i trafikksterke korridorer og byområder. Det bør også utvikles etappemål som viser hvordan ulike virkemidler kan fases inn og forsterkes slik at både retningen og farten er tilstrekkelig i det langsiktige arbeidet mot lavutslippssamfunnet.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen i forslaget til Nasjonal transportplan foreslår kraftige økninger til jernbane og miljøvennlige transportløsninger de neste ti årene. Dette inkluderer også nærmere utredning av mulige konsepter for høyhastighetsbaner som kan redusere utslipp fra flytrafikk og langdistanse vegtrafikk. Den økte statlige satsingen på kollektivtrafikk kombinert med restriktive tiltak for biltrafikk vil gi viktige bidrag til å snu utviklingen. Regjeringen foreslår også satsinger innenfor programområder som gang og sykkel, kollektivtiltak og miljøtiltak samt økt satsing på sjøtransport som vil bidra til klimaomstillingen. Regjeringen satser både på langsiktige arealpolitiske virkemidler for å redusere transportbehov og nye teknologiske løsninger og klimavennlige drivstoff for å kombinere høy mobilitet med reduserte utslipp.

Dette flertallet viser til at Regjeringen i klimameldingen har satt konkrete mål for reduserte utslipp på 2,5–4 mill. tonn CO₂ innen 2020 sammenliknet med en referansebane uten nye tiltak. I klimaavtalen mellom partiene på Stortinget ble målsettingen skjerpet. Det ble satt et nasjonalt mål om å gjøre Norge karbonnøytralt i 2030. Gjennom klimaavtalen ble det oppnådd enighet om flere tiltak på transportområdet. Disse er fulgt opp og til dels overoppfylt av Regjeringen.

13. UNIVERSELL UTFORMING – ALLE SKAL MED

13.1 Sammendrag

Regjeringen vil i planperioden øke ressursbruken betydelig for å legge til rette for universell utforming.

Det har tidligere vært for lite helhetlig tenkning om hvordan transportsystemet kan gjøres tilgjenge-

lig. Utfordringene er derfor store. For å sikre tilgjengelighet og universell utforming må det etableres:

- overordnede mål og prinsipper som det skal arbeides etter,
- konkrete standarder for hvordan de aktuelle løsningene skal være (for eksempel plattformhøyde og innstigningshøyde på tog),
- indikatorer som beskriver graden av tilgjengelighet i reisekjeden,
- verktøy for å identifisere og prioritere de mest effektive tiltakene,
- arenaer for samhandling mellom ulike aktører slik at nødvendige tiltak gjennomføres samordnet,
- sanksjoner i de tilfeller der vedtatte regler ikke følges opp.

Regjeringen vil legge til rette for at transportsystemet er så langt som mulig brukbart for alle mennesker, uten behov for tilpassing eller spesiell tilrettelegging. Et universelt utformet transportsystem vil et stykke på veg kunne minske behovet for individuell tilrettelegging eller særløsninger, og samtidig bedre tilgjengeligheten til viktige fellesskapsarenaer. Universell utforming er derfor viktig for å oppnå likeverd og deltakelse i samfunnet, uavhengig av funksjonsevne.

Regjeringen la våren 2008 fram Ot.prp. nr. 44 (2007–2008) Om lov om forbud mot diskriminering på grunn av nedsatt funksjonsevne. Loven trådte i kraft fra 1. januar 2009 og inkluderer krav til universell utforming av nye bygninger, inklusiv stasjoner og terminaler.

I loven er universell utforming definert som utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen slik at virksomheten kan benyttes av flest mulig. I praksis er det først og fremst de fysiske forholdene som vil være gjenstand for universell utforming. For eksempel vil den fysiske utformingen av selve transportmidlet være avgjørende for bruk av en transporttjeneste.

All ny infrastruktur skal utformes etter prinsippet om universell utforming. Det er i tillegg et omfattende behov for oppgradering av holdeplasser og knutepunkter.

Regjeringen vil gi arbeidet for et mer universelt utformet kollektivtransportsystem høy prioritet. Universell utforming er en integrert del av alle planer for oppgradering og bygging av infrastruktur som blir planlagt og bygd i Statens vegvesen, Avinor og Jernbaneverket sin regi. De store ressursene som er nødvendig for å få et fullt ut universelt utformet kollektivsystem gjør at utviklingen vil måtte skje gradvis.

Tiltak

Kollektivtransportsystemet skal bli mer universelt utformet i perioden. Både gjennom lov- og regelverk og gjennom fysiske tiltak finansiert over statsbudsjettet vil Regjeringen bidra til at kollektivtransportsystemet blir mer universelt utformet.

Om lag 1 500–2 000 av totalt 6 500 holdeplasser på riksvegnettet vil bli oppgradert til ønsket standard. De passasjertunge holdeplassene blir oppgradert først. Regjeringen tar sikte på at tilskottsordningen for mer tilgjengelig kollektivtransport i kommunesektoren ("BRA-midlene") blir videreført.

Regjeringens prioritering av programområdet Stasjoner og knutepunkt vil medvirke til å sikre tilgjengelighet for alle på svært mange stasjoner samt universell utforming av de mest trafikkunge knutepunktstasjonene. Tiltak knyttet til informasjonssystemene vil dels skje i sammenheng med den fysiske opprustingen av enkeltstasjoner.

I luftfarten er tilgjengeligheten god, men det er fremdeles utfordringer på flere lufthavner knyttet til de ulike elementene i reisekjeden fra en kommer til lufthavnen til plassering om bord i flyet. Avinor vil arbeide med å forbedre lufthavene ytterligere.

Ferjesambandene blir trafikkert av ferjer som har stor variasjon med hensyn til tilgjengelighet. Kravet om tilgjengelighet vil bli innført fortløpende etter hvert som de enkelte sambandene blir lyst ut på anbud.

Tilrettelagt transport

Fylkeskommunene har ansvar for å tilby tilrettelagt transport for funksjonshemmede (TT-ordningen). Tilbudet gjelder for personer som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport. I de fleste fylkeskommunene gjennomføres disse transportene med drosje.

Gjennomgangen av TT-ordningen viser at det er store variasjoner i fylkenes tilbud. Dette reflekterer ulike politiske prioriteringer, forskjeller i kollektivtilbud og ulike geografiske forhold. Regjeringen ønsker både å forbedre TT-ordningen og å gjøre den ordinære kollektivtransporten mer tilgjengelig for funksjonshemmede. Regjeringen har derfor så langt ikke funnet noen tilfredsstillende form for å innføre mer forpliktende retningslinjer. Regjeringen har styrket fylkenes økonomi og dermed muligheten til å bedre TT-ordningen og kollektivtransporten. Det satses mye på å gjøre hele transportsystemet mer tilgjengelig. Det er satt i verk forsøk for å sikre et bedre og mer fleksibelt kollektivtilbud i distriktene.

13.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti,

har merket seg at NTP-forslaget er forholdsvis ambisiøst, og dels også godt konkretisert, på universell utforming. Planen følger på en god måte opp hovedlinjene i den nye antidiskrimineringsloven og gjør viktige og riktige prioriteringer. Mange jernbanestasjoner skal utformes universelt i planperioden. Da blir det viktig at også rullende materiell og andre funksjoner i tilknytning til jernbanenettet, også er godt tilpasset de mange ulike behovene. Et eksempel er NSBs billettautomater som har vært gjenstand for en del kritikk knyttet til universell utforming.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, understreker betydningen av nasjonale og konkrete standarder på hvordan transporttilbudet og fysisk utforming knyttet til dette skal utformes. I utbyggingsprosjekter med publikumsareal er de funksjonshemmedes organisasjoner høringsinstans. Komiteen vil understreke at det er viktig at brukerorganisasjonene blir involvert tidlig i planprosessen for å unngå lite hensiktsmessige og fordyrende tilpasninger i ettertid.

Flertallet er oppmerksom på den utfordringen som ligger i at ulike aktører har ansvar for ulike deler av transporttilbudet. Dette stiller krav til et godt samarbeid mellom eksempelvis fylkeskommunene som er ansvarlige for lokal kollektivtransport og Statens vegvesen som har ansvar for at infrastrukturen i riksvegnettet er universelt utformet.

Flertallet vil særlig peke på behovet for å fjerne fysiske hindringer for personer som er avhengige av rullestol eller rullator, og på nødvendigheten av å gi tilstrekkelig og forståelig informasjon til alle brukere både om ordinært rutetilbud og ved avvik.

Flertallet legger vekt på at det i forbindelse med anbudsutsettelse av ferjesamband skal bli stilt krav om universell utforming. Flertallet vil peke på at det mange plasser er nødvendig å utbedre ferjekaiene for å gjøre det mulig å bruke moderne ferjer på sambandene. Dette igjen er en forutsetning for å oppnå universell utforming, fordi gamle ferjer stort sett er dårlig tilgjengelige for mange funksjonshemmede.

Flertallet registrerer at det er behov for systematisk arbeid for å utvikle standarder og retningslinjer for hvordan universelle løsninger kan sikres og intensiveres i årene som kommer. Flertallet vil også påpeke behovet for løpende å utvikle dokumentasjon på faktisk tilgjengelighet og effekt av de tiltakene som iverksettes for mer effektivt å kunne følge opp de overordnede målene og prioritere tilgjengelige ressurser på en god måte. Flertallet er opptatt av at transportetatene gjør en innsats i tråd med

Regjeringens omtale av dette i Nasjonal transportplan.

Tilrettelagt transport, TT-ordningen, er et tilbud som fylkeskommunene gir til personer som ikke kan benytte ordinær kollektivtransport. Den gjennomgang som er foretatt av ordningen viser at tilbudet varierer mye fra fylke til fylke. Flertallet er enig i det målet Regjeringen har om å på den ene siden gjøre det ordinære kollektivtilbudet bedre tilgjengelig for flere og på den andre siden styrke tilbudet innen TT-ordningen for de brukerne som trenger det mest.

Flertallet vil ha vurdert nasjonale retningslinjer som sikrer at de brukerne som trenger det mest kan leve aktive liv gjennom ordningen.

Flertallet vil peke på det problemet blinde og svaksynte har med å få stoppet bussen og trikken og med å vite når de skal gå av. Flertallet forutsetter at de ulike aktørene tar dette problemet på alvor, og vil vise til et forsøk i Kristiansund som har hatt gode resultater.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er opptatt av at transporttilbudet skal være universelt utformet og dermed tilgjengelig for flest mulig mennesker uavhengig av funksjonsevne. Flertallet er derfor glad for at det i planperioden blir lagt opp til store forbedringer på dette feltet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener det må være samfunnets ansvar å hindre diskriminering av en stor gruppe samfunnsborgere, som på grunn av manglende transporttilbud holdes utenfor deltakelse i samfunnet. Disse medlemmer støtter derfor Regjeringens målsetting. Disse medlemmer viser til at det ifølge St.meld. nr. 16 (2008–2009) er 60 000 holdeplasser i Norge som trenger oppgradering for å tilfredsstille kravene til universell utforming, og at det vil koste 2 mrd. kroner å ruste opp de 6 500 holdeplassene på riksveinettet til disse kravene. Disse medlemmer ønsker at krav om universell utforming ved nye holdeplasser skal innfris der dette er hensiktsmessig, men ønsker ikke å bruke flere titalls milliarder kroner av skattebetalernes penger til en generell opprustning av samtlige holdeplasser.

Disse medlemmer mener at ordningen med TT-kort er svært viktig, og viser til Dokument nr. 8:85 (2007–2008) om nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet i TT-ordningen, og en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med retningslinjene. Disse medlemmer mener det vil være hensiktsmessig at TT-ordningen legges til Nav i likhet med arbeids- og utdanningsreiser, samt

grunnstønad til transport- og bilstønadsordningen. Med en samlet administrasjon av alle de ulike transportordningene vil man bedre kunne gjøre en samlet vurdering av hver enkelts transportbehov når det gjelder arbeid, utdanning og fritid, samtidig som den betydelige forskjellsbehandling som foregår i dag, kan unngås. Disse medlemmer vil for øvrig vise til at Oslo ifølge både Handicapnytt.no 5. desember 2008, og svarbrev fra samferdselsminister Liv Signe Navarsete av 20. mai 2008 på Dokument nr. 8:85 (2007–2008), har landets beste TT-tilbud.

Disse medlemmer har merket seg at regjeringen Stoltenberg II ønsker en forbedring av dagens TT-ordning. Det vises i den forbindelse til Regjeringens politiske plattform, Soria-Moria-erklæringen der det står at Regjeringen vil "gjennomgå og forbedre ordningen med tilrettelagt transport (TT-ordningen)".

Komitees medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener det nå er på tide at Regjeringen tar nødvendige grep for å oppnå dette. Disse medlemmer mener videre at det må være samfunnets ansvar å hindre diskriminering av en stor gruppe samfunnsborgere, som på grunn av manglende transporttilbud holdes utenfor deltakelse i samfunnet. Disse medlemmer påpeker at det er ekstra viktig med en nasjonal ordning form dem med størst behov. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten, og foreslå en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil for øvrig vise til bevilgningsforslag i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett 2009, jf. St.prp. nr. 67 (2008–2009).

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre er opptatt av at transportsystemet blir utformet og tilrettelagt slik at alle er sikret best mulig mobilitet i tråd med visjonen om et universelt utformet samfunn. Prinsippet om universell utforming må innebære at samfunnet legger til rette for gode løsninger for alle, ikke bare for de fleste. Når nye løsninger og infrastruktur planlegges, skal det legges opp til En hovedløsning som er tilgjengelig for alle. Vi kan ikke ha én hovedløsning

som passer for de fleste, for så å supplere med spesielløsninger for grupper med særskilte behov. Funksjonshemmede og bevegelseshemmede har rett til å delta i samfunnet på like fot med andre borgere. Alt for mange møter i dag hindringer i form av dårlig tilrettelegging, fysiske hindre og menneskeskapte barrierer. Disse medlemmer peker på at transportsektoren er en av sektorene som har spesielt store utfordringer på dette området. Dette skyldes at bevisstheten om universell utforming har vært for lav. Disse medlemmer mener krav om universell utforming og tilrettelegging for alle, må telle mer enn økonomiske hensyn og markedskrav.

Disse medlemmer mener det må stilles krav til transportmidler som gjør at alle grupper kan komme enkelt av og på, og funksjonshemmede passasjerer må sikres tilgang til assistanse gjennom reisen; spesielt ved knutepunkter når man skal videre med et annet transportmiddel. Informasjon må finnes i et format som er lesbart for alle, og betjeningspaneler skal kunne brukes av alle.

Disse medlemmer peker på at Regjeringen i kjøpsavtale med NSB bør stille mer spesifikke krav om tilgjengelighet ved innkjøp av nye tog og ved oppgradering av eksisterende materiell. Både departementet og NSB har et ansvar for å gjøre nytt og eksisterende materiell tilgjengelig for funksjonshemmede, og det er nettopp i slike avtaler om offentlig kjøp at konkrete og forpliktende krav om bedre tilgjengelighet for funksjonshemmede kan og bør stilles.

14. PERSONVERN

14.1 Sammendrag

Regjeringen er opptatt av å fremme bruk av løsninger basert på informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) i og mellom ulike transportsektorer for å sikre mest mulig effektiv, sikker og miljøvennlig utnyttelse av et samlet transportnett.

Regjeringen mener det bør legges større vekt på hvordan IKT-systemer i sektoren utformes slik at mulighetene for misbruk av personinformasjon reduseres eller elimineres. Personvern hensyn skal trekkes inn som et sentralt hensyn allerede fra starten av ved planlegging og videreutvikling av IKT-systemer.

Grovt sett er det to hensyn innen samferdselsområdet som utfordrer personvernet:

- Trafikksikkerhet
- Effektiv og pålitelig trafikkframføring

I tillegg utfordres samferdselssektoren ved at personopplysninger som er samlet inn og lagret for trafikksikkerhets- og trafikkframføringsformål kan

ønskes benyttet til andre formål som kriminalitetsbekjempelse.

Det er nødvendig å avvege rene transport- og sikkerhetsmessige hensyn mot personvern hensyn for å sikre enkeltmenneskets rett til å verne om sin integritet og sitt privatliv.

Regjeringen oppnevnte ved kongelig resolusjon 25. mai 2007 en personvernkomisjon. Kommissjonen hadde til oppdrag å gi en helhetlig status over utfordringer for personvernet. Kommissjonen har i NOU 2009:1 Individ og Integritet kommet med flere tilrådninger knyttet til personvern i transport- og kommunikasjonssektoren som vil måtte vurderes.

EUs personverndirektiv er implementert i norsk rett gjennom personopplysningsloven, og gir klare forpliktelser for Norge til å ivareta personvern hensyn.

I meldningen omtales ellers områder i samferdselssektoren der det er eller kan være personvernutfordringer. Omtalene er gruppert etter de to hensynene nevnt innledningsvis; trafiksikkerhet og effektivitet/pålitelighet. I tillegg omtales det forholdet at samferdselssektoren i økende grad gir mulighet for å gjennomføre tiltak med det formål å forebygge og bekjempe kriminalitet.

Regjeringen har i meldingen prioritert trafiksikkerhet høyt. Transportpolitikken skal bygges på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i transportsektoren. Ny teknologi kan gi oss mer effektive metoder for å forebygge farlig adferd i trafikken, overstyre menneskelige feilhandlinger og å redusere konsekvensene ved ulykker. Samtidig utfordres personvern hensynet på mange måter, jf. IKT-systemer for økt sikkerhet.

I meldingen gis en oversikt over noen av de viktigste initiativene der bruk av IKT-systemer vil redusere trafiksikkerhetsrisikoen. Arbeidet på dette området samordnes i stor grad med det som skjer i andre europeiske land gjennom et europeisk samarbeid kalt eSafety Initiative, som benyttes som en samlebetegnelse for samarbeid om forskjellige typer av elektroniske trafikkrelaterte systemer.

Hensyn til effektivitet og pålitelighet i trafikkframføringen

Ulike former for elektroniske innkrevingsordninger, brikker og kort, blir stadig mer utbredt. Dette er en effektiv og smidig måte å håndtere innkreving på, innkrevingskostnadene blir lavere og løsningene blir ofte enklere for trafikkantene. Slike systemer er i økende grad tatt i bruk i vegsektoren, på ferjene og i kollektivsektoren gjennom elektronisk billettering.

Dersom det ikke lages effektive barrierer mot å videreformidle og koble informasjon, vil en slik utvikling kunne representere en betydelig utfordring for personvernet. Dette er samtidig et eksempel på et område der summen av tiltak, og ikke minst muligheten for å kombinere og/eller videreformidle innhentede data, er viktig med tanke på personvern hensyn. Regjeringen er opptatt av at det i systemene legges inn effektive sperrer slik at det ikke blir mulig (for uvedkommende) å følge enkeltpersoners bevegelser.

Utviklingen i samferdselssektoren medfører at det i økende grad er teknisk mulig å samle inn personopplysninger og å gjennomføre tiltak med det formål å forebygge og bekjempe kriminalitet. En rekke land har innført lovgivning som gir langt større adgang til på generell basis å overvåke enkeltpersoners elektroniske kommunikasjon enn det som er tillatt i Norge. Regjeringen er særlig på vakt mot tiltak som kan bidra til meningsovervåkning og som krenker privatlivets fred. Ett eksempel er lagring av data ved bruk av elektronisk kommunikasjon (datalagringsdirektivet).

14.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at det er mange viktige avvegninger som må gjøres for å ta tilstrekkelig personvern hensyn. I tilfeller hvor trafiksikkerhet og personvern kommer i konflikt, vil det likevel ofte være slik at trafiksikkerheten må gå først.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til forhold innenfor transportsektoren som svekker personvernet. Disse medlemmer peker spesielt på oppbevaring av passeringsinformasjon i forbindelse med bompengebetaling og bruk av betalingsbrikke i bil som gir grunnlag for sporing av kjøretøy. Disse medlemmer peker også på at personvernet angripes gjennom innpassing av EU-direktiv knyttet til transportsektoren gjennom innpassing i EØS-avtalen. Disse medlemmer mener Norge i større grad bør reservere seg mot reduksjon i personvernet i Norge gjennom slik innpassing, i større grad la Stortinget behandle slike saker, og ikke gjennomføre endringer i norske lover og forskrifter i stort tempo uten forutgående grundig behandling.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til sitt forslag i Dokument nr. 8:88 (2007–2008) om stortingsbehandling av eventuell implementering av EUs og Rådets direktiv 2006/24/EF ("datalagringsdirektivet") i norsk lov.

15. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak med forslag om tiltak for å redusere planleggingstiden for vegbygging i Norge, øke planproduksjonen og sikre en planberedskap for utbygging og vedlikehold av et moderne, sikkert og miljøvennlig vegnett.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen snarest fremme forslag om retningslinjer for båndlegging og innløsning av boligeiendommer i forbindelse med samferdselsprosjekter, som sikrer at båndlegging automatisk følges opp med tilbud om innløsning.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen ta i bruk avanserte samfunnsøkonomiske beregningsmodeller i samferdselsplanleggingen, hvor man blant annet kombinerer nytte-kostanalyser med vurderinger av arealutnyttelse, regionutvikling samt analyse av ulike miljøutfordringer, på et høyt teknisk og vitenskapelig nivå.

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen sørge for at det blir utarbeidet statistikk over direkte og indirekte energiforbruk for de ulike transportformene.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen av hensyn til sikkerheten på kysten, heve bevilgningsnivået til nymerking av farleder betydelig i nær dialog med hurtigbåtneringen.

Forslag 6

Stortinget ber Regjeringen øke antallet offentlig-private samarbeidsprosjekter (OPS-prosjekter), for å sikre en rask utbygging av veg og bane over lange strekninger.

Forslag 7

Stortinget ber Regjeringen etablere en egen belønningsordning for kommuner som aktivt tilrettelegger for bygging av infrastruktur som gjør det lettere å veksle mellom transportmidler (intermodalitet).

Forslag 8

Stortinget ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for forsert utbygging av kryssingsspor på

jernbanen, med siktemål å få mer gods over fra vei til bane.

Forslag 9

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i statsbudsjettet for 2010.

Forslag 10

Stortinget ber Regjeringen sørge for at konsekvensvilkårene for Moss Lufthavn Rygge endres omgående. Begrensninger i antall passasjerer fjernes og åpningstid settes til kl. 06.00–24.00, likevel slik at det tillates landing etter kl. 24.00 ved forsinket ankomst.

Forslag 11

Stortinget ber Regjeringen fremme hensiktsmessige enkeltstrekninger på E39-Kyststamveien, organisert som OPS-prosjekt i løpet av planperioden 2010–2019.

Forslag 12

Stortinget ber Regjeringen i 2010 prosjektere Stad skipstunnel.

Forslag 13

Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen stortingsmelding om transportsikkerhet.

Forslag 14

Stortinget ber Regjeringen utarbeide en egen Barnas transportplan. Denne planen innarbeides i senere rullinger av Nasjonal transportplan som en integrert del av NTP. Barnas transportplan skal inneholde en bred gjennomgang av utfordringer, samt konkrete forslag til tiltak som vil gjøre hverdagen tryggere og sikrere for barn og unge som ferdes i trafikken.

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 15

Stortinget ber Regjeringen innarbeide rutiner hvor ulike samferdselsprosjekter kan planlegges uavhengig av om prosjektet er endelig vedtatt og hvor ulike transportbærere måles i forhold til hverandre.

Forslag 16

Stortinget ber Regjeringen etablere en ordning som automatisk gir personer som får båndlagt sin eiendom til infrastrukturformål, rett til å innløse eiendommene til markedsverdi umiddelbart etter at planene er godkjent.

Forslag 17

Stortinget ber Regjeringen gjennom dialog med Oslo kommune sørge for at Alnabru først og fremst utvikles som et logistikknutepunkt, både nasjonalt, regional og lokalt.

Forslag 18

Stortinget ber Regjeringen utrede kystriksvei i Finnmark.

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre:*Forslag 19*

Stortinget ber Regjeringen avvikle togmonopolet og åpne for konkurranseutsetting av alle jernbanestrekninger i Norge.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:*Forslag 20*

Stortinget ber Regjeringen stoppe forvaltningsreformen.

Forslag 21

Stortinget ber Regjeringen omgjøre Jernbaneverket til to statlige aksjeselskap, etter følgende modell:

- *Ett administrasjonsselskap* med ansvar for å administrere utvikling og drift av jernbanens infrastruktur. Stortinget skal vedta overordnede retningslinjer for selskapet, men skal ikke detaljstyre prioriteringene. Utførelsen av utviklings- og driftsoppgaver skal i regelen konkurranseutsettes. Selskapet skal overta eiendomsretten til og inntekter fra kommersiell drift av stasjonsområdene, foruten kjøreavgiften, som i dag.
- *Ett utbyggings- og vedlikeholdsselskap* med ansvar for utbygging og vedlikehold av infrastruktur for bane. Selskapet skal konkurrere om kontrakter med andre aktører i bransjen.

Forslag 22

Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om at rv 17 Asphaug–Namsos blir organisert og realisert som et OPS-prosjekt så snart som mulig.

Forslag fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre:*Forslag 23*

Stortinget ber Regjeringen utarbeide nasjonale retningslinjer for kvalitet og kvantitet for TT-transporten, og foreslå en finansieringsordning som sikrer TT-transport i tråd med de nasjonale retningslinjene.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti:*Forslag 24*

Stortinget ber Regjeringen legge frem en samlet oversikt over avgifter og gebyrer innenfor transportsektoren med forslag til fremtidig strategi for bruk av avgifter og gebyrer i arbeidet for å nå nasjonale transportpolitiske mål.

Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:*Forslag 25*

Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at det i planperioden 2010–2019 kan bygges et høyhastighetstog mellom alle de store byene i Sør-Norge og til svenskegrensen mot Stockholm og København, hvis driften beregnes som lønnsom.

Forslag 26

Stortinget går inn for at Stord lufthavn, Sørstokken, overtas av staten og innlemmes i Avinors kortbanenett.

Forslag 27

Stortinget ber Regjeringen redusere norske havne- og farvannsavgifter, dersom beregninger viser at reduksjonene kan medføre markert overgang av godstransport fra veg til sjø.

Forslag 28

Stortinget ber Regjeringen innlemme Akershus i belønningsordningen for kollektivtrafikk.

Forslag 29

Stortinget ber Regjeringen innføre krav om at alle nye kommunale, fylkeskommunale og statlige kjøretøy går på CO₂-fritt eller CO₂-nøytralt drivstoff innen utgangen av 2013.

Forslag 30

Stortinget ber om at Regjeringen utreder bruk av OPS-kontrakt (offentlig-privat samarbeid) på prosjektet nytt dobbeltspor Oslo–Ski.

Forslag 31

Stortinget ber om at Regjeringen utreder bruk av OPS-kontrakt for utbygging av Ringeriksbanen.

Forslag 32

Stortinget ber Regjeringen utarbeide et oppdatert plan- og kostnadsoverslag for tunnel på den rasut-satte strekningen av Sørlandsbanen i Drangsdalen i Lund kommune, for å danne grunnlag for oppstart av dette prosjektet i siste planperiode.

Forslag 33

Stortinget ber Regjeringen utrede muligheten for å realisere Stad skipstunnel som et OPS-prosjekt.

Forslag 34

Stortinget ber Regjeringen om å utrede fremtidsrettede ferjeløsninger i Vestfjordbassenget og legge fram en sak i løpet av 2010 om fremtidig ferjetrafikk til og fra Lofoten.

Forslag 35

Stortinget ber Regjeringen om å utrede og å legge frem egen sak om helikopterrute mellom Bodø og Træna, Lovund og Rødøy. Det forutsettes at også

denne helikopterruta blir anbudsroute med offentlig kjøp.

Forslag 36

Stortinget ber Regjeringen legge fram egen sak om tiltak for økt bruk av alkoholås.

Forslag fra Fremskrittspartiet:*Forslag 37*

Stortinget ber Regjeringen øke rammen i Nasjonal transportplan 2010–2019 med 580 mrd. kroner sammenlignet med rammen i St.meld.nr.16 (2008–2009). Stortinget ber Regjeringen bruke følgende fordeling:

	Påplussinger fra Fremskrittspartiet
Kap 1320 Statens vegvesen:	
- Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold	+ 50,00 mrd.
- Post 30 Riksveginvesteringer	+ 290,00 mrd.
- Post 32 Rassikring	+ 10,00 mrd.
- Post 72 Kjøp av riksveiferjetjenester	+ 30,00 mrd.
 Kap 1330 Særskilte transporttiltak:	
- Post 60 Særskilte tiltak til kollektivtransporten	+ 10,00 mrd.
- Post 81 (Ny) Storbypakke (Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim)	+ 100,00 mrd.
- Post 82 (Ny) Trafikksikkerhetstiltak	+ 10,00 mrd.
- Post 85 (Ny) Låneordning særskilte prosjekter	+ 20,00 mrd.
 Kap 1350 Jernbaneverket:	
- Post 30 Investeringer	+ 60,00 mrd.
<hr/> Sum FrPs påplussinger	<hr/> + 580,00 mrd.
 + Regjeringens NTP 2010–2019, St.meld.nr.16(2008–2009)	321,87 mrd.
<hr/> Sum FrPs NTP 2010-2019	<hr/> 901,87 mrd.

Stortinget ber Regjeringen om å bruke 200 av de 290 mrd. kronene fra den økte rammen for riksveiin-

vesteringer for NTP-perioden 2010–2019 på følgende måte til investeringer i riksveiene:

1. Oslo–Svinesund/Kornsjø

E6 Svingenskogen–Åsgård	70 mill.
Rv 118 Ny Sarpsbru	200 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 1	1 609 mill.

2. Oslo–Ørje/Magnor

E18 Oslo–Riksgrensen/Ørje	5 695 mill.
Rv 22 Fetveien	386 mill.
Rv 35 Hokksund–Hønefoss–Kløfta	8 192 mill.

Rv2 Kløfta–Kongsvinger–Magnor/Riksgrensen	6 807 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 2	1 609 mill.

3. Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger

E18 Arendal–Grimstad	1 800 mill.
E18 Bjørvikprosjektet	1 000 mill.
E18 Gulli–Langåker/Bommestad–Sky–Langangen	3 650 mill.
E18 Langangen–Dørdal	4 600 mill.
E18 Tvedestrand–Arendal	2 700 mill.
E18 Tvedestrand–Dørdal	3 000 mill.
E39 Eiganestunnelen	800 mill.
E39 Kristiansand–Sandnes	20 000 mill.
E39 Smiene–Harestad	230 mill.
Rv 23 Dagslett–Linnes–Lier	2 500 mill.
Rv 456 Vågsbygd–E39	1 600 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 3	1 609 mill.

4. Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

E39 Knutset–Høgset	100 mill.
E39 Nyborg–Klauvaneset m.m.	900 mill.
E39 Rogfast	2 900 mill.
E39 Svegatjørn–Rådal	2 160 mill.
Rv 13 Øvre Granvin–Voss grense/Mønshaug–Palmafoss, inkl rassikring (Skjervet)	2 100 mill.
Rv 555 Sotrasambandet	2 600 mill.
Rv 9 Kristiansand–Haukeligrend og rv 13 Jøsendal–Voss	1 000 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 4	1 609 mill.

5. Oslo–Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø

E134 Drammen–Haukeli–Bergen med tilførselsveier	5 540 mill.
E16 Bjørum–Hønefoss	3 600 mill.
E16 Fønhus–Bagn–Bjørge, inkl. rassikring (Bergsund)	300 mill.
E16 Sandvika–Wøyen	1 000 mill.
Rv 359 Lannaveien	150 mill.
Rv 36 og byregionen Grenland	1 237 mill.
Rv 7 Sokna–Ørgenvika	700 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 5	1 609 mill.

6. Oslo–Trondheim med armer til Kristiansund, Ålesund og Måløy

E 136 Dombås–Ålesund	3 190 mill.
E39 Orkanger–Klett (E6)	2 500 mill.
E6 Alnabruterminalen	170 mill.
E6 Dal–Minnesund–Skaberud	3 500 mill.
E6 Jaktøya–Tonstad	1 500 mill.
E6 Kolomoen–Lillehammer	5 570 mill.
E6 Korporals bru–Jaktøya	4 800 mill.
E6 Lillehammer–Ringebu	5 600 mill.

E6 Otta–Vindalsliene	17 000 mill.
E6 Ringebu–Otta	4 310 mill.
E6 Vindalsliene–Korporals bru	230 mill.
Rv 25 Hamar–Løten og rv 3 Løten–Elverum	3 350 mill.
Rv 3 Kolomoen–Ulsberg	600 mill.
Rv 4 Gjelleråsen – Gran og Jaren–Mjøsbrua	10 000 mill.
Rv 4 Gran–Jaren	500 mill.
Rv 70 Brunneset–Øygarden	190 mill.
Rv 714 Lakseveien	1 400 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 6	1 609 mill.
<i>7. Trondheim–Bodø med armer til Sverige</i>	
E6 Kvithamar–Åsen	2 000 mill.
E6 Selli/Steinkjer–Fauske	11 088 mill.
E6 Åsen–Vist	5 800 mill.
Rv 17 Asphaugen–Namsos	700 mill.
Rv 80 Bodø–Fauske	1 880 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 7	1 609 mill.
<i>8. Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med armer til Lofoten og grensene mot Sverige, Finland og Russland</i>	
E10 Tjeldsund bru–Gullesfjordbotn	500 mill.
E105 Storskog–Hesseng	100 mill.
E6 Alta–Lakselv	5 000 mill.
E6 Bru over Rombaken, inkl. rassikring (Leirvika)	1 480 mill.
E6 fergefritt ved Tysfjord	6 000 mill.
E6 Narvik sentrum	450 mill.
E6 Sørkjosfjellet	100 mill.
E8 Sørbotn–Laukslett	100 mill.
Andre viktige riksveier i korridor 8	1 609 mill.
Sum	200 000 mill.

Stortinget ber Regjeringen om å bruke 90 av de 290 mrd. kronene fra den økte rammen for riksveiin-

vesteringer for NTP-perioden 2010–2019 på følgende måte til investeringer i øvrige riksveier:

	Regjeringens midler til øvrige riksveier St.prp. 1 (2008–2009) fremskrevet 2010–2019	FrPs fordeling av midler til øvrige riksveier 2010–2019
Østfold	780 mill.	4 404 mill.
Akershus	2 135 mill.	7 352 mill.
Oslo	2 600 mill.	6 473 mill.
Hedmark	530 mill.	4 935 mill.
Oppland	500 mill.	4 056 mill.
Buskerud	1 690 mill.	4 137 mill.
Vestfold	695 mill.	3 667 mill.
Telemark	1 000 mill.	3 529 mill.
Aust-Agder	470 mill.	2 337 mill.

	Regjeringens midler til øvrige riksveier St.prp. 1 (2008–2009) fremskrevet 2010–2019	FrPs fordeling av midler til øvrige riksveier 2010–2019
Vest-Agder	1 060 mill.	3 458 mill.
Rogaland	2 220 mill.	6 103 mill.
Hordaland	3 180 mill.	7 717 mill.
Sogn og Fjordane	1 160 mill.	3 738 mill.
Møre og Romsdal	1 520 mill.	5 569 mill.
Sør-Trøndelag	880 mill.	5 669 mill.
Nord-Trøndelag	1 170 mill.	4 070 mill.
Nordland	960 mill.	5 915 mill.
Troms	720 mill.	4 227 mill.
Finnmark	480 mill.	2 642 mill.
Sum	23 750 mill.	90 000 mill.

Stortinget ber Regjeringen bruke den økte rammen for rassikring på 10 mrd. kroner for NTP-perioden 2010–2019 på følgende måte:

Fylke	2010–2019
Aust-Agder	215 mill.
Vest-Agder	143 mill.
Rogaland	806 mill.
Telemark	197 mill.
Hordaland	1 022 mill.
Sogn og Fjordane	3 136 mill.
Oppland	54 mill.
Buskerud	36 mill.
Møre og Romsdal	1 039 mill.
Sør-Trøndelag	179 mill.
Nord-Trøndelag	18 mill.
Nordland	538 mill.
Troms	1 380 mill.
Finnmark	1 237 mill.
Sum	10 000 mill."

Forslag 38

Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen knutepunktplan for å sikre gode knutepunktløsninger der flere transportmidler møtes.

Forslag 39

Stortinget ber Regjeringen, senest i statsbudsjettet for 2010, fremme forslag om å øke vrakpanten for eldre biler til 22 000 kroner.

Forslag 40

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om motorsyklusenes rolle i norsk samferdsel.

Forslag 41

Stortinget avsetter totalt 100 mrd. kroner til modernisering av transportnettene i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim, samt kjøp av persontransport-tjenester. Stortinget forutsetter at eksisterende planer/pakker for utvikling av veg og jernbanebaserte prosjekter som i dag er finansiert eller er planlagt finansiert med bompenger, i sin helhet finansieres av staten. Stortinget ber Regjeringen opprette en egen styringsgruppe for storbysatsingen med bruk av statlige reguleringsplaner. Stortinget legger til grunn statlig styring av en moderniseringspakke for hver av byene med rapportering til Stortinget på egnet måte.

Forslag 42

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om modernisering av organisering og drift av jernbane-transport i Norge.

Forslag 43

Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette persontransport på jernbane på flere strekninger som i dag drives av NSB AS.

Forslag 44

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en egen stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikken basert på "Strategi for norsk luftfart" fra juni 2008, fremlagte rapporter om flysikkerheten i norsk luftfart, og Dokument nr. 8:16 (2008–2009), med virkning fra budsjettåret 2011.

Forslag 45

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem en egen stortingsmelding om strategi og tiltak knyttet til effektiv sjøtransport og havnestruktur, med virkning fra budsjettåret 2011.

Forslag 46

Stortinget ber Regjeringen endre klassifiseringskriteriene for ferjesamband slik at Randsfjordferjen som forbinder rv 34 og rv 245, samt ferjene i Kragerøskjærgården som forbinder rv 38 med rv 351, klassifiseres som riksvegferjesamband med virkning fra budsjettåret 2010.

Forslag 47

Stortinget legger til grunn at ferjesamband klassifisert som riksvegferje, får full statlig finansiering over statsbudsjettet, inkludert ferjer som etter forvaltningsreformen vil omklassifiseres fra riksvegferjer til fylkesferjer.

Forslag 48

Stortinget ber Regjeringen kartlegge behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksvegferjestrekninger.

Forslag 49

Stortinget ber Regjeringen endre retningslinjene for ferjeavløsningsprosjekter slik at staten heretter dekker samlede finansieringskostnader i inntil 50 år.

Forslag 50

Stortinget ber Regjeringen organisere Kystverket som statlig selskap eller statsaksjeselskap, for å legge forholdene til rette for en raskere og mer samfunnsøkonomisk utbygging og vedlikehold av effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport i Norge. Stortinget legger til grunn at selskapet får langsiktige, statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom de årlige statsbudsjett.

Forslag 51

Stortinget ber Regjeringen overføre ansvaret for Kystverket fra Fiskeri- og kystdepartementet til Samferdselsdepartementet. Stortinget legger til grunn at dette gjøres uavhengig av om Kystverket organiseres som etat eller som statlig selskap.

Forslag 52

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om nasjonalt prosjekt for å utvikle transportknutepunkt som kan sikre at de ulike transportmidlene kan fungere effektivt sammen.

Forslag 53

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om utvikling av fremtidige kollektivløsninger i de største byene.

Forslag 54

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om egne investeringsprogram for store nasjonale samferdselsprosjekt.

Forslag 55

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2010 legge frem egen sak om bruk av nye finansieringsløsninger for å sikre statlig finansiering av investeringer innenfor samferdselssektoren.

Forslag 56

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om organisering av Jernbaneverket som et statlig selskap eller statsaksjeselskap. Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til en ordning der selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom årlige statsbudsjetter.

Forslag 57

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om organisering av Vegdirektoratet som et statlig vegselskap eller statsaksjeselskap. Stortinget ber Regjeringen i samme sak legge frem forslag til en ordning der selskapet får langsiktige statlige lån med lav rente til sine prosjekter, og at selskapets utgifter til renter og avdrag for slike lån dekkes gjennom årlige statsbudsjetter."

Forslag 58

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 59

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. Tilsynet plasseres utenfor departementene.

Forslag 60

Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om statlig overtakelse av bompengegjeld i eksisterende

bompengeselskaper, samt finansiering over de årlige statsbudsjettene slik at innkreving av bompenge opphører umiddelbart.

Forslag 61

Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kroner. Avkastningen øremerkes veginvesteringer, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk og bredbånd.

Forslag 62

Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om opphevelse av § 27 og § 27A i lov 21. juni 1963, nr. 23, Veglov.

Forslag 63

Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen sak om både veg- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering kan være egnet for offentlig-privat samarbeid (OPS) basert på full statlig finansiering.

Forslag 64

Stortinget ber Regjeringen snarest gjennomføre nødvendige tiltak og avklaringer som åpner for at lokale initiativ for å supplere statlig vegbevilgning, kan organiseres gjennom regionale og lokale vegselskap med egen finansiering og uten bruk av bompenger.

Forslag 65

Stortinget ber Regjeringen med utgangspunkt i Oslopakke 3 utarbeide et videreført prosjekt (Østlandspakken) for modernisering og effektivisering av transportnett i triangelet Hamar–Skien–Halden basert på statlig prosjektfinansiering, og med et tidsperspektiv 2010–2030.

Forslag 66

Stortinget ber Regjeringen sørge for at staten overtar ansvaret for bygging av veitunnel gjennom Ulriken (E16 Arnatunnelen) og at prosjektet på basis av de gjennomførte utredninger klargjøres for snarlig oppstart. Stortinget ber om at prosjektet gjennomføres som et offentlig-privat samarbeidsprosjekt (OPS-prosjekt).

Forslag 67

Stortinget ber Regjeringen sikre at utbygging av skinnebaserte kollektivtiltak i og rundt de største byene samordnes med Jernbaneverket, og at slik utbygging inngår som en del av arbeidet med å utvikle trafikknutepunkt der flere transportformer knyttes direkte sammen. Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om dette.

Forslag 68

Stortinget ber Regjeringen sørge for samordning av Bybaneprosjektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75 (2004–2005) og Innst. S. nr. 94 (2005–2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen. Stortinget legger til grunn at staten overtar ansvaret for utbygging av prosjektet.

Forslag 69

Stortinget ber Regjeringen utrede en statlig fullfinansiert Oslofjord-forbindelse mellom Østfold og Vestfold, til erstatning for ferjesambandet Moss–Horten.

Forslag 70

Stortinget ber Regjeringen inkludere de ikke-statlige lufthavnene på Stord, Notodden og i Skien i systemet med krysssubsidiering som i dag foretas mellom de statlige flyplassene.

Forslag 71

Stortinget ber Regjeringen sikre finansiering av ny bro over Rombaksfjorden uten medvirkning fra Avinor.

Forslag 72

Stortinget ber Regjeringen sette inn avbøtende strakstiltak mot økningen i dødsulykker på veinettet ved å gjennomføre sikring av ulykkespunkter og -strekninger hvor det er kartlagt høy ulykkesrisiko.

Forslag fra Høyre og Kristelig Folkeparti:

Forslag 73

Stortinget ber Regjeringen sette i gang arbeid for å omdanne Statens vegvesen, gjennom en vurdering av alternative, fristilte selskapsformer, herunder statlig aksjeselskap.

Forslag 74

Stortinget ber Regjeringen opprette et uavhengig vegtilsyn. I arbeidet med dette skal det vurderes hvorvidt det nye tilsynet også skal ha tilsynsansvar for biler og trafikanter.

Forslag 75

Stortinget ber Regjeringen sørge for at alle større jernbaneutbygginger på regionalnettet forbedres til å tåle en topphastighet på minimum 250 km/t.

Forslag 76

Stortinget ber Regjeringen utarbeide egne, forpliktende handlings- og utbyggingsplaner for alle hovedkorridorene, for veg, jernbane, sjøfart og luftfart. Planene skal ta utgangspunkt i trafikk tall, ulyk-

kestall og grundige analyser, slik at rassikring, trafikksikkerhet og universell utforming kan inngå som deler av et forpliktende planverk.

Forslag 77

Stortinget ber Regjeringen trappe opp belønningsordningen til 1 mrd. kroner i løpet av planperioden.

Forslag 78

Stortinget ber Regjeringen sette av 3 mrd. kroner i en egen post på statsbudsjettet for investering i separate kollektivtraseer/bybaner over en tiårsperiode.

Forslag 79

Stortinget ber Regjeringen innføre krav om at alle nye drosjer, ferjer, rutebåter og dieseltog skal gå på utslippsfrie eller klimanøytrale drivstoff innen utgangen av 2011.

Forslag 80

Stortinget ber Regjeringen fremme gjenstående utbyggingsstrekninger på E18 fra Oslo til Ørje som et helhetlig OPS-prosjekt.

Forslag 81

Stortinget ber Regjeringen fremme rv 2 Kongsvinger–Nybakk som et helhetlig OPS-prosjekt.

Forslag 82

E134 Damåsen–Saggrenda bygges ut, og organiseres som et OPS-prosjekt med byggestart i 2011.

Forslag 83

Stortinget ber Regjeringen prioritere E10 gjennom Lofoten for utprøving av ny kontraktsform der drifts-, vedlikeholds- og investeringsmidler sees i sammenheng når det planlegges utbedringer over lengre strekninger.

Forslag fra Høyre:

Forslag 84

Rammen for riksveginvesteringer i Nasjonal transportplan 2010–2019 økes med 31 mrd. kroner og settes til 107,8 mrd. kroner, som er en økning i forhold til forslag i St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019 på 40,4 pst.

Forslag 85

Stortinget ber Regjeringen opprette et vedlikeholdsfond på 50 mrd. kroner, hvor årlig avkastning utelukkende skal gå til vedlikehold av veger, jernbane og annen transportinfrastruktur, herunder vedli-

kehold av vannvegene (Haldenkanalen og Telemarkkanalen).

Forslag 86

E18 Mosseveien ut av Oslo bygges ut, og organiseres som et OPS-prosjekt.

Forslag 87

E18 fra Oslo til Kristiansand bygges ut til 4-felts veg innen utgangen av NTP-perioden 2010–2019. Utbyggingen organiseres som OPS-prosjekt som deles opp i hensiktsmessige parseller, herunder strekningene Gulli–Langåker og Sky–Bommestad.

Forslag 88

E18 Vestkorridoren (Asker–Oslo) bygges ut, med oppstart senest i 2012. Utbyggingen organiseres som et OPS-prosjekt.

Forslag 89

Rv 23 Dagslet–Linnes bygges ut, med byggestart i 2011.

Forslag 90

Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om Sotrasambandet på rv 550, organisert og realisert som et OPS-prosjekt, så snart som mulig.

Forslag 91

Stortinget ber Regjeringen beholde strekningen Byrkjelo–Stryn på rv 60 som riksvegstrekning.

Forslag 92

Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om Arnatunnelen på E16, organisert som et OPS-prosjekt, så snart som mulig.

Forslag 93

E16 fra Bjørum til Hønefoss bygges ut som smal fire-felts veg. Utbyggingen organiseres som et OPS-prosjekt med oppstart i perioden 2010–2014.

Forslag 94

Rv 7 Sokna–Ørgenvika bygges ut med oppstart i 2011.

Forslag 95

Utbyggingen av rv 7 Sokna–Ørgenvika organiseres som et OPS-prosjekt.

Forslag 96

E16 Valdres-Filefjell bygges ut. Utbyggingen organiseres som et OPS-prosjekt.

Forslag 97

Utbyggingen av E134 over Haukeli og forbi Røldal organiseres som et OPS-prosjekt.

Forslag 98

Utbygging av E6 gjennom Akershus, Hedmark og Oppland organiseres som OPS-prosjekt og bygges ut i hensiktsmessige parseller, herunder strekningen Hovinmoen–Dal/Skaberud–Kolomoen, Kolomoen–Biri–Lillehammer, Øyer–Tretten, Ringeby–Otta.

Forslag 99

Utbygging av E136 Ålesund–Oppland grense organiseres som OPS-prosjekt og bygges ut i hensiktsmessige parseller, herunder prosjektene Tresfjordbrua, Flatmark–Monge–Marstein, Breivika–Lerstad, Måndalstunnelen–Våge og Dølsteinsfonna.

Forslag 100

Utbygging av E6 fra Oppland grense til Trondheim organiseres som OPS-prosjekt og bygges ut i hensiktsmessige parseller, herunder prosjektene Oppdal sentrum, Ulsberg–Berkåk–Løkli, Soknedalen – videre utbygging, Vindalsliene–Korporals bru, Jaktøya–Tonstad og Sluppen–Stavne.

Forslag 101

Stortinget ber Regjeringen bygge ut rv 714 mellom Orkdal og Hitra. Utbyggingen gjennomføres som et OPS-prosjekt.

Forslag fra Kristelig Folkeparti:*Forslag 107*

1. Rammene til samferdselsformål i planperioden 2010–2019 økes med 15 mrd. kroner ut over Regjeringens forslag. Midlene fordeles slik:

Formål	Regjeringens forslag NTP 2010–2019	KrFs forslag NTP 2010–2019	Økning
Kap. 1350 Jernbaneverket, post 30	50 330 mrd. kroner	50 430 mrd. kroner	0,1 mrd. kroner
Kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 71(*)	-	5 mrd. kroner	5 mrd. kroner
Kap. 1320 Statens vegvesen, post 30	69 mrd. kroner	83,9 mrd. kroner	9,9 mrd. kroner
Sum økning			15 mrd. kroner

* (Ny post): Belønningsordning for gang- og sykkelvei.

- 2 Økte midler innenfor disse hovedrammene fordeles i tråd med Kristelig Folkepartis merknader i Innst. S. nr. 300 (2008–2009).

Forslag 102

Utbygging av rv 3 gjennom Østerdalen realiseres som OPS-prosjekt, delt inn i hensiktsmessige parseller herunder Åsta bru, Nordstumoene–Antosen–Gjestebø, Søndre Bjorå bru–Atna og Løten–Grundset.

Forslag 103

Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om at rv 80 Vegpakke Salten fase 2, blir organisert og realisert som et OPS-prosjekt så snart som mulig.

Forslag 104

Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om at E6 vest for Alta blir organisert og realisert som et OPS-prosjekt så snart som mulig.

Forslag 105

Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om at E105 Kirkenes–Russland grense blir organisert og realisert som et OPS-prosjekt.

Forslag fra Kristelig Folkeparti og Venstre:*Forslag 106*

Stortinget ber Regjeringen etablere en statlig støtteordning for kommuner og fylkeskommuner, etter modell fra den statlige belønningsordningen for kollektivtrafikk, med formål å stimulere til flere trygge gang- og sykkelveier.

Forslag fra Venstre:*Forslag 108*

Rammene til samferdselsformål for perioden 2010–2019 økes med 12,5 mrd. kroner og fordeler seg slik:

Rammefordeling statlige midler. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2009-kroner

	NTP 2006–2015	Saldert Budsjett 2009	2010–2013	2014–2019
Jernbaneformål	5 824	7 000	10 784	13 623
Vegformål inkl. kollektivtiltak i kommunesektoren	15 749	16 865	19 657	20 002
Kystverket	614	703	1 010	1 136
Sum	22 187	24 568	31 451	34 761

Forslag 109

Stortinget ber Regjeringen avvikle NSBs togmonopol gjennom å videreføre konkurranseutsettingene av persontrafikken på sporet.

3 timer, Oslo–Lillehammer/Halden/Skien – 80 minutter.

Forslag 110

Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette produksjonsoppgavene i Jernbaneverket og skille disse ut i et statlig selskap.

Forslag 114

Stortinget ber Regjeringen øke belønningsordningen kraftig for å fremme bedre kollektivtrafikk i storbyene.

Forslag 111

Stortinget ber Regjeringen ta i bruk OPS-kontrakter på større prosjekter innenfor veg- og jernbaneutbygging.

16. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til meldingen og rå Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget ber Regjeringen ta initiativ til at det tas i bruk intelligente kommunikasjonsløsninger (ITS) for å øke kollektivandelen og bedre trafiksikkerheten i de store byområdene.

III

St.meld. nr. 16 (2009–2009) – Nasjonal transportplan 2010–2019 – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. juni 2009

Per Sandberg

leder

Torstein Rudihagen

ordfører

Vedlegg 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortingets presidentskap,
datert 4. mai 2009****St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 - rettingar til meldinga**

Eg syner til St.meld. nr. 16 (2008-2009) som vart lagt fram 13. mars 2009.

Diverre har vi funne nokre mindre feil i namnde melding, ei oversikt med rettingar er lagt ved.

Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet, 28. april 2009

FEIL I ST.MELD. NR. 16 (2008-2009) NASJONAL TRANSPORTPLAN 2010-2019

Under er en oversikt over feil som Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet er kjent med:

Side 15, høyre spalte, siste avsnitt:

"Innsatsen i banesektoren vil m.a. gi;

- 45 km nye kryssningsspor tilrettelagt spesielt for godstog."

skal være:

"Innsatsen i banesektoren vil m.a. gi;

- 45 nye kryssningsspor tilrettelagt spesielt for godstog."

Side 16, Tabell 1.2 under korridor 7, Statlige midler 2010-2013, Sum:

"2 605"

skal være:

"2 610"

Side 46, Tabell 4.3, kolonneoverskrift:

"2006

Mill. tonnkm"

skal være:

"2006

Mill. km"

Side 70, 6.2.2 Fylkesvegferjer, 1. setning:

"Forvaltningsreformen innebærer at fylkene vil ha ansvar for 78 av totalt 95 ferjesamband."

skal være:

"Forvaltningsreformen innebærer at ansvaret for 78 av totalt 95 riksvegferjesamband overføres til fylkene."

Side 79, 6.3.2.8 Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, 3. setning:

"Forvaltningsreformen innebærer at Staten vil ha ansvar for 17 av totalt 95 ferjesamband."

skal være:

"Forvaltningsreformen innebærer at Staten vil ha ansvar for 17 mot tidligere 95 ferjesamband."

Side 142, tabell 9.3, nederst:

"Kilde: Transportøkonomisk institutt, rapport 995/2008"

skal være:

"Kilde: Transportøkonomisk institutt, rapport 955/2008"

Side 157, høyre spalte, Statlige prioriteringer i planperioden, 2. setning:

"... , hvorav om lag 2,1 mrd. kr i den første fireårsperiode."

skal være:

"... , hvorav om lag 1,6 mrd. kr i den første fireårsperiode."

Side 178, 10.1.3.3 Lufthavner utenfor Avinor, nest siste avsnitt, 2. setning:

"Lufthavnenes ruter er forholdsvis lite benyttet sammenliknet med rutene på de regionale lufthavnene til Avinor, der hver innbygger reiser 310 ganger i året."

skal være:

"Lufthavnenes ruter er forholdsvis lite benyttet sammenliknet med rutene på de regionale lufthavnene til Avinor, der hver innbygger reiser 3-10 ganger i året."

Side 198, Tabell 10.3

Under korridor 5, E16 Øye-Borlaug er "Statlige midler 2010-2019" oppgitt som 1 060 mill. kr.

skal være:

1 680 mill. kr

Side 211, høyre spalte, 4. strekpunkt:

"- Til sammen 750 km riksveg er utbedret med midtrekkverk og andre mindre trafikksikkerhetsutbedringer."

skal være:

"- Til sammen 750 km riksveg er utbedret med midtrekkverk eller bredt midtfelt"

Side 215, tabell 10.8:

"Samfunnsøkonomisk netto nytte 2 935 mill. kr"

skal være:

"Samfunnsøkonomisk netto nytte -2 935 mill. kr"

Side 222, Prosjektet E18 Gulli-Langåker og Bommestad-Sky- Langangen:

"E18 mellom Tønsberg og Larvik har en årsdøgntrafikk på 21 00023 000 kjøretøy."

skal være:

"E18 mellom Tønsberg og Larvik har en årsdøgntrafikk på 21 000-23 000 kjøretøy."

Side 259 og side 266:

I tabelloversikten under 10.4.8.5 er strekningen Bodø-Tromsø ført opp, altså under korridor 7. Det korrekte er at denne strekningen skulle vært i tabelloversikt på side 266 (korridor 8). I oversikten over de største lufthavnene i korridor 8 (10.4.9.5, side 266) mangler "Lakselv lufthavn, Banak"

Side 311, Kapittel 13.1, 2. setning:

"... , i tråd med regjeringens visjon om et universelt utformet samfunn i 2005."

skal være:

"... , i tråd med regjeringens visjon om et universelt utformet samfunn i 2025."

Side 124-125, 8.3.7 Maritim infrastruktur og fiskerihavner

Ved en inkurie ble ikke fiskerihavnetiltaket i Honningsvåg (molo) i andre del av planperioden beskrevet nærmere i stortingsmeldingen. Tiltaket er imidlertid med på listen over tiltak på side 124. Omtalene som falt ut er følgende:

Honningsvåg, Finnmark

Tiltaket går ut på å forlenge den eksisterende Klubbkjærmoloen. Sammen med mudring i indre havn som foreslått i regjeringens tiltakspakke, vil det gi bedre tilrettelegging for den omfattende trafikken i indre Honningsvåg havn. Ved forlenging av moloen og større dybde kan en tilby flere og gode liggeplasser for fremmedflåten.

Side 233-234, 10.4.5.3 Infrastruktur for sjøtransport

Ved en inkurie ble ikke farledstiltaket i innseilingen til Ålesund i andre del av planperioden omtalt nærmere i meldingen. Tiltaket er imidlertid merket av på kartet på side 209. Omtalen som er falt ut er følgende:

Innseilingen til Ålesund (Flatholmen og Aspevågen).

I innseilingen til Ålesund er det planlagt flere tiltak. Utdypingen i Aspevågen, med en viktig fiskerihavn, vil ha betydning for sikkerheten til større fiskebåter. Utenfor ny containerhavn på Flatholmen vil det også foretas utdyping.

Sidene 226-227 og 266, Kapittel 10, Prosjekter som fullføres etter 2019

Det gjøres oppmerksom på at farledstiltakene Grenland, Stavanger/Risavika og Raftsundet som startes opp i andre del av planperioden fullføres etter 2019. Dette går ikke frem av meldingsteksten. Etter planen vil Grenland få en oppstartsbevilgning på 65 av totalt 121 mill. kr, Stavanger/Risavika 11 av totalt 33 mill. kr og Raftsundet 125 av totalt 170 mill. kr i siste del av planperioden.

Vedlegg 2**Svar fra Samferdselsdepartementet v/statsråden og fra Fiskeri- og kystdepartementet v/statsråden (saker om Kystforvaltning) på spørsmål fra transport- og kommunikasjonskomiteen i forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019****St.meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019****Spørsmål 1. Antall km gjenværende riksvei og antall km ny fylkesvei**

Viser til meldingen s. 69 og presseheftet PM 32/09 side 5 der det står at "fylkeskommunene vil overta 1 350 km veg".

Ber om å få en oppstilling av hhv. stamvei, riksvei og fylkesvei pr. i dag 2009 som viser fremtidig fordeling av nytt riksveinett/nytt fylkesveinett etter forvaltningsreformen i 2010. Ber om spesifisering fylkesvis.

Svar:

Som det er orientert om i St.meld. nr. 16 (2008–2009) har Regjeringen besluttet at 1 350 km av dagens øvrige riksvegnett skal opprettholdes som riksveg etter 1. januar 2010. De resterende deler av dagens øvrige riksvegnett vil bli overført til fylkene. Samferdselsdepartementet har i St.meld. nr. 16

(2008–2009) gitt en detaljert spesifisering av de aktuelle strekningene.

Samferdselsdepartementet vil i en egen proposisjon i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett legge fram en egen sak som grunnlag for Stortingets samtykke til at departementet kan nedklassifisere de resterende deler av øvrig riksvegnett til fylkesveg fra 1 januar 2010. Departementet vil i proposisjonen gi en detaljert og fylkesvis spesifisering av det aktuelle vegnettet.

Spørsmål 2. Kjøp av riksvegferjetjenester

- Ber om oversikt over de riksvegferjestrekninger som iht. forvaltningsreformen overføres til fylkeskommunene fra 2010 (i meldingen er det oppgitt til 78 av i alt 95 riksvegferjestrekninger).
- Ber om spesifisering fylkesvis.

Svar:

Nedenfor følger fylkesvis oversikt over de riksvegferjesambandene som iht. forvaltningsreformen overføres til fylkeskommunene fra 2010:

Fylke	Ferjesamband
Buskerud/Vestfold	SVELVIK – VERKET
Vest-Agder	LAUNES – KVELLANDSSTRAND
Rogaland	JUDABERG – NEDSTRAND – JELSA
Rogaland	SAND – ROPEID
Rogaland	STAVANGER – TAU
Rogaland	MEKJARVIK – KVITSØY-SKUDENESHAVN
Hordaland	JEKTEVIK – HODNANESET
Hordaland	SKÅNEVIK – UTÅKER
Hordaland	SKJERSHOLMANE – RANAVIK
Hordaland	JONDAL – TØRVIKBYGD
Hordaland	FEDJE – SÆVRØY
Hordaland	BUAVÅG – LANGEVÅG
Hordaland	DUESUND – MASFJORDNES
Hordaland	HATVIK – VENGJANESET
Hordaland	HALHJEM – VÅGE
Hordaland	KROKEIDE – HUFTHAMAR
Hordaland	HUSAVIK – SANDVIKVÅG
Hordaland	HJELLESTAD – KLOKKARVIK
Hordaland	BREISTEIN – VALESTRANDFOSSEN
Hordaland	GJ.HAMN – LØFALLSSTRAND

Fylke	Ferjesamband
Hordaland	KVANNDAL – UTNE – KINSARVIK
Hordaland/Sogn og Fjordane	LEIRVÅG – SLØVÅG
Sogn og Fjordane	KRAKHELLA – RUTLEDAL – RYSJEDALSVIKA
Sogn og Fjordane	DALE – EIKENES
Sogn og Fjordane	SMØRHAMN – KJELKENES
Sogn og Fjordane	HELLA – VANGSNES – DRAGSVIK
Sogn og Fjordane	ISANE – STÅRHEIM
Sogn og Fjordane	MÅLØY – OLDEIDE
Sogn og Fjordane	ASKVOLL – GJERVIK
Møre og Romsdal	BRATTVÅG – DRYNA – MYKLEBUST
Møre og Romsdal	ÅRVIK – KOPARNES
Møre og Romsdal	LAUVSTAD – VOLDA
Møre og Romsdal	AUSTNES – KJERSTAD – SKJELTEN
Møre og Romsdal	HAREID – SULESUND
Møre og Romsdal	SOLHOLMEN – MORDALSVÅGEN
Møre og Romsdal	AUKRA – HOLLINGSHOLM
Møre og Romsdal	SØLSNES – ÅFARNES
Møre og Romsdal	AURSNES – MAGERHOLM
Møre og Romsdal	KVANNE – RØKKUM
Møre og Romsdal	ARESVIK-HENNSET
Møre og Romsdal	SEIVIKA – TØMMERVÅG
Møre og Romsdal	EDØY – SANDVIKA
Møre og Romsdal	SÆBØ – LEKNES
Møre og Romsdal	STRANDA – LIABYGDA
Møre og Romsdal	EIDSDAL – LINGE
Møre og Romsdal	GEIRANGER – HELLESYLT
Sør-Trøndelag	BREKSTADVALSET
Sør-Trøndelag	FLAKK – RØRVIK
Nord-Trøndelag	SKEI – GUTVIK
Nord-Trøndelag	LEVANGER – HOKSTAD
Nord-Trøndelag	HOFLES – GEISNES – LUND
Nord-Trøndelag	SEIERSTAD – ØLHAMMEREN
Nordland	LEVANG – NESNA
Nordland	KILBOGHAMN – JEKTVIK
Nordland	FØRØY – ÅGSKARDET
Nordland	MELBU – FISKEBØL
Nordland	VENNESUND – HOLM
Nordland	HORN – ANDALSVÅG
Nordland	HORN – IGERØY – TJØTTA
Nordland	SANDNESSJØEN – DØNNA
Nordland	SØVIK – HERØY
Nordland	STOKKVÅGEN – SLENESET – LOVUND
Nordland	STOKKVÅGEN – TRÆNA
Nordland	TJØTTA – FORVIK
Nordland	FESTVÅG – MISTEN

Fylke	Ferjesamband
Nordland	HEMNESBERGET – LEIRVIKA
Nordland/Troms	ANDENES – GRYLLEFJORD
Troms	STANGNES – SØRROLLNES
Troms	STORSTEIN – LAUKSUNDSKARET
Troms	REFNES – FLESNES
Troms	HANSNES – SKÅNINGSBUKT
Troms	SVENSBY – BREIVIKEIDET
Troms	LYNGSEIDET – OLDERDALEN
Troms	BOTNHAMN – BRENSHOLMEN
Troms	BJARKØY – GRYTØY
Troms	STORNES – BJØRNERÅ
Troms	VIKRAN – LARSENG
Finnmark	ØKSFJORD – HASVIK

Spørsmål 3. Nytt fylkesveinett etter kommende forvaltningsreform - Investering

Ber om å få oppgitt:

- Fylkesvis oppgave over prosjekter som er knyttet til øvrige riksveier som overføres til fylkene fra 2010 i inneværende NTP (2006–2015) der det gjenstår gjennomføring i hht. periode 2006–2009 og 2010–2015, og med tilhørende planlagte investeringsbeløp og spesifisering av planlagt finansiering (statlig, annen og eventuell bompengefinansiering), samt ev. nye prosjekt som er tatt med i ny NTP.
- Avklaring: Blir det fylkeskommunenes ansvar innenfor sine økonomiske rammer tildelt gjennom rammefinansiering, å sørge gjennomføring og finansiering av disse prosjektene?

Svar:

I forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan 2006-2015 ble det vedtatt fylkesvise planleggingsrammer til investeringer på dagens øvrige riksvegnett. De konkrete prioriteringene innenfor tildelte planleggingsrammer for perioden 2006-2009 ble avklart gjennom arbeidet med handlingsprogrammet for denne perioden. Fylkeskommunene hadde avgjørende innflytelse på disse prioriteringene, innenfor de føringer som ble fastsatt gjennom Stortingets behandling av meldingen.

Som det går fram av St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 68-70, legges det opp til å presentere de økonomiske rammene til fylkesvegnettet, inkl. den delen av øvrig riksvegnett som blir omklassifisert til fylkesveg, i kommuneproposisjonen for 2010. Som del av arbeidet med fylkesfordeling av investeringsmidler tar Samferdselsdepartementet sikte på å framskaffe

en samlet oversikt over bindingene knyttet til dagens øvrige riksvegnett. Departementet må derfor komme tilbake til dette i forbindelse med kommuneproposisjonen.

Forvaltningsreformen innebærer at ansvaret for både investeringer, drift og vedlikehold av den delen av dagens øvrige riksvegnett som blir omklassifisert til fylkesveg, overføres til fylkeskommunene fra 1. januar 2010. Dette ansvaret vil også omfatte oppfølging av igangsatte og vedtatte investeringsprosjekter, inkl. inngåtte refusjonsavtaler.

Spørsmål 4. Nytt fylkesveinett etter kommende forvaltningsreform – Drift og vedlikehold

Ber om å få oppgitt:

- Budsjettert ramme for drift og vedlikehold for alle veier som fra dagens riksveisystem til nytt fylkesveisystem fylkesvis med planlagt årlig ramme for drift og vedlikehold i perioden 2010 – 2015.
- Avklaring: Hva er gjenstående vedlikeholdsetterlep på de riksveier som overføres til fylkene fra 2010?

Svar:

Avklaring av den økonomiske rammen som vil bli overført fra Samferdselsdepartementet til fylkeskommunene som en følge av forvaltningsreformen vil først skje i forbindelse med fremleggingen av kommuneproposisjonen for 2010 som regjeringen legger fram 15. mai 2009.

For svar på spørsmålet om vedlikeholdsetterlepet for riksveger som overføres til fylkene, viser jeg til mitt svar på spørsmål 71.

Spørsmål 5. Veiprosjekter i NTP fordelt på periodene 2010–2013 og 2014–2019

I meldingen side 16 fremvises samlede investeringer i transportkorridorene.

- Ber om en liste over samtlige veiprosjekter som er omtalt i ny NTP fordelt på periodene 2010–2013 og 2014–2019 med anslått investeringsbeløp, samt finansiering fordelt på statlige midler, ev. andre bidrag og bompenger.
- Spesifikasjon per korridor og fylke (dersom det foreligger prosjekter på nytt riksveinett utenfor noen av de 8 transportkorridorene., jf. neste spørsmål).

Svar:

Vedlagt følger en oversikt over samtlige riksveiprosjekter som er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Prioriterte prosjekter på de delene av dagens øvrige riksvegnett som forutsettes å inngå i det nye riksvegnettet, inngår i oversikten.

Av oversikten framgår de investeringsbeløp (statlige midler og annen finansiering) som ligger til grunn for prioriteringene i St.meld. nr. 16 (2008–

2009). For mange av prosjektene mangler det planavklaring. Det må derfor forventes endringer både i kostnadsoverslag og finansieringsplan etter hvert som prosjektene blir nærmere detaljert. I tillegg kommer eventuelle kostnadsendringer for allerede igangsatte/vedtatte prosjekter.

Behov for endringer vil bli vurdert både i forbindelse med Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet for perioden 2010–2019, i forbindelse med framlegging av bompengesaker og i forbindelse med de årlige budsjetter. De foreslåtte prosjektene i siste seksårsperiode vil danne grunnlag for prioritering av planleggingsinnsatsen fram mot neste revisjon av Nasjonal transportplan (Nasjonal transportplan 2014–2023).

Som det går fram av både St.meld. nr. 16 (2008–2009) og St.meld. nr. 17 (2008–2009) Om Oslopakke 3 trinn 2, er det lagt til grunn at prosjektprioriteringene innenfor Oslopakke 3 skal foretas med utgangspunkt i porteføljestyring. Samferdselsdepartementet vil derfor understreke at regjeringen ikke har tatt endelig stilling til de prioriteringene som er skissert for siste seksårsperiode.

Riksvegprosjekter som er prioritert i St.meld. nr. 16 (2008-2009)

Mill. 2009-kr

Prosjekter	Fylke	Post	Kostnadsoverslag/restbehov pr 01.01.2010				Statlige midler				Annen finansiering	
			statlige midler	annen finans	sum	2010-2013	2014-2019	2010-2019	2010-2019	2010-2019		
										2010-2013	2014-2019	2010-2019
1. Oslo - Svinesund/Kornsjø												
E 6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo												
E6 Svingenskogen – Åsgård	Østfold	30	120	70	190	120		120		120		70
E6 Vinterbru – Assurtjern	Akershus	30	150		150	150		150		150		
2. Oslo - Ørje/Magnor												
E 18 Riksgrensen/Ørje – Oslo												
E18 Krosby - Knapstad, inkl refusjon	Østfold	30	700		700	700		700		700		
E18 Melleby – Momarken	Østfold	30	730	100	830	730		730		730		100
E18 Knapstad – Retvedt	Østfold	30	780		780	300	480	780		780		
E18 Sydhavna	Oslo	30	90	280	370	90		90		90		280
Rv 2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta med tilknytning (rv 20) og rv 35 Jessheim - Hokksund												
Rv 2 Kongsvinger – Slomarka	Hedmark	30	680	1 020	1 700	300		680		680		1 020
Rv 2 Slomarka – Nybakk	Hedmark/Akershus	30	1 440	2 160	3 600			1 440	1 440	1 440		2 160
Rv 35 Jevnaker – Olimb	Oppland	30	120	390	510	60		120	60	120		390
3. Oslo - Grenland - Kristiansand - Stavanger												
E 18/E39 Oslo - Kristiansand - Stavanger med tilknytning (rv 23)												
E18 Frydenhaug – Eik	Buskerud	30	100		100	100		100		100		
E18 Kopstad - Gulli, inkl refusjon	Vestfold	30	100		100	100		100		100		
E18 Langåker – Bommestad	Vestfold	30		150	150							150
E18 Gulli - Langåker/Bommestad - Sky – Langangen	Vestfold	30	1 890	3 650	5 540	650		1 890	1 240	1 890		3 650
E18 Langangen - Dørdal (start)	Telemark	30	1 300	1 700	3 000			1 300	400	1 300		1 700
E18 Tvedestrand - Arendal (start)	Aust-Agder	30	1 200	1 800	3 000			1 200	300	1 200		1 800
E18 Ny Varoddbru	Vest-Agder	30	390		390	390		390		390		
Oslopakke 3 (E18 Bærum)	Akershus	30	680	2 920	3 600			680	680	680		2 920

Prosjekter	Fylke	Post	Kostnadsoverslag/restbehov pr 01.01.2010				Statlige midler				Annen finansiering 2010-2019
			statlige midler	annen finans	sum	2010-2013	2014-2019		2010-2019		
							2014	2019			
Ny bussterminal Oslo	Oslo/Akershus	30				200			200		
E39 Vigeland – Osestad	Vest-Agder	30	370		370				370		
E39 Stangeland - Sandved, inkl refusjon	Rogaland	30	200	60	260	200			200	60	
E39 Tjensvollkrysset	Rogaland	30	50		50				50		
E39 Eiganestunnelen	Rogaland	30	800	800	1 600	200			800	800	
E39 Gartnerløkka - Hannevikdalen	Vest-Agder	30	920	1 940	2 860	920			920	1 940	
E39 Ålgård – Sandved	Rogaland	30	600	800	1 400	600			600	800	
E39 Smiene – Harestad	Rogaland	30	160	230	390	160			160	230	
Rv 23 Dagslett - Linnes - Lier	Buskerud	30	1 000	2 500	3 500	1 000			1 000	2 500	
E18 Bjørvikprosjektet	Oslo	35	110	1 000	1 110	110			110	1 000	
4. Stavanger - Bergen - Ålesund - Trondheim											
E 39 Stavanger - Bergen - Ålesund											
E39 Jektevik – Sandvikvåg	Hordaland	30	30	40	70			30	30	40	
E39 Nyborgkrysset, inkl refusjon	Hordaland	30	30	70	100		30		30	70	
E39 Vågsbotn – Hylkje	Hordaland	30	180		180			180		180	
E39 Torvund – Teigen	Sogn og Fjordane	30	340		340			340		340	
E39 Kvivsvegen, ekskl refusjon	Sogn og Fjordane/ Møre og Romsdal	30	1 010		1 010			1 010		1 010	
E39 Svegatjørn – Rådal	Hordaland	30	1 640	2 160	3 800	550	1 090	1 640	1 640	2 160	
E39 Lavik ferjekai	Sogn og Fjordane	30	110		110			110		110	
E39 Vadheim - Sande – Førde	Sogn og Fjordane	30				300	200	500		900	
E39 Førde - Skei – Hornindal	Sogn og Fjordane	30				150	1 350	1 500		2 900	
E39 Rogfast (start)	Rogaland	30	500	5 500	6 000		300	300		900	
E39 Nyborg - Klauvaneset med mer	Hordaland	30	300	900	1 200		300	300		900	
E39 Vikanes - Romarheim bru	Hordaland	30	700		700			700		700	
Rv 60 Kjøsbu – Grodås	Sogn og Fjordane	30	150		150			150		150	
Rv 555 Sotrasambandet	Hordaland	30	400	2 600	3 000		400	400		2 600	
E39 Hjartåberga	Møre og Romsdal	31	450		450			450		450	
E39 Loteberget	Sogn og Fjordane	31	100		100			100		100	

Prosjekter	Fylke	Post	Kostnadsoverslag/restbehov pr 01.01.2010				Statlige midler				Annen finansiering		
			statlige midler	annen finans	sum	2010-2013	2014-2019	2010-2019	2010-2019	2010-2019	2010-2019		
												2010-2013	2014-2019
E 39 Ålesund – Trondheim													
E39 Knutset – Høgset	Møre og Romsdal	30		100	100								100
E39 Renn dalen - Staurset, inkl refusjon	Møre og Romsdal/ Sør-Trøndelag	30	220		220	220							220
E39 Høggjølen – Harangen	Sør-Trøndelag	30	360		360	100	260						360
E39 Betna - Kletteva - Hestneset	Møre og Romsdal	30	400		400		400						400
E39 Leirvika – Renn dalen	Møre og Romsdal	30	100		100		100						100
E39 Staurset – Vinjeøra	Sør-Trøndelag	30	100		100		100						100
Rv 9 Kristiansand - Haukeligrend og rv 13 Jøsdal – Voss													
Rv 9 Tveit – Langeid	Aust-Agder	30	90	30	120	90							90
Rv 13/7 Hardangerbrua	Hordaland	30	220	1 400	1 620	220							220
Rv 13 Øvre Granvin - Voss grense/Mønshaug - Palmafoss, inkl rassikring (Skjervet)	Hordaland	30/31	390	260	650	210	180						390
Rv 13 Bugjelet – Brimnes	Hordaland	31	70		70	70							70
Rv 13 Øvre Vassenden	Hordaland	31	150		150		150						150
Rv 13 Deildo	Hordaland	31	220		220		220						220
5. Oslo - Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø													
E134 Drammen - Haugesund med tilknytning (rv 36)													
E134 Haugalandspakka	Rogaland/Hordaland	30	200	350	550	80	120						200
E134 Damåsen - Saggrenda (Kongsberg)	Buskerud	30	560	840	1 400	110	450						560
E134 Gvammen – Århus	Telemark	30	1 100		1 100	400	700						1 100
E134 Stordalstunnelen	Hordaland	30	100	150	250	100							100
E134 over Haukelifjell og forbi Røldal (start)	Hordaland	30	800	2 200	3 000		500						500
Rv 7/rv 52 Hønefoss - Gol - Borlaug													
Rv 7 Ramsrud - Kjeldsbergvingene	Buskerud	30	350		350	350							350
Rv 7 Sokna – Ørgenvika	Buskerud	30	700	700	1 400	100	600						700
E16 Sandvika - Bergen m/tilknytning (rv 5)													

Prosjekter	Kostnadsoverslag/restbehov pr 01.01.2010					Statlige midler				Annen finansiering 2010-2019
	Fylke	Post	statlige midler	annen finans	sum	2010-2013	2014-2019		2010-2019	
							2014	2019		
E16 Wøyen – Bjørum	Akershus	30	70		70	70			70	
E16 Seltun - Stuvane – Håbakken	Sogn og Fjordane	30	140		140	140			140	
E16 Omlegging forbi Voss	Hordaland	30	100	380	480	100			100	380
E16 Sandvika – Wøyen	Akershus	30	400	1 000	1 400	100		300	400	1 000
E16 Bjørum – Skaret	Akershus/Buskerud	30	650	850	1 500			650	650	850
E16 Fagernes – Øye	Oppland	30						600	600	
E16 Løno – Voss	Hordaland	30	320		320			320	320	
Rv 5 Loftesnesbrua	Sogn og Fjordane	30	100		100	100			100	
E16 Fønhus - Bagn - Bjørge, inkl rassikring (Bergsund)	Oppland	30/31	500	300	800	300		200	500	300
Rv 5 langs Kjøsnestfjorden (Hammarsgrovi - Stølsneset)	Sogn og Fjordane	31	20		20	20			20	
E16 Kvamskleiva	Oppland	31	270		270			270	270	
E16 Øye – Borlaug	Oppland/Sogn og Fjordane	36	1 680		1 680	620		1 060	1 680	
6. Oslo - Trondheim med armer til Kristiansund, Ålesund og Måløy										
E 6 Oslo - Trondheim med tilknytninger (rv 150 og rv 4)										
E6 Hovinmoen - Dal/Skaberud - Kolomoen	Akershus/Hedmark	30	170		170	170			170	
E6 Dal - Minnesund – Skaberud	Akershus/Hedmark	30	2 050	3 500	5 550	800		1 250	2 050	3 500
E6 Øyer – Tretten	Oppland	30	340	380	720	340			340	380
E6 Ringebu – Otta	Oppland	30	1 450	2 550	4 000	500		950	1 450	2 550
E6 Nordre avlastningsveg, inkl refusjon	Sør-Trøndelag	30	355	40	395	145		210	355	40
E6 Nidelv bru, inkl refusjon	Sør-Trøndelag	30	35		35	35			35	
E6 Nidelv bru – Grilstad	Sør-Trøndelag	30	590	1 830	2 420	530		60	590	1 830
E6 Alnabruterminalen	Oslo	30	60	170	230	60			60	170
E6 Oppdal sentrum	Sør-Trøndelag	30	170		170	170			170	
E6 Vindalsliene - Korporals bru	Sør-Trøndelag	30	370		370	70		300	370	
E6 Kolomoen - Lillehammer (start)	Hedmark/Oppland	30	1 400	2 600	4 000			430	430	1 000
E6 Soknedalen - videre utbygging	Sør-Trøndelag	30	400		400			400	400	

Prosjekter	Fylke	Post	Kostnadsoverslag/restbehov pr 01.01.2010				Statlige midler				Annen finansiering		
			statlige midler	annen finans	sum	2010-2013	2014-2019	2010-2019	2010-2019	2010-2019	2010-2019		
												2010-2010	2010-2010
E6 Jaktøya – Tonstad	Sør-Trøndelag	30	300	1 500	1 500								1 500
E6 Sluppen – Stavne	Sør-Trøndelag	30	300	700	1 000		300			300			700
Rv 150 Ulvensplitten – Sinsen	Oslo	30	700	1 700	2 400	600	100			700			1 700
Rv 4 Lygna sør	Oppland	30	30	40	70	30				30			40
Rv 4 Gran – Jaren	Oppland	30	400	500	900		400			400			500
Oslopakke 3 (Rv 4 Fossumdiagonalen)	Oslo	30	630	1 670	2 300	630				630			1 670
Rv 3 Kolomoen – Ulsberg													
Rv 3 Søndre Bjorå bru – Atna	Hedmark	30	20	20	20	20							20
Rv 3 Åsta bru med tilstøtende veg	Hedmark	30	200	200	200	200							200
Rv 3 Nordstumoen - Atnosn - Nesteby	Hedmark	30	300	300	300	300				300			300
Rv 3 Løten – Grundset	Hedmark	30	200	1 700	1 900	200				200			1 700
Rv 3 Korsan – Gullikstad	Sør-Trøndelag	30	100	100	100	100				100			100
Rv 15 Otta – Måløy													
Rv 15 Strynefjellstunnelene, inkl rassikring (Grasdaten)	Sogn og Fjordane	30/31	450	450	450	370	80			80			450
Rv 15 Knutstugrove	Oppland	31	50	50	50					50			50
E 136 Dombås – Ålesund													
E136 Tresfjordbrua	Møre og Romsdal	30	290	290	580	290				290			290
E136 Flatmark - Monge - Marstein	Møre og Romsdal	30	430	430	430		430			430			430
E136 Breivika – Lerstad	Møre og Romsdal	30	170	930	1 100		170			170			930
E136 Måndalstunnelen – Våge	Møre og Romsdal	31	160	160	320	160				160			160
E136 Dølsteinfonna	Møre og Romsdal	31	100	100	100					100			100
Rv 70 Oppdal – Kristiansund													
Rv 70 Brunneset - Øygarden	Møre og Romsdal	30	35	190	225	35				35			190
Rv 70 Freifjordtunnelen, inkl refusjon	Møre og Romsdal	30	195	195	195	195				195			195
Rv 70 Oppdølstranda	Møre og Romsdal	31	600	600	600	400	200			600			600
7. Trondheim - Bodø med armer til til Sverige													
E 6 Trondheim - Fauske med tilknytninger (E14, E12 og rv 80)													
E6 Vist - Jevika – Selli	Nord-Trøndelag	30	60	60	60	60				60			60

Prosjekter	Fylke	Post	Kostnadsoverslag/restbehov pr 01.01.2010				Statlige midler				Annen finansiering	
			statlige midler	annen finans	sum	2010-2013	2014-2019	2010-2019	2010-2019	2010-2019	2010-2019	
												2010-2013
E6 Værnes – Kvithamar	Nord-Trøndelag	30	170	500	670	90	80	170	500			
E6 Harray - Nes bru	Nord-Trøndelag	30	140		140	140		140				
E6 Majavatn	Nordland	30	55		55	55		55				
E6 Brenna - Brattås – Lien	Nordland	30	700		700	350		700				
E6 Kvithamar – Åsen	Nord-Trøndelag	30	200		200	500		500				
E6 Selli - Asp – Sem	Nord-Trøndelag	30	700		700	200		200				
E6 Mosjøen - Osen (start)	Nordland	30	800		800	500		500				
E6 Mo - Bolna (start)	Nordland	30	800		800	500		500				
E6 Sørelva – Borkamo	Nordland	30	350		350	350		350				
Rv 80 Røvika - Strømsnes	Nordland	30	275	30	305	275		275			30	
Rv 80 Vegpakke Salten 2, inkl rassikring (Hopshamar)	Nordland	30/31	450	1 550	2 000	210	240	450			1 550	
E6 Langnesberga	Nord-Trøndelag	31	100		100	100		100				
8. Bodø - Narvik - Tromsø - Kirkenes med armer til Lofoten og grensene mot Sverige, Finland og Russland												
E 6 Fauske - Nordkjosbotn med tilknytninger (E8 og E10)												
E6 Kråkmofellet	Nordland	30	200		200	60	140	200				
E6 Sommerseth – Ulvsvåg	Nordland	30	700		700	700		700				
E8 Sørbotn – Laukslett	Troms	30	400	400	800	200	200	400			400	
E10 Tjeldsund bru - Gullsfjordbotn (start)	Nordland	30	700		700	200		200				
E6 Narvik sentrum	Nordland	30		450	450						450	
E6 Bru over Rombaken, inkl rassikring (Leirvika)	Nordland	30/31	720	1 480	2 200	200	520	720			1 480	
E10 i Vest-Lofoten	Nordland	31				350	150	500				
E6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger (E8, E69, E105, rv 92 og rv 93)												
E6 Sørkjosfjellet	Troms	30	500		500	100	400	500				
E6 Nordkjosbotn – Hatteng	Troms	30	530		530	530		530				
E6 Tana bru	Finnmark	30	290		290	290		290				

Prosjekter	Fylke	Post	Kostnadsoverslag/restbehov pr 01.01.2010				Statlige midler				Annen finansiering 2010-2019
			statlige midler	annen finans	sum	2010-2013	2014-2019		2010-2019		
							2014-2019	2010-2019			
E8 Riksgrensen – Skibotin	Troms	30	280		280	180	100		280		
E105 Storskog – Hesseng	Finnmark	30	270		270	200	70		270		
Rv 94 Skaidi – Hammerfest	Finnmark	30	430		430		430		430		
E6 Indre Nordnes – Skardalen	Troms	31	570		570		570		570		
E6 Vassbergan	Troms	31	200		200		200		200		
E69 Skarvberg tunnelen	Finnmark	31	270		270		270		270		
E6 vest for Alta	Finnmark	37	1 040	160	1 200	650	390		1 040	160	

Spørsmål 6. Oversikt over nytt riksveinett fom. 2010 mv.

Det bes om fullstendig oversikt over nytt riksveinett fom. 2010 i og evt. utenfor transportkorridorer og i tillegg fylkesfordelt.

Svar:

Riksvegnettet etter 1.1.2010 vil bestå av dagens stamvegnett samt de deler av dagens øvrige riksvegnett som er forutsatt beholdt som statlig også etter forvaltningsreformen, jf. omtale i kapittel 2.3.2 i St.meld. nr. 16 (2008-2009). Kap 10 i St.meld. nr. 16 (2008-2009) gir en nærmere beskrivelse av dagens stamvegnett.

	2004	2005	2006	2007	2008
For postene 23 og 72	1,034	1,032	1,038	1,043	1,044
For øvrige poster (30, 31 og 60)	1,018	1,019	1,022	1,025	1,041

Nedenfor følger tabell som viser hvilke prisomregningsfaktorer som er benyttet ved fremskriving til 2009-kroner av NTP 2006-2015 for Kystver-

	2004	2005	2006	2007	2008
Fiskerihavner og farleder	1,019	1,018	1,022	1,025	1,041
Tilskudd fiskerihavner	1,031	1,033	1,038	1,042	1,044
Navigasjonsinstallasjoner	1,0342	1,0127	1,034	1,0225	1,051
Navigasjons- og meldingssystemer	1,02	1,017	1,021	1,0225	1,031
Transportpl., kystforvalt. og adm	1,02	1,02	1,037	1,028	1,0415

Spørsmål 8. Samlede investeringer i transportkorridorer; meldingen side 16

Ber om å få supplert denne oversikten med tilsvarende sumtall for riksveiinvesteringer og jernbaneinvesteringer som gjenstår fra inneværende NTP for perioden 2006–2009 og 2010–2015 omregnet til 2009-kroner. Det legges til grunn for svaret at det gjelder prosjekter som er videreført i ny NTP.

Svar:

JERNBANEVERKET

Følgende tabell viser sumtall for jernbaneinvesteringer i de enkelte transportkorridorer i samsvar med Jernbaneløpets handlingsprogram for perioden 2006–2015. Det gjøres oppmerksom på at dobbeltspor Haug-Onsøy i korridor 1 som inngår i JBV's handlingsprogram for 2006–2015, er trukket ut fordi prosjektet ikke er foreslått gjennomført i NTP 2010–2019. Dette har sammenheng med at det ved behandlingen av St.prp. nr.1 (2005–2006) ble gjort en endring i prioritetsrekkefølgen som innebærer at dobbeltspor Sandbukta-Moss skulle prioriteres foran

Jeg viser for øvrig til mitt svar på spørsmål nr. 1 knyttet til videre prosess med omklassifiseringen av det øvrige riksvegnettet.

Spørsmål 7. Fremskrivninger/prisindeks

Hvordan er årlig gjennomsnitt for NTP 2006-2015 fremskrevet til 2009-kroner? Oppgi prisindeks (type og tall).

Svar:

I St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 er de økonomiske rammene oppgitt i 2004-kr. Prisomregning til 2009-kr er for veg og jernbane gjort med de samme faktorene som er lagt til grunn i arbeidet med de respektive statsbudsjett (fra år t til år t+1):

kets virksomhetsområder. Det er benyttet de samme faktorene som er lagt til grunn i arbeidet med de respektive statsbudsjett.

Haug-Onsøy i tråd med fylkets prioriteringer, jf. nærmere omtale på side 159–161.

Prosjekter under programområdet "Kapasitetsøkende tiltak" er i all hovedsak fordelt korridorvis for perioden 2006–2009, mens det ikke foreligger tilsvarende fordeling for perioden 2010–2015. Programområdene "Stasjoner og knutepunkter, inkl publikumsinformasjon", og "Sikkerhet" er ikke fordelt på korridorer i noen av planperiodene. Hele sumbeløpet er derfor ført opp egen linje i tabellen.

Kolonnen lengst til høyre i tabellen viser prosjekter som inngår i JBV's handlingsprogram 2006–2015, erstattet med totalbeløp som nå er foreslått i NTP 2010–2019. I ny NTP er det lagt opp til at dobbeltspor Oslo – Ski fullføres i perioden 2010–2019, mens det i NTP 2006–2015 var lagt opp til bygging av dobbeltspor Kolbotn – Ski og oppstart av Oslo – Kolbotn. Dobbeltsporprosjektene på Dovrebanen og ombygging av Alnabru godsterminal er mye mer omfattende enn det som ble lagt til grunn i NTP 2006–2015. Prosjekter som er nye i forhold til handlingsprogrammet for 2006–2015, er ikke tatt med i oversikten. Dette gjelder Oslo-prosjektet og tiltak på "Trønderbanen".

	Handlingsprogram 2006–2015		Prosjekter fra handlingsprogram 2006–2015 i St.meld. nr. 16 (2008–2009)
	Korridorvise investeringer inkl. kapasitetsøkende tiltak 2006–2009	Korridorvise investeringer 2010–2015	
<i>Alle tall i mill. 2009-kr</i>			
Transportkorridor			
1. Oslo-Svinesund/Kornsjø	627	4 831	15 522
2. Oslo-Ørje/Magnor	3	0	0
3. Oslo-Grenland-Kr.sand-Stavanger	4 958	4 394	10 195
5.Oslo-Bergen/Haugesund m/arm via Sogn til Florø	496	482	2 231
6. Oslo-Tr.heim m/arm til Ålesund	467	2 181	7 524
7. Tr.heim-Bodø m/arm til Sverige	862	0	475
8. Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes m/armer til Sverige, Finland og Russland	13	0	0
Investeringer som ikke er fordelt pr. korridor:			
GSM-R-togradio	846		
Programområde kapasitetsøkende tiltak .	Ikke korridorfordelt:40	1 167	1 946
Programområde stasjoner og knutepunkter, inkl. publikumsinformasjon	761	896	1 656
Programområde sikkerhet	490	969	1 459
Sum	9 563	14 920	41 008

STATENS VEGVESEN

Perioden 2006-2009

I svar på spørsmål nr. 2 og 3 fra transport- og kommunikasjonskomitéen i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2009 ble det gitt en oversikt over prosjekter med reduserte statlige bevilgninger i perioden 2006–2009 i forhold til det som er lagt

til grunn i Statens vegvesen handlingsprogram for denne perioden. En oppdatering av denne oversikten slik at den omfatter prosjekter som nå er prioritert innenfor post 30 eller post 31 i St.meld. nr. 16 (2008–2009), gir følgende gjenstående statlige bevilgninger på korridornivå:

Korridor	Mill. 2009-kr
	Avvik
1. Oslo – Svinesund/Kornsjø	- 450
2. Oslo – Ørje/Magnor	- 70
3. Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger	- 310
4. Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim	- 360
5. Oslo – Bergen/Haugesund med arm via Sogn til Florø	- 50
6. Oslo – Trondheim med arm til Ålesund, Kristiansund og Måløy	- 500
7. Trondheim – Bodø med armer til Sverige	- 60
8. Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes med armer til Lofoten og mot Sverige, Finland og Russland	- 20
Sum	- 1 800

I denne oversikten er det ikke tatt hensyn til at enkelte andre prosjekter har fått *høyere* statlige bevilgninger enn forutsatt i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2006–2009. Dette kan illustreres ved at samlede statlige bevilgninger til stamvegnettet innenfor post 30 og post 31 i perioden 2006–2009 er om lag 440 mill. kr høyere enn forutsatt i handlingsprogrammet.

Perioden 2010-2015

Det er ikke fastsatt handlingsprogram for perioden 2010–2015. Prioriteringene i denne perioden var først og fremst ment som grunnlag for prioritering av planleggingsinnsatsen fram mot Nasjonal transportplan for perioden 2010–2019, jf. også svar på spørsmål nr. 3 og 5.

Spørsmål 9. Veiprosjekter i inneværende NTP 2006–2015 som ikke videreføres i ny NTP 2010–2019

- Finnes det slike prosjekter?
- Hvis ja, bes det om fordeling på hhv. nytt riksveinett og nytt fylkesveinett med beskrivelse, beløp, finansiering og begrunnelse for at prosjektet ikke er videreført.

Svar:

NYTT RIKSVEGNETT

I Nasjonal transportplan 2006-2015 med påfølgende handlingsprogram/planleggingsprogram ble det lagt til grunn statlige midler til følgende stamvegprosjekter som ikke er prioritert med statlige midler i perioden 2010–2019:

E16 Steinsfjorden i Buskerud (korridor 5)

I forbindelse med behandlingen av St.meld. nr. 24 (2003–2004) gikk Stortinget inn for en statlig bevilgning på 50 mill. kr til E16 Steinsfjordbrua.

Utredningsarbeidet for å bedre vannkvaliteten i Steinsfjorden startet tidlig på 1990-tallet. På bakgrunn av et forprosjekt anbefalte Statens vegvesen utskifting av eksisterende vegfyllinger med bruer for å øke gjennomstrømmingen av vann mellom Tyrifjorden og Steinsfjorden. Det foreligger vedtatt reguleringsplan for en slik løsning, kostnadsberegnet til om lag 200 mill. kr. Vannkvaliteten i Steinsfjorden er imidlertid blitt vesentlig forbedret siden 1990-tallet, blant annet som følge av reduserte utslipp fra landbruket. Det stilles derfor spørsmål ved om nytten står i forhold til de høye kostnadene ved å skifte ut fyllingene med bruer.

Statens vegvesen har tatt initiativ til en ny vurdering av behovet for tiltak. I den forbindelse vil det også bli foretatt nye registreringer av vannkvaliteten. På grunn av bedret vannkvalitet og manglende avklaringer av behovet for tiltak, er det foreløpig ikke satt av midler til store tiltak i perioden 2010-2019.

E6 Jaktøya – Tonstad i Sør-Trøndelag (korridor 6)

I St.meld. nr. 24 (2003–2004) er det lagt til grunn statlige midler til utbygging av strekningen mellom Melhus og Tonstad i perioden 2010–2015, basert på at det blir tilslutning til et opplegg med delvis bompengefinansiering av prosjektet. Siden prosjektet var prioritert i siste seksårsperiode, ble det ikke tatt stilling til størrelsen på den statlige bevilgingen.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) er det lagt til grunn at prosjektene Jaktøya – Tonstad og Sluppen – Stavne blir gjennomført som en del av Miljøpakke Trondheim. Foreløpig er det lagt til grunn at prosjektet Jaktøya – Tonstad fullfinansieres med bompenger, med

oppstart i første fireårsperiode og fullføring i siste seksårsperiode. Videre er det lagt til grunn statlige midler til prosjektet Sluppen – Stavne i siste seksårsperiode, forutsatt at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Av kapittel 9.8.3, side 163, går det fram at det lagt til grunn 300 mill. kr i statlige midler til E6-utbyggingen i siste seksårsperiode.

Samferdselsdepartementet forutsetter at fordelingen mellom de to prosjektene blir nærmere vurdert i det videre arbeidet med Miljøpakke Trondheim.

Rv 4 Fossumdiagonalen i Oslo (korridor 6)

I St.meld. nr. 24 (2003–2004) blir det vurdert som aktuelt å starte utbygging av rv 4 Groruddalen/Fossumdiagonalen i perioden 2010–2015, forutsatt at det blir tilslutning til en ny ordning med brukerfinansiering i Oslo-området. Siden prosjektet var prioritert i siste seksårsperiode, ble det ikke tatt stilling til størrelsen på den statlige bevilgingen. I forbindelse med behandlingen av meldingen gikk Stortinget inn for å øke den statlige rammen til prosjektet med 200 mill. kr.

Som det framgår av Samferdselsdepartementets svar på spørsmål nr. 5, er det i St.meld. nr. 16 (2008–2009) foreløpig lagt til grunn 630 mill. kr i statlige midler på denne ruta som en oppfølging av Oslo-pakke 3. Dette er gjort med bakgrunn i at rv 4 Fossumdiagonalen er gitt høy prioritert i det lokale forslaget. Prosjektprioriteringene innenfor Oslopakke 3 skal imidlertid foretas med utgangspunkt i porteføljestyring. De skisserte prioriteringene for siste seksårsperiode skal derfor vurderes nærmere fram mot neste revisjon av Nasjonal transportplan.

Rv 4 Roa – Gran i Oppland (korridor 6)

I St.meld. nr. 24 (2003–2004) legges det opp til at prosjekt Roa – Jaren skal gjennomføres perioden 2010–2015, forutsatt at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Siden prosjektet var prioritert i siste seksårsperiode, ble det ikke tatt stilling til størrelsen på den statlige bevilgingen. I forbindelse med behandlingen av meldingen, gikk Stortinget inn for at utbygging forseres.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) vurderes det som aktuelt å prioritere 400 mill. kr i statlige midler til bygging av firefelts veg på strekningen Gran – Jaren i siste seksårsperiode, forutsatt at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet. Det foreligger ikke planavklaring for utbyggingen fra Roa til Gran. Samferdselsdepartementet forutsetter at planleggingen videreføres, slik at denne strekningen kan vurderes på nytt i forbindelse med neste revisjon av Nasjonal transportplan.

NYTT FYLKEVEGNETT

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) er det ikke tatt stilling til prioriteringene på nytt fylkesvegnett i perioden 2010–2019. Som det framgår av sidene 68–70 i meldingen og Samferdselsdepartementet svar på spørsmål. nr. 3, legges det opp til å presentere de økonomiske rammene til fylkesvegnettet, inkl. den delen av øvrig riksvegnett som blir omklassifisert til fylkesveg, i kommuneproposisjonen for 2010. Fylkeskommunene vil deretter utarbeide sine handlingsprogram for perioden 2010–2019. Først når disse foreligger, vil prioriteringen av investeringsprosjekter på nytt fylkesvegnett være kjent.

Spørsmål 10. Jernbaneprosjekter i inneværende NTP 2006–2015 som ikke videreføres i ny NTP 2010–2019

- Finnes det slike prosjekter?
- Hvis ja, bes det om en beskrivelse, beløp, finansiering og begrunnelse for at prosjektet ikke er videreført.

Svar:

Dobbeltsporprosjektet Haug-Onsøy på Østfoldbanen var prioritert i NTP 2006-2015 og inngår i JBVs handlingsprogram for denne perioden som en forlengelse av eksisterende dobbeltspor mellom Såstad og Haug. Begrunnelsen for prosjektet var behov for kapasitetsøkning og redusert kjøretid. I NTP 2006-2015 var det avsatt 903 mill. 2009-kr til prosjektet.

Dette prosjektet er ikke videreført i St. meld. Nr. 16 (2008-2009). Dette er begrunnet med at Moss kommune og Østfold fylkeskommune gikk sterkt inn for at dobbeltspor Sandbukta-Moss skulle prioriteres foran Haug-Onsøy. Dette er nærmere redegjort for i St.prp. nr. 1 (2005-2006), jf. side 156-161.

Spørsmål 11. Avklaringer/uttrykk

Sitat frå St.meld. nr. 16 (2008-2009) side 8: "Samla gir dette ei planramme på 321,9 mrd. kr i planperioden. Dette inkluderer midlane som vil inngå i rammetilskotet og rentekompensasjonsordninga til fylkeskommunane. Denne ordninga vil ha ei årleg ramme på 2 mrd. kr, som gir grunnlag for tilsvarande aktivitetsnivå. Fordeling av ramma er vist i tabell 1.1 under. Økonomiske rammer for fylkesvegnettet i NTP er planrammer slik de ville vere utan forvaltningsreforma. Endelig ramme, fordeling mellom stat og fylke og fordeling mellom fylka blir avklart i kommuneproposisjonen for 2010."

- Hva menes med uttrykket: "Økonomiske rammer for fylkesvegnettet i NTP er planrammer slik de ville vere utan forvaltningsreforma."
- Hvilket "fylkesvegnett" ligger i NTP?

Svar:

De økonomiske rammene for NTP 2010-2019 har tatt utgangspunkt i dagens inndeling av vegnettet, dvs. skillet mellom stamveger og øvrig riksvegnett. Planrammen for fylkesvegnettet i NTP tilsvarer rammen til øvrige riksveger i saldert budsjett for 2009. Endelig ramme vil bli avklart i kommuneproposisjonen for 2010.

Fylkesvegnettet slik det er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009) er dagens øvrige riksvegnett med unntak av 1 350 km som regjeringen har besluttet fremdeles skal være riksveg etter 1.1.2010, jf omtale i kapittel 2.3.

Spørsmål 12. Jernbaneinvesteringer

- Hvilken effekt har forslag til ny NTP 2010-2019 i forhold til inneværende NTP 2006-2015 i hhv intercity-triangelet på Østlandet og på hovedjernbaneforbindelsene mellom Oslo og andre deler av landet?
- Ønsker en samlet fremstilling med prosjektspesifikasjon med opplysninger om effektinnhold av prosjektene (dobbeltspor, kryssingsspor, fartsfremmende tiltak).

Svar:

Regjeringens NTP 2010-2019 styrker totalt sett satsingen på jernbanen både til investeringer i ny infrastruktur og til vedlikehold/fornyelse av det eksisterende jernbanenettet sammenlignet med NTP 2006-2015. I NTP 2010-2019 videreføres i all hovedsak de store prosjektene som også var prioritert i NTP 2006-2015, og styrker innsatsen, særlig på strekningen Oslo-Ski og Eidsvoll-Hamar. I tillegg er det prioritert en betydelig større satsing på tilrettelegging for godstransport på hovedstrekningene med ambisjon om tilnærmet doblet transportkapasitet innen 2019. For stasjoner er sikkerhetstiltak, tilgjengelighet og universell utforming høyt prioritert med mer midler enn i planen for 2006-2015.

Oslo-prosjektet er et nytt prosjekt som har som mål å forbedre driftsstabiliteten i Oslo-tunnelen og tilstøtende områder. Prosjektet er prioritert med 2 mrd. kroner i første fireårsperiode 2010-2013 over investeringsbudsjettet.

Nytt dobbeltspor Oslo-Ski på Østfoldbanen fullføres i planperioden, mens det i NTP 2006-2015 var lagt opp til fullføring av dobbeltspor Kolbotn-Ski og kun med oppstart dobbeltspor Oslo-Kolbotn.

I motsetning til NTP 2006-2015 er ikke dobbeltspor Haug-Onsøy på Østfoldbanen prioritert i planperioden 2010-2019. Dette er utsatt i tid til etter fullføringen av Sandbukta-Moss-Kleberget, jf. for øvrig svar på spørsmål nr. 10.

På Vestfoldbanen er lagt opp til videreføring av samme utbygging i NTP 2010-2019 som i NTP 2006-2015.

Det legges opp til en sammenhengende utbygging av dobbeltspor på Dovrebanen fra Langset til Kleverud og videre til Steinsrud i NTP 2010-2019, mens det i NTP 2006-2015 ble lagt opp til en begrenset dobbeltsporutbygging med 2-3 dobbeltsporbelter i form av lengre kryssningsspor.

Nye prosjekter som påbegynnes i NTP 2010-2019, omfatter også et nytt felles europeisk signalsystem (ERTMS) for å legge til rette for økt interoperabilitet i internasjonal togtrafikk, og en systematisk oppgradering av "Trønderbanen" primært mellom Trondheim og Steinkjær for å legge til rette for redusert reisetid.

Følgende prosjektspesifikasjon viser prioriteringen av større investeringsprosjekter i NTP 2006-

2015 sammenlignet med NTP 2010-2019: Effekten av alle planlagte dobbeltsporutbyggingene er økt kapasitet, redusert reisetid og økt driftsstabilitet både for person- og godstrafikk med jernbanen. Når det gjelder forventede effekter av planlagt jernbaneutbygging i NTP 2010-2019, vises det for øvrig til omtale i St.meld. Nr.16, jf pkt. 10.4.1.7 og korridoromtalen av de enkelte jernbaneprosjekter under pkt. 10.4.2. Antall kilometer bane/dobbeltspor er angitt der hvor det er avvik i de to planforslagene.

I inneværende NTP-periode er det gjennomført færre investeringsprosjekter enn planlagt. Årsakene er primært store kostnadsøkninger som skyldes vesentlig økte markedspriser, økte krav til jernbaneinfrastruktur og en underestimert av kostnadsanslag for prosjektene i NTP 2006-2015.

	Forslag 2006-2015	Forslag 2010-2019	Ny bane, differanse (km)	Merknader:
Oslo-prosjektet		Fullføres		Kombinasjon fornyelse / investering
Lysaker stasjon	Fullføres	Fullføres		
Lysaker-Sandvika	Fullføres	Fullføres		
Sandvika-Asker	Fullført	Fullført		
Kolbotn-Ski	Fullføres	Fullføres		
Oslo-Kolbotn	Påbegynnes	Fullføres	11,0	
Haug-Onsøy	Fullføres		-10,8	
Sandbukta – Moss - Kleberget	Fullføres	Fullføres		
Kleberget - Såstad	Fullføres	Fullføres		
Barkåker-Tønsberg	Fullføres	Fullføres		
Holm-Holmestrand	Fullføres	Fullføres		
Holmestrand-Nykirke	Fullføres	Fullføres		
Farriseide - Porsgrunn	Fullføres	Fullføres		
Godsterminal Ganddal	Fullført	Fullført		
Sandnes-Stavanger	Fullføres	Fullføres		
Gevingåsen tunnel	Fullføres	Fullføres		
Fjernstyring Grong-Mosjøen	Fullføres	Fullføres		
Fjernstyring Mosjøen - Bodø	Fullføres	Fullføres		
To togspor Bergen - Fløen	Fullføres	Fullføres		
Ulriken tunnel	Fullføres	Fullføres		
Nye dobbeltsporbelter Eidsvoll-Hamar, to parseller	Fullføres		-19	Ikke nøyaktig beskrevet i NTP 2006-15
Nye dobbeltsporbelter Eidsvoll-Hamar, Langset - Kleverud - Steinsrud		Fullføres	33	Ikke fullstendig finansiert
Alnabru godsterminal	Fullføres	Fullføres		
Ringeriksbanen	Påbegynnes	Påbegynnes		
GSM-R	Fullført	Fullført		
Refusjon Nordre Avlastingsveg	Fullført	Fullført		
ERTMS		Påbegynnes		
Trønderbanen		Påbegynnes		

Spørsmål 13. Ekstern kvalitetssikring

- i) Som følge av forvaltningsreformen vil det ikke være krav om KS1 på dagens øvrige riksveinett hvis det ikke legges opp til bompengefinansiering.
- Det ønskes en nærmere begrunnelse for hvorfor.

Svar:

Ordningen med ekstern kvalitetssikring er en statlig ordning, som primært er etablert for å styrke planleggingen av store statlige prosjekter. Utbyggingsprosjekter på fylkeskommunale eller kommunale vegger har dermed i utgangspunktet ikke vært omfattet av kravet til ekstern kvalitetssikring, hva enten det gjelder KS1 eller KS2. Slik vil det også være etter at forvaltningsreformen trer i kraft ved årsskiftet 2009/2010, og ansvaret for det meste av dagens øvrige riksvegnett overføres fra staten til fylkeskommunene.

Dette hovedprinsippet fravikes, som det også går frem av komiteens spørsmål, for bompengeprojekter. Årsaken er at bompengefinansiering innebærer tildeling av særbeskatningsmyndighet noe bare Stortinget kan beslutte. Det er Samferdselsdepartementet som må fremme forslag om slik myndighetstildeling i det enkelte tilfelle. Samferdselsdepartementet er i den forbindelse ansvarlig for at saken er tilstrekkelig opplyst og at de vurderinger som gjøres om bl.a. prosjektets kostnader og finansieringsplan er kvalifiserte og robuste. For dette formål anser departementet det nødvendig å kvalitetssikre prosjektene før bompengeproposisjon fremmes.

KS1 er særlig aktuelt for større utbyggingsprogram som omfatter tiltak både innenfor statlig og fylkeskommunalt/kommunalt ansvarsområde. Eksempel på dette er "bypakker" som vanligvis omfatter bompengefinansiering. For å få den nødvendige kvalitetssikringen av slike pakker vil det som hovedregel være krav om at det gjennomføres KS1. Det vil i tillegg være krav om KS2 for aktuelle enkeltprosjekter over gjeldende beløpsgrense.

For enkeltstående bompengeprojekter, som ikke faller inn under større utbyggingsprogram/bypakker, vil det normalt være tilstrekkelig med KS2.

Det vil også i enkelte andre tilfeller være grenseflater mellom riks- og fylkesvegnettet. Når staten skal gjennomføre KS1 for riksvegnettet i slike tilfeller, vil det være naturlig at fylkesvegnettet, herunder tiltak som fylkeskommunene planlegger å gjennomføre, analysemessig inngår. Tilsvarende vil det være naturlig at riksvegnettet analysemessig inngår i fylkeskommunale utredninger og kvalitetssikringer.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at ansvarsoverføringen i forbindelse med forvaltningsreformen skal være reell. Utover det som er nevnt over, må fylkeskommunene selv vurdere behovet for

å få kvalitetssikret konseptvalg, kostnadsoverslag og styringsopplegg for utbyggingsprosjektene på det vegnettet de overtar ansvaret for. Slik kvalitetssikring vil måtte skje i regi av fylkeskommunene. Hvordan dette i tilfelle skal gjøres, kan ikke Samferdselsdepartementet gi bindende regler eller retningslinjer om.

- ii) Det fremgår av meldingen at "beløpsgrensen for KS1 på 500 mill. kr innebærer at også relativt små prosjekter utløser KS1. Kriteriene for når KS1 skal kreves vil bli nærmere vurdert".

- Når vil resultat av slik vurdering foreligge?
- Vil beløpsgrensen bli betydelig hevet?

Svar:

Finansdepartementets rammeavtale med eksterne konsulentmiljøer om kvalitetssikring utløper ved årsskiftet 2010/2011. Forut for utsendelsen av konkurransegrunnlag for ny avtaleperiode vil erfaringene med den nåværende ordningen bli vurdert. Gjeldende beløpsgrense vil naturlig inngå som element i denne vurderingen.

Et mandat for en vurdering av KS1-ordningen i samferdselssektoren vil bli utformet våren 2009. Det vil være naturlig at vurderingen er gjennomført slik at eventuelle konklusjoner kan tas hensyn til ved rulleringen av Finansdepartementets rammeavtale for kvalitetssikringsordningen.

Spørsmål 14. Planleggingstid

Med henvisning til omtale av erfaringer med KS1 (jf. side 20 i meldingen):

- Hva vil Regjeringen konkret gjøre for å redusere planleggingstid på store samferdselsprosjekt i planperioden?

Svar:

Store statlige samferdselsprosjekter blir prioritert gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan og statsbudsjettet. I tillegg blir noen prosjekter prioritert gjennom Stortingets behandling av bompengeproposisjoner. Som grunnlag for prioriteringene blir det gjennomført stamnettutredninger, konseptvalgutredninger, KS1, bompengeutredninger, planlegging etter plan- og bygningsloven og KS2. I tillegg må det gjennomføres grunnverv og utarbeides konkurransegrunnlag før prosjektene kan gjennomføres.

Planleggingsprosessen for samferdselsprosjekter er tidkrevende og kompliserte, og der forberedelsen av prosjekter handler om mange faktorer. KS1 utgjør i dette bildet en mindre del av planleggingstiden.

Generelt vil Samferdselsdepartementet fremholde at det er viktig å avsette tid til grundig planleg-

ging. Godt gjennomarbeidede planer vil betale seg i form av riktigere og bedre gjennomførte prosjekter. Samtidig er det viktig å ha fokus på effektivitet.

For å oppnå mer effektive prosesser, er det nødvendig å vurdere effektiviseringsmulighetene i alle deler av plan- og forberedelsesprosessen. Dette vil bli sett nærmere på i den varslede vurderingen av KS1-ordningen i samferdselssektoren. I den forbindelse vises også til at vegmyndighetene vurderer slike effektiviseringsmuligheter løpende.

Spørsmål 15. Etatenes planforslag vs. Regjeringens planforslag

- Hva er ajourførte tall for de beløpsmessige anslagene som fagetatene kom med som innspill til arbeidet med ny NTP; jf. etatenes Stamnettutredninger? Forutsetter tall ajourført til 2009 (med oppgitt indeksbruk) og faglig kvalitetssikret. Dette gjelder oppgitte behov for investeringer og vedlikehold
- Hvordan er disse faglige innspillene fra transportetatene dekket opp i Regjeringens forslag til ny NTP 2010–2019?

Svar:

Planforslaget fra etatene og Avinor ble lagt fram januar 2008. Forslaget ble utarbeidet på bakgrunn av retningslinjer fra Samferdselsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet. Etatenes prioriteringer ble gjort innenfor en beregningsteknisk økonomisk ramme tilsvarende en videreføring av budsjettforslaget for 2007.

Som grunnlag for arbeidet med planforslaget la etatene og Avinor høsten 2006 fram stamnettutredninger og sektorplaner. Disse utredningene er gjort sektorvis og er knyttet til stamnettets utvikling i et 30-års perspektiv, dvs. fram mot 2040. Utredningene viser hvordan etatene ser på muligheten for den langsiktige utviklingen av infrastrukturen, og tar bl.a. opp spørsmål knyttet til hvilken standard stamnettene bør ha på lang sikt, behovet for ressurser og prioriteringsdilemmaer. I stamnettsutredningene blir det gjort en

vurdering av behov, uten at disse er sett i forhold til økonomiske rammer.

Ved omregning av tall i stamnettutredningen og i planforslaget til 2009-priser er de samme faktorer som er lagt til grunn i de respektive statsbudsjett benyttet, jf. svar på spørsmål 7.

STATENS VEGVESEN

SVVs stamvegutredning viser at dersom stamvegnettet skal bygges ut til god standard i løpet av 30 år vil det være nødvendig med minst 230 mrd 2006-kr (eller 250 mrd 2009-kr.) I stamvegutredningen er bompotensialet anslått til 80 mrd 2006-kr (eller 87 mrd 2009-kr), slik at behovet for statlige midler vil utgjøre minst 150 mrd 2006-kr (eller 163 mrd 2009-kr). SVV opplyser at det med en videreføring av rammene i planforslaget ville tatt om lag 50 år å bygge ut riksvegnettet til ønsket standard, men at tiden vil halveres med den utbyggingstakten det legges opp til i NTP 2010–2019.

SVV viser i planforslaget til at vedlikeholdsbehovet i forbindelse med NTP 2006–2015 var betydelig undervurdert. Videre påpekes at forventet trafikkvekst og nye veganlegg vil medføre økte kostnader til drift og vedlikehold. Innenfor planrammen prioriterer derfor SVV en styrking av drift og vedlikehold på bekostning av investeringene. Regjeringen følger i NTP 2010–2019 opp SVVs satsing på drift og vedlikehold av riksveger. I tillegg øker regjeringen satsingen på investeringer betydelig.

Tabellen nedenfor viser SVVs prioriteringer innenfor beregningstekniske rammer i planforslaget og fordeling innenfor rammene i stortingsmeldingen om NTP 2010–2019. I tillegg vil midler til investeringer, drift og vedlikehold av det nye fylkesvegnettet og drift av fylkesvegferjer overføres til fylkene.

Økonomiske rammer til fylkesvegnettet i NTP er planrammer slik de ville være uten forvaltningsreformen. Endelig ramme, fordeling mellom stat og fylker og fordeling mellom fylkene avklares i kommuneproposisjonen for 2010.

Økonomiske rammer til Statens vegvesen. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2009-kr.

	Plan-forslaget	NTP 2010–2013	NTP 2014–2019	NTP 2010–2019
Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. ¹	5 772	5 772	5 772	5 772
Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	427	427	427	427
Post 30 Riksveginvesteringer ²	3 041	6 234	7 817	7 184
Store investeringsprosjekt	1 451	4 309	5 434	4 984
Programområder	1 398	1 733	2 191	2 008
Ikke rutefordelte midler	192	192	192	192
Post 31 Rassikring	192	1 000	1 000	1 000
Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene	0	248	839	603
Post 72 Kjøp av riksvegferjetjenster ¹	375	412	412	412
Sum kap. 1320 SVV	9 807	14 093	16 267	15 398

¹ Anslått beløp der det er lagt til grunn foreslått klassifisering som følge av forvaltningsreformen.

² Post 30 Riksveginvesteringer inkluderer bidrag til Bjørvikaprojektet over post 35, samt post 36 E16 over Filefjell og post 37 E6 vest for Alta.

JERNBANEVERKET

JBVs stamnettsutredning beskriver et totalt investeringsbehov på mellom 80 og 105 mrd. 2006-kr fram mot 2040 for å skape en konkurransekraftig jernbanetransport. JBV opplyser i planforslaget at dersom stamnettsutredningen skal følges opp kreves om lag 5 mrd. kr årlig til investeringer i planperioden. Endringer i kostnadsnivå de senere årene, herunder erfaringer fra igangsatte utbyggingsprosjekter, tilsier i følge JBV at kostnadene vil være vesentlig høyere i forhold til 2006-anslagene. Investeringsbehovet på mellom 80 og 105 mrd. kr vil derfor være for lavt. Det gjøres oppmerksom på at for mange av prosjektene som inngår i stamnettsutredningen foreligger

kun grove anslag, og det foreligger heller ikke planunderlag.

JBV peker i planforslaget på at jernbanenettet står ovenfor et omfattende fornyelsesbehov dersom det ikke skal oppstå feil, og dermed dårlig regularitet og punktlighet i togtrafikken. Innenfor planrammen prioriterer derfor JBV en styrking av drift og vedlikehold på bekostning av investeringene. Regjeringen følger opp JBV's satsing på drift og vedlikehold. I tillegg økes jernbaneinvesteringene betydelig.

Tabellen nedenfor viser JBV's prioriteringer innenfor beregningstekniske rammer i planforslaget og fordeling innenfor rammene i stortingsmeldingen om NTP 2010–2019.

Økonomiske rammer til Jernbaneverket. Årlig gjennomsnitt. Mill. 2009-kr.

	Plan-forslaget	NTP 2010–2013	NTP 2014–2019	NTP 2010–2019
Post 23 Drift og vedlikehold	4 181	4 181	4 181	4 181
Post 30 Investeringer ¹	1 736	4 602	5 320	5 033
Store investeringsprosjekt	904	3 620	4 280	4 016
Programområder	832	982	1 040	1 017
Sum kap. 1350 JBV	5 917	8 783	9 501	9 214

¹ Post 30 Investeringer inkluderer post 31 Nytt dobbeltspor Oslo-Ski

KYSTVERKET

Kystverkets stamnettsutredning viser at det er et behov for 2062 mill. 2009-kr til farledstiltak. I arbeidet frem mot Stortingsmeldingen har imidlertid Kystverket gjort nye kostnadsoverslag og kartlagt nye flaskehalsar i farledene. Behovet for bevilgninger til farledsutbedringer har derfor økt siden ferdigstillingen av stamnettsutredningen. Videre fremgår det i planforslaget at det er et vedlikeholdsetterslep på om lag 1 mrd. 2006-kr. Gjennom etatens arbeid med

NTP 2010–2019 har det fremkommet at dette er noe høyere, og blir i stortingsmeldingen anslått til 1,6 mrd 2009-kroner.

Videre blir det i planforslaget identifisert et behov for fornying av utstyr ved trafikksentralene.

Innenfor planrammen prioriterer Kystverket vedlikehold og fornying. Regjeringen følger opp dette i stortingsmeldingen. I planperioden legges det opp til å styrke Kystverkets budsjetter til navigasjonsinstallasjoner fra i underkant av 300 mill. kr til 342 mill. kr

årlig. Dette vil opprettholde den høye driftssikkerheten, og være med på å redusere vedlikeholdsetterlepet. Videre vil trafikksentralene bli fornyet i henhold til Kystverkets anbefalinger, og etatens fartøy vil bli erstattet med nye og mer effektive multifunksjonelle fartøy.

Samtidig som det satses på vedlikehold og fornying har regjeringen lagt opp til bruke 2860 mill. kr på farledsutbedringer i planperioden og om lag 115 mill. kr årlig i gebyr- og avgiftsreduksjoner for å styrke sjøtransportens konkurransevne.

Statlig ramme for Kystverket fordelt etter virksomhetsområder. Mill. 2009-kr

	Planforslaget-	NTP 2010–2013	NTP 2014–2019	NTP 2010–2019
Fiskerihavner	122	131	158	147
Tilskudd fiskerihavner	33	47	56	52
Farleder	76	274	294	286
Navigasjonsinstallasjoner	191	300	370	342
Fartøy	-	54	54	54
Navigasjons- og meldingsystem	5	8	8	8
VTS (Trafikksentraler)	20	46	46	46
Transportplanlegging, kystforvaltning og adm.	103	150	150	150

Spørsmål 16. Klimautfordringer

Jf. s. 22 i meldingen om klimautfordringer: "Transportetatens prioriteringer vil i liten grad påvirke klimagassutslippene. Med kraftige tiltak og virkemidler utenfor transportetatens ansvarsområde, er det trolig mulig og nå målet om en reduksjon på 2,5-4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2020. Generelt økte transportkostnader vil imidlertid svekke norsk næringslivs konkurransevne.

- Hvilke "kraftige" tiltak er det snakk om?
- Hvordan vil disse tiltakene påvirke næringslivets transportkostnader?
- Hvordan er transportmidlene direkte og indirekte energibruk brukt i plandokumentets prioriteringer av statlige investeringer?"

Svar:

- Hvilke "kraftige" tiltak er det snakk om?

Omtalen på s. 22 refererer til transportmodellberegninger transportetatene gjennomførte i forbindelse med forslaget til Nasjonal transportplan 2010-2019.

Beregningene viser bl.a. effektene av en høyere drivstoffpris, økte satser i bomringene rundt de største byene, reduserte kollektivsatser og en mer restriktiv parkeringspolitikk

- Hvordan vil disse tiltakene påvirke næringslivets transportkostnader?

Som en illustrasjon fikk etatene gjennomført beregninger med transportmodellene av effektene av en tredoblet drivstoffpris. I følge modellene vil det kunne medføre at transportkostnadene ved innlands godstransport i Norge øker med i størrelsesorden 10 pst., men varierende etter varegruppe. Imid-

lertid er det stor usikkerhet knyttet til så store endringer i prisnivået.

Mer målrettede tiltak for å begrense biltrafikken, som køprising i de største byområdene, vil kunne ha betydelig effekt i forhold til å redusere biltrafikken og dermed klimagassutslippene. Også næringslivet vil få økte kostnader, men dette må vurderes opp mot reduserte køkostnader.

Spørsmål 17. Mer om KS1-ordningen

Jf. side 20 i meldingen.

- Hvordan sikrer Regjeringen at bruk av KS1 ikke blir politisk styrende før prosjekter er politisk behandlet?
- Hvordan vil Regjeringen sikre at utvalg av alternativ løsning og vurdering av alternativ konseptløsning ikke blir politisk styrt av fagetatene, men gjennom en uavhengig og åpen prosess?

Svar:

Dokumentet som skal underlegges ekstern kvalitetssikring i samferdselssektoren, konseptvalgutredningen (KVU), skal som hovedregel utformes av Samferdselsdepartementets etater. Utredningene skal utarbeides gjennom en åpen prosess der vedkommende etat involverer berørte, brukere, interessegrupper, lokale myndigheter og andre myndigheter. En åpen prosess har vært ansett som helt sentralt for å oppnå en god drøfting lokalt og regionalt mht. spesielt det prosjektutløsende behovet, samtidig som en sikrer en god bredde i etatens faglige tilnærming i saken.

KS1-ordningen forutsetter at etatene utarbeider KVUer som gir en balansert faglig framstilling av alle sentrale sider i saken. I kartleggingen av konseptuelle løsninger skal hele mulighetsrommet dekket.

Det er videre et absolutt krav at firmaene som utfører kvalitetssikringen skal være uavhengige. Det innebærer blant annet at de tidligere ikke kan ha hatt oppdrag knyttet til det aktuelle prosjektet for andre oppdragsgivere, og at de også forplikter seg til å avstå fra slike oppdrag i fremtiden.

Samferdselsdepartementet følger i samråd med Finansdepartementet etatenes arbeid fortløpende for å sørge for at intensjonen med ordningen blir fulgt opp.

Spørsmål 18. Rammefordeling statlige midler - Jernbaneverket

Jf. tabell 1.1. i meldingen som viser rammefordeling i årlig gjennomsnitt. Det er ønskelig å få splittet posten "Jernbaneverket" i følgende kategorier:

- Drift
- Administrasjon
- Vedlikehold
- Investeringer

Svar:

I tabell 6.3 på side 70 i St. meld. nr. 16 (2008–2009) er den gjennomsnittlige årlige økonomiske rammen til Jernbaneverket fordelt på post 23 Drift og vedlikehold og post 30+31 Investeringer. I tabell 6.4 er den gjennomsnittlige årlige rammen til post 23 Drift og vedlikehold ytterligere fordelt på henholdsvis drift og vedlikehold. Jernbaneverket har ikke grunnlag for å skille ut administrasjon i en egen kategori. Dette gjøres heller ikke i de årlige statsbudsjetter for Jernbaneverket.

Spørsmål 19. Samlede investeringer riksveg – detaljert spesifisering

- Det er ønskelig med en mer detaljert spesifisering av de samlede beløpene til riksveginvesteringer som er listet opp i tabell 1.2 i meldingen

Svar:

Tabell 10.2, s.196-197 i meldingen, spesifiserer rammene til riksveg- og jernbaneeinvesteringer (eksklusive rassikring) på vegruter og jernbaner i korridorene. Videre gis det i tabell 10.3, s.198-199, en oversikt over nye store riksveg-, jernbane- og farleds-prosjekter (prosjekter over 200 mill kr) som startes opp i første fireårs periode fordelt på korridorene. 38 av i alt 49 prosjekter gjelder utbygging av riksveger (inkl to prosjekter med 100 pst. bompengefinansiering). I tillegg kommer fire store rassikringspro-

sjekter, se tabell 10.6 på side 206. De samlede rammene til rassikring er fordelt på vegruter i tabell 10.5 på s.206. Rammer til ulike programområder på riksvegnettet (tidligere benevnt mindre, målrettede tiltak) er fordelt på korridorer i tabell 10.4 på s.205.

- Det er ønskelig med en fullstendig oversikt, brutt ned på enkeltprosjekt innenfor hver transportkorridor.

Svar:

Det vises til svar på spørsmål 5 og 86.

Spørsmål 20. Investeringstiltak – samleposter

I pkt 1.2.6 i meldingen er det listet opp samleposter for investeringstiltak i fire strekpunkter som kommer i tillegg til store investeringsprosjekter i tabell 1.2.

- Det er ønskelig med en mer detaljert spesifisering av strekpunktene, og en oversikt som viser detaljene fordelt på transportkorridor og/eller fylke.

Svar:

Første strekpunkt: Den årlige rassikringsrammen på 1 mrd kr fordeles med 500 millioner på riksveger og 500 millioner kroner til fylkesvegene. Angående fordelingen av de statlige rassikringsmidlene vises til svar på spørsmål 19 i).

Andre strekpunkt: Fordelingen av rammen til ulike programområder er gjengitt i tabell 6.7 på side 77 i meldingen. Angående fordeling på korridorer vises til svar på spørsmål 19 i). Detaljeringen av tiltakene vil bli foretatt gjennom Statens vegvesens utarbeidelse av handlingsprogrammet for første fireårs periode.

Tredje strekpunkt: Fordelingen av rammen til programområder er vist i tabell 6.5 på s.72 med en omtale av kapasitetsøkende tiltak og andre tiltak innenfor jernbanens programområder på s.73 og s.207 nederst. Det planlegges bygget eller forlenget i størrelsesorden 45 kryssingsspor spesielt for godstog i planperioden. Dette gjelder særlig følgende strekninger: Oslo – Bergen, Oslo – Kristiansand – Stavanger og Oslo – Trondheim – Bodø. Detaljeringen vil skje i forbindelse med Jernbaneverkets utarbeidelse av handlingsprogram for første fireårs periode.

Fjerde strekpunkt: I strekpunkt fire fremgår det at det i planperioden vil være en sterk økning i investeringene i farledene. Nedenfor følger en oversikt over de 42 farledstiltak som er planlagt i perioden. Midlene til disse farledstiltakene inngår i tabell 1.2.

Første del av planperioden 2010-2013

Prosjekt	Korridor	Fylke
Gisundet og Rystraumen	8	Troms
Sandnessundet	8	Troms
Finnsnesrenna	8	Troms
Harstadbotn	8	Troms
Salttønna	8	Nordland
Torgværleden	7	Nordland
Lepsøyrevet	4	Møre og Romsdal
Åramsundet	4	Møre og Romsdal
Måløysundet , Trollebøflua	4	Sogn og Fjordane
Måløysundet, under Måløybrua	4	Sogn og Fjordane
Skatestraumen/Hornellflua	4	Sogn og Fjordane
Flora/Leiskjærgrunnen	4	Sogn og Fjordane
Vatlestraumen	4	Hordaland
Karmsundet, Husøy/Melandsflua (oppstart)	4	Rogaland
Karmsundet, nord om Karmsund bru	4	Rogaland
Karmsund ,Vestre Storesundflu	4	Rogaland
Borg havn, Røsvikrenna del 1)	1	Østfold

Andre del av planperioden 2014-2019

Prosjekt	Korridor	Fylke
Tana	8	Finnmark
Honningsvåg havn	8	Finnmark
Tjeldsundet nord	8	Troms
Grøtøyleia	8	Nordland
Raftsundet (oppstart)	8	Nordland
Olstokvær, Meløy	7	Nordland
Bodø havn (to prosjekter)	7	Nordland
Risværflua, Nærøy	7	Nord-Trøndelag
Haverskjærgr./Humulråsa, Vikna/Nærøy	7	Nord-Trøndelag
Leiskjærgrunnen, Bjugn	7	Sør-Trøndelag
Innseiling Ålesund	4	Møre og Romsdal
Djupflua, Giske	4	Møre og Romsdal
Ringholmen, Aure	4	Møre og Romsdal
Vaulane, Herøy	4	Møre og Romsdal
Ytre Steinsund, Solund	4	Sogn og Fjordane
Skatestraumen, Bremanger	4	Sogn og Fjordane
Stad skipstunnel (oppstart)	4	Sogn og Fjordane
Færøyfluene, Askøy	4	Hordaland
Karmsundet, Husøy/Melandsflua (ferdigstilling)	4	Rogaland
Stavanger havn/Risavika	3	Rogaland
Innseiling Farsund havn	3	Vest-Agder
Innseiling Grenland (oppstart)	3	Telemark
Innseiling Oslo, Gåsøyrenna	1	Akershus
Borg havn, del 2	1	Østfold

Spørsmål 21. Innsats og konsekvenser/tiltak

I pkt. 1.2.6 i meldingen beskrives en liste over hva innsatsen innen vegsektoren, jernbanesektoren og sjøtransporten bl.a. vil føre til. Det er ønskelig med en oversikt som for hver av de tre nevnte transportgrener viser:

- Hva totalkostnaden for hvert enkelt av de angitte strekpunktene er (eksempelvis – at 350 km riksveg blir rusta opp slik at den får "gul midtstripe").
- Hvor stor andel av resultatene angitt i hvert enkelt strekpunkt som vil bli fullført i første 4-årsperiode.

Svar:**JERNBANE**

Ad. pkt.1.2.6, side 15, innsatsen i jernbanesektoren:

45 nye kryssingsspor tilrettelagt spesielt for godstog:

Det har her sneket seg inn en feil i sammendraget. Det skulle ha stått 45 nye eller forlengede kryssingsspor og ikke henvist til antall km. Som et ledd i strategien for å doble godskapasiteten på hovedstrekningene legges det opp til å bygge eller forlenge 34-49 kryssingsspor i hele planperioden 2010-2019.

- Kostnadsrammen er satt til 4 850 mill. 2009-kr.
- Dette vil resultere i anslagsvis 15-20 kryssingssportiltak i første og 19-29 kryssingssportiltak i andre del av planperioden.

144 km nye baner, av dette 116 km dobbeltspor:

- investeringskostnader totalt i planperioden for nye enkelt- og dobbeltspor som ferdigstilles i 2010-2019, er om lag 34 250 mill. 2009-kr.
- I første del av planperioden forutsettes ferdigstilt 37 km nytt dobbeltspor (Lysaker stasjon, Lysaker – Sandvika, Barkåker – Tønsberg, Holm – Holmestrand, Sandnes – Stavanger og Bergen stasjon – Fløen), og 5,7 km nytt enkeltspor (Gevingsåsen tunnel).

Øke oppetiden fra 98,5 pst til 99,3 pst:

- Beregningen er basert på en totalvurdering av tiltakene i stortingsmeldingen, og er vanskelig å kostnadsberegne separat.
- Mål for oppetid etter første del av planperioden er 99,2 pst.

Betydelige reisetidsreduksjoner i InterCity-området:

- Reisetidsreduksjonene i InterCity-området er i tabell 5.6, jf. side 55, oppgitt til:
 - Oslo-Skien: 42 minutter
 - Oslo-Halden: 18 minutter

- Oslo-Lillehammer: 10 minutter.

Det største bidraget til kjøretidsreduksjonene er nye enkelt- og dobbeltsporprosjekter. Totale kostnader i planperioden for dem som ferdigstilles i InterCity-området, er om lag 31 950 mill. 2009-kr.

- Dobbeltsporutbyggingen i Vestkorridoren, som slutføres i første del av planperioden, gir 7 minutter redusert kjøretid for tog mellom Oslo og Asker. Sammen med slutføring av dobbeltsporprosjektene Barkåker – Tønsberg og Holm – Holmestrand på Vestfoldbanen reduseres kjøretiden med om lag ett kvarter mellom Oslo og Skien i første del av planperioden. Øvrige prosjekter i InterCity-området slutføres i henhold til planen i andre del av planperioden.

Veg

- Nedenfor følger grove anslag for satsingen på ulike innsatsområder innenfor vegsektoren i perioden 2010-2019, jf. strekpunktene i kapittel 1.2.6. Siden prioriteringene innenfor blant annet programområdene først blir nærmere konkretisert gjennom Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet, vil Samferdselsdepartementet understreke at det er knyttet stor usikkerhet til de oppgitte anslagene.

- *350 km riksveg vil bli rustet opp slik at den får gul midtlinje*

Det er lagt til grunn at breddeutvidelser som del av store prosjekter vil føre til at om lag 250 km riksveg får gul midtlinje i perioden 2010-2019. I tillegg er det lagt til grunn at mindre prosjekter innenfor programområdet mindre utbedringer vil føre til at om lag 100 km riksveg får gul midtlinje. De fleste av de store prosjektene som innebærer at en strekning får gul midtlinje, omfatter langt mer omfattende tiltak enn breddeutvidelse. Følgelig vil det være store kostnadsforskjeller fra prosjekt til prosjekt, eksempelvis fra en gjennomsnittskostnad på 3 500 kr pr. løpemeter for enkle breddeutvidelsestiltak til 40-80 000 kr pr. løpemeter for større prosjekter med vegbredde 8,5 m (jf. Samferdselsdepartementets svar på spørsmål nr. 57). Det er derfor nærmest umulig å anslå hvor stor del av rammen som er prioritert ut fra ønsket om å få gul midtlinje på riksvegnettet.

- *230 km riksveg vil bli bygd ut til firefelts veg*
Samlet økonomisk ramme til de prosjektene som fører til bygging av 230 km firefelts veg i perioden 2010-2019 er om lag 42 mrd. kr, hvorav om lag 15 mrd. kr i statlige midler. Beløpene er ekskl. forutsatte midler til E18 Bjørvikaprojektet og rv 150 Ulvensplitten – Sinsen i Oslo, der det er firefelts veg i dag.

- *80 km riksveg vil bli sikret mot ras*
Det er lagt til grunn 5,2 mrd. kr til rassikring i perioden 2010-2019, hvorav 5 mrd. kr i statlige midler. 80 km utgjør lengden på de rassikringsprosjektene som har en viss utstrekning.
- *Om lag 500 km nye gang- og sykkelveger*
500 km omfatter også merking av sykkelfelt i gater, noe som koster vesentlig mindre enn bygging av gang- og sykkelveger. Videre er det lagt til grunn at om lag 150 km bygges som del av større vegprosjekter. Det er forutsatt 2,9 mrd. kr til programområdet gang- og sykkelveger i perioden 2010-2019. Dersom det legges til grunn en gjennomsnittskostnad på 15 000 kr pr. løpemeter for gang og sykkelveger som inngår i større prosjekter, vil det til sammen bli benyttet om lag 5 mrd. kr til dette formålet i perioden 2010-2019.
- *750 km riksveg vil bli utbedret med midtrekkverk eller merket sperreområde/midtmarkering*
Det er lagt til grunn etablering av om lag 250 km midtrekkverk og om lag 500 km merket sperreområde/midtmarkering på to- og trefelts veger i perioden 2010-2019. Dersom det legges til grunn en gjennomsnittskostnad på 17 000 kr pr. løpemeter for midtrekkverk og 3 500 kr pr. løpemeter for merket sperreområde/midtmarkering, vil det bli benyttet om lag 6 mrd. kr til disse formålene i perioden 2010-2019. Det er lagt til grunn at deler av dette finansieres som del av større vegprosjekter.
- *1 500-2 000 bussholdeplasser på riksvegnett vil bli oppgradert til ønsket standard for universell utforming*
Dersom det legges til grunn en gjennomsnittskostnad på 300 000 kr pr. holdeplass, vil det bli benyttet 450-600 mill. kroner til oppgradering av holdeplasser i perioden 2010-2019.
- *80 km nye kollektivfelt på riksvegnettet*
Dersom det legges til grunn en gjennomsnittskostnad på 10 000 kr pr. løpemeter, vil det bli benyttet om lag 800 mill. kroner til bygging av kollektivfelt i perioden 2010-2019.
- *Nær halvparten av reisetidsgevinstene i Statens vegvesens stamvegutredning vil bli realisert*
De aller fleste av de store riksvegprosjektene bidrar til reisetidsgevinster, i større eller mindre grad. Som hovedregel er det imidlertid andre forhold enn reisetid som er hoved-

årsaken til at et prosjekt blir prioritert. Det er derfor nærmest umulig å anslå hvor stor del av rammen som er prioritert ut fra reisetidsgevinster.

De prosjektene som bidrar med reisetidsgevinster på mer enn 10 minutter, er E6 Ringeby – Otta, rv 7 Sokna – Ørgenvika, E134 Gvammen – Århus, E136 Tresfjordbrua, E6 Bru over Rombaken og E6 Indre Nordnes – Skardalen. Samlet økonomisk ramme til disse prosjektene i perioden 2010-2019 er om lag 10 mrd. kr, hvorav om lag 5 mrd. kr i statlige midler.

- Statens vegvesen arbeider nå med handlingsprogrammet for perioden 2010-2019. I den forbindelse vil tiltakene innenfor de ulike programområdene bli nærmere konkretisert, spesielt for perioden 2010-2013. Et forslag til handlingsprogram skal etter planen foreligge rundt 15. mai 2009. Før dette foreligger, vil det ikke være mulig å anslå hva som kan oppnås i første fireårsperiode.

Sjø

Innsatsen i sjøtransporten vil sikre sikkerhet og fremkommelighet for sjøtransporten gjennom 42 farledsprosjekter. Videre vil regjeringen styrke næringsaktiviteten langs kysten gjennom 20 fiskerihavnetiltak. Det er anslått at de 42 farledstiltakene vil koste 2 860 mill. kroner, mens fiskerihavnetiltakene er anslått til koste 1 470 mill. kroner.

17 farledstiltak er planlagt fullført i første 4-årsperiode. Videre vil ett prosjekt ha oppstart i første fireårsperiode og bli sluttført i siste seksårsperiode. 20 prosjekter vil starte opp og bli fullført i siste del av planperioden. Fire prosjekter vil bli startet opp i siste seksårsperiode, men bli sluttført etter 2019.

Åtte av fiskerihavneprosjektene er planlagt fullført i første 4-årsperiode. Ett tiltak vil starte opp i første fireårsperiode og bli fullført i siste del av perioden. 10 prosjekter vil bli startet opp og fullført i siste seksårsperiode. Ett tiltak vil startes opp i siste del av planperioden og bli fullført etter 2019.

Spørsmål 22. Regional utvikling

Under pkt. 1.2.3 og 8.1 i meldingen står det at "Regjeringa legg opp til ei særleg satsing i distrikt med stor avstand til større marknader, nedgang i folketal eller omstruktureringar i nærings- og arbeidslivet."

Det bes om en redegjørelse for

- Hvilke distrikter som omtales

- Hvilke områder/distrikter/regioner Regjeringen vil nedprioritere for å få til en slik "særleg satsing" i distriktene omtalt i pkt. i).

Svar:

Regjeringen mener at en kraftig satsing på investeringer og vedlikehold i infrastruktur er viktig for å utnytte mulighetene for økt verdiskapning som finnes over hele landet, og for å øke attraktiviteten ved å bo og arbeide i distriktene. Dette er en underliggende premiss ved prioritering av de enkelte prosjekter og ved den kraftige økningen av innsatsen til rasikring, snarere enn en avgrensning av enkelte geografiske områder.

Med de økonomiske rammene som er lagt til grunn i NTP vil det bli en kraftig økning i innsatsen i alle områder av landet.

NTP innebærer videre en differensiering av innsatsen mellom geografiske områder ved at det satses særlig på veg i distriktene og på gode kollektivløsninger og jernbane i byene med pendlingsomland.

Spørsmål 23. Bidrag Avinor – Bru over Rombaken

Er det slik at Avinor (ref. krav om nedleggelse av Narvik lufthavn) på noen måte vil måtte bidra økonomisk til bygging av bru over Rombaken (omtalt under punkt 10.4.9.1), og ev. på hvilken måte og med hvor stort beløp?

Svar:

Samferdselsdepartementet har i NTP lagt opp til å legge ned Narvik lufthavn, Framnes, når det blir bygget bru over Rombakfjorden. Nedlegging av lufthavnen i bytte mot bygging av bru over Rombakfjorden, er ønsket lokalt og forankret i vedtak i Narvik kommune. En nedlegging av lufthavnen er derfor i tråd med Soria Moria-erklæringen til regjeringen. Brua vil gi kortere kjøretid mellom Narvik og lufthavnen på Evenes, og en avvikling av Narvik lufthavn, Framnes, er satt som en forutsetning for finansieringspakken for den nye brua. Lufthavnen bør legges ned før store investeringer må gjennomføres og slik at nødvendige økonomiske bidrag til bygging av brua sikres. I NTP vises det videre til at en avvikling av Narvik lufthavn Framnes, vil styrke trafikkgrunnlaget på Harstad/Narvik lufthavn, Evenes, noe som kan gi grunnlag for flere ruter, høyere frekvens og lavere priser slik at det samlede transporttilbudet i regionen styrkes.

En avvikling av lufthavn på Narvik vil gi besparelser for Avinor, som driver lufthavnen med underskudd, og for departementet som kjøper flyruter der (til og fra Bodø). Størrelsen på besparelsene og på hvilken måte de eventuelt kan tas ut og tilføres bru-prosjektet er ikke klart på nåværende tidspunkt, jf.

svar på spørsmål 24. Finansieringsbidrag fra Avinor har vært vurdert. Samferdselsdepartementet har kommet til at det ligger utenfor Avinors vedtektsfestede virkeområde å overføre midler direkte til utbygging av veganlegg som ikke ligger i tilknytning til luftfartsanlegg. Imidlertid vil det kunne være aktuelt å ta ut deler av Avinors besparelse som følge av lufthavnnedleggelsen, som utbytte til staten.

Spørsmål 24. Annen finansiering – E6 bru over Rombaken

Tabell 10.45 beskriver at 1,48 mrd. kroner skal komme fra "annen finansiering".

- Hva består denne finansieringen i?

Svar:

I transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 ble det lagt til grunn et kostnadsoverslag for prosjektet på om lag 1 700 mill. 2007-kroner. Ved en økning i den økonomiske rammen for etatens planarbeid på 20 pst. ble det foreslått 500 mill. kroner i statlige midler til prosjektet i siste seksårsperiode. Restbehovet på 1 200 mill. kroner var foreløpig lagt til grunn finansiert med 700 mill. kroner i bompenger, 450 mill. kroner i tilskudd fra Avinor som kompensasjon for nedlegging av Narvik lufthavn, og 50 mill. kroner i tilskudd fra Narvik kommune.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) er det lagt til grunn et kostnadsoverslag på om lag 2 200 mill. 2009 mill. 2009-kroner, som er forutsatt finansiert med 720 mill. kroner i statlige midler og 1 480 mill. kroner i annen finansiering. Forslaget er basert på den foreløpige finansieringsplanen for prosjektet i transportetatens planforslag, og det er ikke foretatt noen nærmere vurdering av fordelingen mellom bompenger, tilskudd som følge av besparelser ved nedlegging av Narvik lufthavn, og tilskudd fra Narvik kommune, jf. også svar på spørsmål 23.

Som det går fram av St.meld. nr. 16 (2008–2009) har Narvik kommune gått inn for at det blir arbeidet videre med et opplegg for delvis bompengefinansiering av prosjektet.

Samferdselsdepartementet vil ta initiativ til en dialog med berørte parter med sikte på å komme fram til et omforent finansieringsopplegg for prosjektet.

Spørsmål 25. Sunnhordland lufthavn

I meldingen legges det opp til at Sunnhordland lufthavn på Stord skal få en årlig statsgaranti for driften opp mot 12 mill. kroner.

- Det er ønskelig med en nærmere presisering av hvilke typer kostnader flyplassen kan påregne å få dekket innenfor garantisummen.

- Kan eksempelvis flyrutekjøp eller tilskudd til drift av flyselskap påregnes dekket innenfor garantien?

Svar:

Departementets utgangspunkt er at det er Sunnhordland Lufthavn AS (SLAS) som skal motta kompensasjon for å inngå en avtale med staten der selskapet forplikter seg til å drive en lufthavn som ikke er kommersielt drivbar. Reglene om offentlig støtte krever at det gjøres klart at selskapet påtar seg å yte et bestemt sett av tjenester av såkalt "allmenn økonomisk betydning".

Departementet legger til grunn at det er adgang til, og kanskje også hensiktsmessig, å definere det å drive lufthavnen som sådan som tjeneste av allmenn økonomisk betydning. Spørsmålet er i neste omgang om, og i så fall i hvilken grad, det i tillegg er rettslig nødvendig å liste opp de enkelte deltjenestene i den avtalen som inngås.

Drift av eventuell virksomhet som ikke er en nødvendig del av det å drive en lufthavn i tråd med gjeldene luftfartslovgivning vil lett falle utenfor det som er naturlig å forstå som tjenester av allmenn økonomisk betydning. Videre kan det være naturlig at staten definerer krav til åpningstider og hvilke avgifter som skal tas for de tjenestene som ytes.

Ut over disse generelle utgangspunktene er det foreløpig vanskelig å si hvordan de tjenestene det vil bli gitt kompensasjon for bør avgrenses og spesifiseres. Til det har departementet foreløpig ikke tilstrekkelig informasjon om måten lufthavnen drives på og om økonomien til SLAS. Departementet vil ha en dialog med SLAS i prosessen.

Som det fremgår av Nasjonal transportplan punkt 10.1.3 er driften av de såkalte AFIS-tjenestene (flygeinformasjonstjenester) en type virksomhet som ikke har økonomisk formål. Av dette følger det at reglene om offentlig støtte ikke gjelder for disse tjenestene. Departementet har ikke tatt stilling til om

Spørsmål 27. Trafikktall fjelloverganger

Hva er de siste tilgjengelige trafikktall på fjellovergangene på E16, rv 7, rv 52, rv 50 og rv 134? Det er ønskelig med tall for sommer- og vintertrafikk.

Svar:

Trafikktallene framgår av tabellen under.

Fjellovergang	Døgntrafikk februar 2008 (kjt.)	Døgntrafikk juli 2008 (kjt.)	Årsdøgn-trafikk 2008 (kjt.)	Andel tunge biler 2008 (pst.)
E16 Filefjell	646	1 555*)	719	20,6
Rv 7 Hardangervidda	259	2 350	810	16,0
Rv 52 Hemsedalsfjell	852	1 861	978	31,4
Rv 50 Hol – Aurland	193	954	373	10,5
E134 Haukelifjell	782	3 236	1 356	21,8

*) Oppgitt døgntrafikk er fra juli 2007.

støtte til drift av AFIS-tjenesten på Stord lufthavn bør reguleres i den avtalen det er vist til ovenfor, eller bestå som en del av den mer generelle støtteordningen som har vært praktisert til nå.

Fordi departementet tar sikte på å gi støtte til driften av selve lufthavnen, er det i utgangspunktet ikke meningen å gi støtte til drift av flyruter, og dermed til flyselskaper. Denne tilnærmingen skyldes blant annet at det er ulike regelsett som definerer hvordan og hvor mye støtte som kan gis til henholdsvis lufthavner og flyselskaper. I tillegg er det også slik at støtte som gis etter ett av disse regelsettene ikke kan kumuleres med støtte gitt til (i realiteten) samme formål etter et annet regelsett. Her ligger det flere avgrensningsspørsmål som vil måtte løses i dialog med lufthavnselskapet.

Spørsmål 26. Vossebanen

Statsråd Navarsete fremhevet på sin pressekonferanse viktige tiltak på Vossebanen. Banen er omtalt en rekke steder i NTP, mest konkret i punkt 10.4.6.3.

- Det bes om en spesifisering av hvilke konkrete tiltak som vil bli gjennomført på Vossebanen, og i hvilken periode tiltakene vil bli gjennomført.

Svar:

I NTP 2010-2019 legges det opp til å starte opp utbyggingen til dobbeltspor Bergen-Arna, medregnet Arna kryssingsspor i første fireårsperiode og fullføre prosjektet i siste seksårsperiode. I tillegg er det aktuelt med bygging/ forlengelse av 1-2 kryssingsspor vest for Voss. I hvilken periode disse tiltakene vil bli gjennomført, blir nærmere avklart i Jernbaneanverkets arbeid med handlingsprogrammet. Mest sannsynlig vil disse komme i siste seksårsperiode. I tillegg er det aktuelt å bruke midler til en rekke tiltak knyttet til bl.a. rassikring, sikring av planoverganger og stasjoner, men omfang og fordeling på planperioder vil bli nærmere avklart i Jernbaneanverkets handlingsprogram til NTP 2010-2019.

Spørsmål 28. Rammebetingelser – Solidarisk prinsipp

Under pkt. 7.4.1 skriver departementet at "avgifter og andre rammebetingelser skal bygge på et solidarisk prinsipp ..."

Hva menes med dette i denne sammenhengen?

Svar:

Begrepet "solidarisk prinsipp" er særlig knyttet til luftfarten og viser til at det i Avinor skjer en intern samfinansiering mellom de bedriftsøkonomisk lønnsomme lufthavnene og de lufthavnene som har for lavt trafikkgrunnlag til å sikre kostnadsdekning. Ordningen innebærer at de bedriftsøkonomisk ulønnsomme lufthavnene i dag tilføres over en milliard kroner årlig. De viktigste begrunnelsene for dagens system er regionalpolitiske og finansielle hensyn. Staten skal fremdeles ha det overordnede ansvaret for å tilby en landsomfattende infrastruktur gjennom eierskapet i Avinor AS.

Spørsmål 29. Beredskap – Kritisk infrastruktur

Det kan i teksten under hele kap. 7.5 i meldingen synes som om arbeid med beredskap knyttet til kritisk infrastruktur er under utarbeidelse, eller at slikt arbeid vil finne sted en gang i fremtiden. Under pkt. 7.5.2 heter det f.eks. at "Det må innen alle nivåer i sektoren finnes beredskaps- og kriseplaner og gjennomføres øvelser og risiko- og sårbarhetsanalyser. Det arbeides allerede med dette i både departement, transportetater og virksomheter".

- Kan departementet bekrefte at Regjeringen i dag er forberedt på og profesjonelt vil kunne håndtere eventuelle naturlige eller menneskeskapt kriser som rammer eller lammer kritisk infrastruktur i Norge?

Svar:

Regjeringen har de siste årene arbeidet med oppfølging av NOU 2006:6 Når sikkerheten er viktigst, som omhandlet beskyttelse av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjoner. I tillegg til rene fysiske sikringstiltak rundt kritisk infrastruktur, som den enkelte infrastruktureier og/eller operatør er ansvarlig for å gjennomføre, er det også gjort organisatoriske grep for å styrke den nasjonale krisehåndteringsevnen. De strategiske elementene *Regjeringens kriseråd*, *Krisestøtteenheten* og konseptet *lederdepartement* ble presentert i St.meld. nr. 37 (2004–2005) Flodbølgekatastrofen i Sør-Asia og sentral krisehåndtering, og vedtatt av Stortinget i 2005. Elementene har årlig blitt øvet, senest under Sivil nasjonal øvelse 2008, der scenarioet var knyttet til et massivt angrep på digital infrastruktur. Evalueringer etter øvelser, som etter Øvelse Oslo 2006, hvor et omfat-

tende terrorscenario ble øvd, og nevnte Sivil nasjonale øvelse i 2007 og 2008, viser at Regjeringen er forberedt, og at det eksisterer en god grunnberedskap. Slike evalueringer er svært viktige ved at de avdekker forbedringspunkter de ulike sektorene kan arbeide videre med for å styrke sin krisehåndteringsevne.

Både redusert kapasitet i, eller totalt bortfall av en kritisk infrastruktur skaper utfordringer for myndighetene, i tillegg til at det er en belastning for brukere og andre berørte.

Regjeringen arbeider målrettet for å sikre kunnskap om risiko og sårbarhet knyttet til kritisk infrastruktur, og om egen krisehåndteringsevne. Det vil i perioden gjennomføres en rekke analyser, prosjekter, sektorinterne og nasjonale øvelser for ytterligere å styrke kompetansegrunnlaget. Gjennom økt kunnskap, blant annet om hvilke strekninger og objekter som utgjør kritisk infrastruktur i Norge og ulike scenarioer som kan ramme dem, kan departementene og sektoren som sådan bli bedre til å håndtere kriser. I den nasjonale beredskapsplanleggingen er det viktig å være forberedt på å kunne håndtere både naturlige og menneskeskapt kriser. Robusthet som bygges inn i kritisk infrastruktur forventes å kunne forebygge utilsiktede og tilsiktede hendelser.

Spørsmål 30. Økonomiske rammer

Under kap. 6, kulepunkt 11 side 64, er det omtalt å avsette 5 126 mill. kroner per år til investeringer, drift og vedlikehold av fylkesvegnettet. Dette er tilsvarende budsjettet for 2009. For riksvegene, som staten fremdeles vil være eier av, beregnes det en jevn økning i totalsommene for investering, drift og vedlikehold i 10-års-perioden. Når fylkesvegene foreslås tildelt midler på 2009-nivå gjennom hele 10-års-perioden, vil det være svært vanskelig for fylkeskommunene å oppgradere fylkesvegene i takt med riksvegene i årene fremover. Regjeringen vil innføre en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene på 2 mrd. kroner.

- Hva er begrunnelsen for at det ikke heller foreslås å øke de årlige rammeoverføringene til fylkene?
- Hvordan tenker Regjeringen seg at rentekompensasjonsordningen i praksis skal bidra til økt vei-standard på fremtidige fylkesveier?

Svar:

AD 1):

Statens fremtidige bevilgninger til fylkeskommunene ved overtakelse av det øvrige riksvegnettet skal skje gjennom rammetilskuddsordningen. De endelige rammene og fylkesfordelingen vil bli presentert i kommuneproposisjonen for 2010 som regjeringen legger frem våren 2009. I Nasjonal transport-

plan er det foreløpig lagt til grunn rammer som for øvrige riksveg i 2009-budsjettet.

Regjeringen har i Nasjonal transportplan i tillegg lagt opp til en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. Bakgrunnen for dette er at regjeringen mener dette er et kostnadseffektivt tiltak for å stimulere til, og legge grunnlaget for, en betydelig økt aktivitet på fylkesvegnettet.

AD II):

Samferdselsdepartementet har lagt til grunn for beregningen av aktivitetsøkningen at fylkeskommunene velger å benytte ordningen fullt ut. Beregnede årlige utgifter med dette som utgangspunkt vil i gjennomsnitt for perioden 2010-2019 beløpe seg til om lag 600 mill. kr pr. år. Ordningen er knyttet til tiltak på fylkesvegnettet og kollektivtransporttiltak. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en sak om videre operasjonalisering av ordningen.

Spørsmål 31. Forvaltningsreformen

Under pkt. 8.2 i meldingen, som omtaler forvaltningsreformen, heter det at "fylkeskommunene vil gjennom reformen få mulighet til å samordne og gjøre helhetlige prioriteringer mellom vegsektoren og andre sektorer og oppgaver".

- Kan Regjeringen garantere at fylkeskommunene etter forvaltningsreformen til en hver tid vil motta tilstrekkelige statlige midler til at de vil kunne vedlikeholde og oppgradere fylkesveinet slik at det holder en akseptabel standard?
- Hvordan tenker Regjeringen seg at man vil få fylkeskommunen til å "bidra til å nå de nasjonale transportpolitiske målene", slik det omtales i NTP, dersom tilstrekkelige midler (ref. spm. i) ovenfor) ikke overføres fra staten?
- Ser Regjeringen faren for at fylkeskommunene ved økonomisk trange tider, kan se seg nødt til å prioritere andre viktige oppgaver, og dermed bidra til å svekke standarden på viktige transportårer?
- Mener Regjeringen at det er uproblematisk at "helhetlige prioriteringer" her omtales på fylkesplan, og at det vil kunne føre til at bilister som ferdes på fremtidige fylkesveier vil kunne oppleve dramatiske forskjeller i veistandard ved overgang fra et fylke til et annet?

Svar:

AD I)

Statens bevilgninger til fylkeskommunene ved overtakelse av det øvrige riksvegnettet skal skje gjennom rammetilskuddsordningen. Regjeringen vil

legge frem det økonomiske opplegget for forvaltningsreformen i kommuneproposisjonen for 2010.

Regjeringen mener at reformen vil gi en styrking av det regionale nivået og slik sett legge til rette for en samlet sett mer effektiv bruk av midlene på det nye fylkesvegnettet. Det vil imidlertid være et statlig ansvar å sørge for ta fylkeskommunene har økonomiske ressurser til å holde en akseptabel standard på fylkesvegnettet. Vurderinger av fylkeskommunenes samlede inntekter vil bli gjort i forbindelse med arbeidet med de årlige kommuneproposisjonene.

AD II):

Samferdselsdepartementet vil våren 2009 legge fram et forslag om ny lov om overføring av rettigheter og forpliktelser, samt lov om endringer i vegloven og vegtrafikkloven knyttet til gjennomføringen av forvaltningsreformen. For å ivareta hensynet til trafikantene og krav til et enhetlig vegnett, vil det kunne være aktuelt å gi nasjonale føringer på enkelte områder. Slike føringer må imidlertid balanseres mot hensynet til lokal handlefrihet.

AD III)

Fylkeskommunen vil etter forvaltningsreformen være en vesentlig større aktør i samferdselssektoren. Regjeringen har tillit til at fylkeskommunene vil løse sine nye oppgaver på samferdselsområdet på en balansert måte i forhold til andre fylkeskommunale oppgaver, innenfor de til enhver tid tilgjengelige økonomiske rammer.

AD IV):

Jeg viser til svar under punktene ii) og iii). Regjeringen har tillit til at fylkeskommunene vil løse sine nye oppgaver på en tilfredsstillende måte, herunder også en mer helhetlig tenkning på tvers av fylkesgrensene.

Spørsmål 32. Tiltak og spesifiserte beløp

En rekke steder i meldingen er det beskrevet tiltak som åpenbart medfører kostnader å gjennomføre, men som ikke uten videre kan gjenfinnes som spesifiserte beløp i tabeller i dokumentet. Eksempler på dette er:

- Systematisk utbygging av tilrettelagte rasteplasser og døgnhvileplasser for tungtransporten. (7.2.4)
- Alltid vinteråpen vei mellom øst og vest. (8.1.)
- Nasjonale turistveger fullt utviklet som turistattraksjon (8.3.4)

- I hvilken grad er kostnader til denne typen tiltak medtatt i utregningene som til sammen gir planrammen på 321,9 mrd. kroner?

Svar:

Alle tiltak som forutsettes gjennomført i perioden 2010–2019, er ikke konkretisert i St.meld. nr. 16 (2008–2009). Dette gjelder blant annet prosjekter og tiltak innenfor de ulike programområdene på post 30. Tiltak innenfor disse områdene vil bli nærmere konkretisert gjennom Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet for planperioden, på grunnlag av de føringer som gis i St.meld. nr. 16 (2008–2009) og gjennom Stortingets behandling av meldingen.

Til eksemplene i spørsmålet:

- a) Tilrettelegging av raste- og hvileplasser for tungtrafikken vil i hovedsak bli finansiert innenfor programområdet miljø- og servicetiltak. Som det går fram av side 78 i meldingen, er rammen til dette programområdet økt for blant annet å kunne øke satsingen på denne typen tiltak. I tillegg kommer raste- og hvileplasser som inngår i større vegprosjekter. Over post 23 er det aktuelt å finansiere driftsstøtte til private aktører som vil bygge ut og drifte denne typen anlegg, jf. side 105 i meldingen.

Den største satsingen for å sikre vinteråpen veg mellom øst og vest vil være utbygging av E16 over Filefjell. Det er foreslått en ramme på 1 680 mill. kr til utbygging av E16 mellom Øye i Oppland og Borlaug Sogn og Fjordane i perioden 2010–2019. Dette vil sikre at én riksveg mellom Oslo og Bergen vil være tilnærmet garantert vinteråpen, jf. blant annet omtale på side 79 og sidene 235–238 i meldingen.

De gjenværende strekningene i turistvegprosjektet befinner seg i all hovedsak på den delen av det øvrige riksvegnettet som vil bli omklassifisert til fylkesveger fra 2010. Finansieringen vil derfor skje innenfor den økonomiske rammen til fylkesveger, jf. side 68 i meldingen. Planrammen på 321,9 mrd. kr er inkl. midler som vil inngå i rammetilskuddet til fylkeskommunene, jf. tabell 6.1 på side 67 i meldingen. Endelige rammer til fylkesveger vil imidlertid bli avklart i forbindelse med kommuneproposisjonen for 2010.

Spørsmål 33. Metodikk

I kapittel 10 i meldingen finnes en rekke tabeller med nøkkeltall og virkningsberegninger for diverse veistrekninger. Pkt. 5.4.1 beskriver noe av metodikken bak utregningene, og her hevdes det at "Det ikke er mulig å kvantifisere langsiktige effekter av strukturelle endringer som følge av bl.a. endringer i arealpolitikken"

- Har internasjonalt anerkjente modeller for utregning av regionale, strategiske og dynamiske effekter knyttet til infrastruktur vært vurdert, og hva ble i tilfelle resultatet av denne vurderingen?

Svar:

Det refereres i kapittel 5.4.1 til samfunnsøkonomiske analyser av prosjekter. En rekke forhold ligger bak en slik analyse, blant annet regionale befolkningsprognoser fra SSB, økonomiske framskrivninger fra Finansdepartementet og relevante prosjektdata.

Hvis en endring av arealpolitikken skulle trekkes inn i en slik analyse må først denne endringen beskrives og kvantifiseres, deretter må det beregnes hvordan og når endringen slår ut i fordeling av bosetning og næringsliv og i neste omgang hvordan dette igjen påvirker transportetterspørselen. Dette vil være en krevende regneøvelse hvor resultatene vil være meget usikre, i tillegg til at dette måtte basere seg på en konkret arealpolitikk.

Til spørsmålet (strekpunktet), vi vet ikke hvilke "internasjonalt anerkjente modeller" det refereres til. Det er gjort vurderinger av regional utvikling (jf. kapittel 8), men ingen spesifikke modellberegninger av dette. Det er de siste årene vært lagt ned betydelig ressursinnsats fra Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, transportetatene og Avinor i et nasjonalt modellsystem som bygger på internasjonalt anerkjent teori knyttet til modeller for vurdering av effekter knyttet til transporttilbud. Transportetatene og da spesielt Statens vegvesen har lagt ned betydelige ressurser i utviklingen av metodikk for nyttekostnadsanalyser

Spørsmål 34. Gebyrer og avgifter sjøtransport – Konsekvenser

I pkt. 7.2.3 i meldingen omtales Regjeringens forslag om å fjerne kystgebyret og årsavgiften for havnesikkerhet for å styrke sjøtransportens konkurransevne, og at beregninger viser at dette for 2009 kan utgjøre en utgiftsreduksjon for skipsfarten på ca.115 mill. kroner. I tillegg vurderes innføring av farledsavgift og en betaling for lostjeneste som i større grad enn i dag er knyttet opp mot faktisk bruk av los.

- Hvor omfattende endringer, f.eks. målt i mengde gods og antall passasjerer per år, mener departementet at man isolert sett vil få av å fjerne kystgebyret og årsavgiften, og å endre gebyrer for lostjenesten til å bli mer knyttet opp mot faktisk bruk, samtidig som man får en økning i bruk av farledsbevis, i favor for skipsfarten?
- I hvilke transportsektorer forventes disse ev. økningene i skipsfarten å komme fra?

Svar:

I Soria Moria- erklæringen varsles en vurdering av gebyrer og avgifter for å likestille sjøtransportens konkurransevilkår med landtransporten. Sjø-

transportnæringen har i lang tid fremhevet at gebyr- og avgiftsbelastningen gjør sjøtransporten mindre konkurransedyktig sammenliknet med veitransport. I gjennomgangen av de økonomiske rammebetingelsene for de enkelte transportformene som er gjennomført i Nasjonal transportplan 2010-2019 kommer det frem at spesielt innenlands sjøtransport kommer dårlig ut sammenliknet med vegtransporten. Regjeringen foreslår derfor å fjerne kystgebyret og årsavgift for havnesikring for å bedre sjøtransportens konkurransevilkår.

Kystverket arbeider med å videreutvikle modellapparatet for maritim transportplanlegging, men kan foreløpig ikke tallfeste de positive virkningene av å redusere sjøtransportens årlige utgifter med 115 mill. kroner. Det tillegges at effekten av en statlig gebyr og avgiftsreduksjon vil avhenge av at dette gjenspeiles i kostnadene til vareiere og transportører, og at det i utgangspunktet er på strekninger over 50 mil hvor det er konkurranseflater mellom transportformene.

Det er også viktig å se gebyr- og avgiftsreduksjonen i sammenheng med den øvrige satsingen på sjøtransport som fremkommer av stortingsmeldingen om NTP 2010-2019. I denne sammenheng legges det til grunn at en effektivisering av lostjenesten også vil kunne bidra til lavere kostnader for skipsfarten.

Spørsmål 35. Modell selvfinansiering i skipsfarten

Dersom ulike gebyrer for skipsfarten reduseres betydelig, innebærer dette at Regjeringen nå ønsker å gjøre vesentlige endringer i modellen med selvfinansiering for skipsfarten?

Svar:

Sjøtransportnæringen betaler store deler av infrastrukturen og tjenestene som legger til rette for sikker sjøtransport. I lys av Soria Moria-erklæringen har det vært arbeidet med en gjennomgang av Kystverkets gebyr- og avgiftsstruktur blant annet for å bedre konkurransevilkårene for sjøtransporten.

Kystverkets gebyrer og avgifter finansierer både etatens tjenesteproduksjon, slik som losgebyret, men delfinansierer også infrastruktur som kan karakteriseres som fellesgoder, slik som navigasjonsinstallasjonene langs kysten. Regjeringen mener at betalingen for fellesgoder bør være et offentlig ansvar. På denne bakgrunn foreslår regjeringen å avvike Kystgebyret og Årsavgift for havnesikkerhet, og dermed redusere graden av brukerfinansiering av infrastruktur for sjøtransport.

Det foreligger ingen planer om å avvike betaling for bruk av lostjenester. Det er likevel viktig at tjenestene som tilbys er så kostnadseffektive som mulig, og at dette gjenspeiles i gebyrsatsene, slik at sjøtransporten ikke påføres unødige kostnader. Det vises i denne sammenheng til arbeidet med losef-

ektivisering som er omtalt i kapittel 7.2.3 i Nasjonal transportplan 2010-2019.

Spørsmål 36. Varestrømsanalyse – jf. Side 30 i meldingen

Det opplyses at arbeid med den første nasjonale varestrømsanalysen startet i 2008.

- Når vil sluttresultatet foreligge, og hvordan vil dette arbeidet bli videreført og koordinert med rullering av NTP?

Svar:

Varestrømsundersøkelsen gjennomføres av SSB (I meldingen er prosjektet kalt Varestrømsanalysen, SSB bruker navnet Varestrømsundersøkelsen som er det korrekte navnet). Prosjektet er finansiert av Samferdselsdepartementet og ved SSBs bruk av egne ressurser. I følge tidsplanen skal resultatene publiseres i 1. kvartal 2010. Med en slik publisering vil resultatene bli til nytte i arbeidet med kommende NTP-revisjon. Dette er den første norske varestrømsundersøkelse i en slik stor skala. En videre oppfølging vil bli vurdert etter at prosjektet er gjennomført og evaluert.

Spørsmål 37. Om forskningsprogrammer – jf. side 31 i meldingen

- Gjennomføres det/er det planlagt forskning knyttet direkte og indirekte til energiforbruk, samt arbeid med energieffektivisering innen de ulike transportsektorer?
- Vil det bli utarbeidet nasjonal statistikk som viser direkte og indirekte energiforbruk i de ulike transportsektorene?

Svar:

- I forbindelse med utarbeidelsen av NTP 2010-2019 har SSB, på oppdrag fra den tverretatlige styringsgruppen for NTP, laget en rapport om energi forbruk og utslipp til luft fra innenlandsk transport, jf. SSB Rapporten 2008/49. Rapporten beskriver og sammenlikner bl.a. energiforbruk og luftforurensing for ulike transportformer i Norge, med særskilt søkelys på utslipp av klimagasser. SSB har også tidligere utarbeidet tilsvarende rapporter, jf. SSB Rapporten 97/7 og 2001/16. Vi vil sørge for å oppdatere denne type informasjon ved behov. Rapporten dreier seg i hovedsak om direkte energiforbruk og utslipp. Det inkluderer forbruk av drivstoff til framdrift av kjøretøyene. For elektriske tog og sporveier inkluderer imidlertid energiforbruket tap i omformer og kontaktledning. Når det gjelder spørsmålet om indirekte energiforbruk, som inkluderer bl.a. produksjon og distribusjon av drivstoff, bygging og drift av infrastruktur, skal Statens

vegvesen lage beregningsmodeller for utslipp fra vegbygging, drift og vedlikehold av vegene. Det er også satt i gang et arbeid for å se på hvordan denne typen beregningsmodeller også skal kunne inkludere jernbaneprosjekter. Når det gjelder forskning knyttet til energieffektivisering i transportsektoren er det i regi av Forskningsrådet satt i gang en rekke programmer og aktiviteter. For samferdselssektoren er det i hovedsak programmene MAROFF (bl.a. reduksjon av utslipp fra skip, renere skipsmotorer, nye framdriftssystemer mv.), RENERGI (bl.a. hydrogenveien Oslo-Stavanger, testanlegg for syntetisk biodiesel fra biogass, strategi for elektrifisering av transportsektoren) og SMARTRANS (bl.a. optimalisering/effektivisering av kjøreruter og miljøvennlig logistikk), at prosjekter om energieffektivisering pågår.

- Som nevnt over vil departementet ved behov oppdatere informasjon om energiforbruk og utslipp fra transportsektorene. Rapporten fra SSB ble lagt fram i desember 2008. I tillegg vil det også bli utarbeidet beregningsmodeller for utslipp i forbindelse med anlegg, drift og vedlikehold av veg- og jernbaneprosjekter.

Spørsmål 38. Kunnskapsbehov – jf. side 31 i meldingen

Sitatet i meldingen "Det må legges til rette for å redusere transportbehovet." ønskes tydeligere belyst; Hvilke tiltak skal iverksettes for å redusere transportbehovet for hhv. godstransport og persontransport lokalt, regionalt og globalt.

Det vises i denne forbindelse til økende internasjonalisering/globalisering av økonomien – og meldingens egen påpekning på side 36 om endring i logistikk og lagerhold; "lager på veien"/"just in time".

Svar:

Sitatet på side 31 relaterer seg til det langsiktige arbeidet for å gjøre Norge til et lavutslippssamfunn og hvilke forskningsmessige temaer som er aktuelle i den forbindelse. Globaliseringsprosessen har i kombinasjon med strukturelle endringer innen logistikk og lagerhold vært viktige drivkrefter bak økningen av transportbehovet.

For regjeringen er det et mål at transportpolitikken skal bidra til å begrense miljøskadelige virkninger av transport. En av strategiene for å nå dette er å overføre gods fra veg til sjø og bane. Det vises i den sammenheng til regjeringens samlede godstransportstrategi, som er omtalt i kapittel 7.2. Forskning rettet mot mer effektiv og bærekraftig logistikk og transport er ett av elementene i strategien.

Når det gjelder persontransport, er det spesielt i byene det er behov og potensial for overgang fra personbil til kollektive transportmidler, sykkel og gange. Det viktigste virkemidlet for å dempe behovet for motorisert persontransport er arealplanlegging, som kommunene har ansvaret for. Regjeringen foreslår en tung satsing på jernbane i de største byområdene som statens viktigste tiltak for å overføre persontransport fra veg til bane. Samtidig legger regjeringen opp til at det skal stilles sterkere politiske krav, basert på faglig kunnskap, til helhetlige areal- og transportplaner og til sammensetningen av tiltakspakker, for å sikre framtidrettede løsninger i byene. I tillegg foreslår regjeringen å styrke belønningsordningen, et tiltak som skal motivere fylkeskommuner og kommuner til å legge om areal- og transportpolitikken. Regjeringens forslag vil bidra til at stat, fylkeskommune og kommune drar i retning av en gradvis strukturell endring av byenes transportavvikling, med høyere andeler kollektivreisende, syklist og gående. For nærmere omtale av regjeringens forslag vises det til kapittel 9 Transportpolitikk i byområdene og kapittel 12 Miljø.

Spørsmål 39. Samfunnsøkonomiske virkninger av investeringsprosjekter – jf. side 51 i meldingen

- Det bes om en spesifisering av samfunnsøkonomisk nytte (inntekter og utgifter) som ligger inne i netto nytte. Legger til grunn at svar på dette spm. også viser sammenhengen mellom netto samfunnsøkonomiske nytte og de reduserte transportkostnadene som er fremvist i tabell 5.2.
- Bruker Norge samme modellgrunnlag som Sverige, Finland og Danmark når det gjelder å beregne samfunnsøkonomisk nytte av investeringer i samferdsel?
- Hva er Samferdselsdepartementets vurdering av beregningsmetodikken; hvilke svakheter finnes på hhv inntekts- og utgiftsiden?

Svar:

Samfunnsøkonomiske analyser av transportprosjekter og tiltak gjøres i samsvar med veileder og rundskriv fra Finansdepartementet (Veileder i samfunnsøkonomiske analyser og rundskriv R-109/2005, september 2005). Det er likevel nødvendig å gjøre tilpasninger til transportsektoren og tilpasninger til de enkelte etatene og Avinor AS. Dette skyldes at det er forskjeller mellom transportsektorene som metodikken må avspeile. Det finnes offentlig tilgjengelige sektorhåndbøker som forklarer metodikken i detalj, hovedtrekkene er beskrevet i nevnte veileder fra Finansdepartementet.

- I netto nytte inngår både privat-/bedriftsøkonomiske kostnader (blant annet investeringskostnad, vedlikehold, kostnader knyttet til bruk av transportmiddelet) og verdsatte virkninger hvor det ikke finnes brukbare markedspriser (blant annet tidsverdi, miljøeffekter, ulykker). For å kunne sammenlikne virkninger som kommer i ulike år gjøres dette om til nåverdi ved bruk av en kalkulasjonsrente (p.t. 4,5 pst). I tillegg til den kvantifiserte, verdsatte delen av analysen kan det gjøres en kvalitativ analyse av ikke verdsatte effekter.
- Ja, i hovedsak samme metode.
- Foruten den generelle usikkerheten som gjelder framtidig utvikling av størrelse som inngår i beregningene er det usikkerhet knyttet til verdsatte komponenter (blant annet tid, ulykker, miljøkostnader). Det pågår for tiden et større FoU-prosjekt for å oppdatere enhetspriser for slike komponenter. Prosjektet er finansiert av Samferdselsdepartementet, transportetatene og Avinor AS. Det er også en stor faglig utfordring å få med effekten av uforutsette hendelser som fører til forsinkelser. Kostnaden ved utbygging er krevene å anslå, blant annet fordi den i stor grad påvirkes av markedssituasjonen. Modellering av gang- og sykkeltrafikk er i dag mangelfullt utviklet og er en begrensning for behandling av denne transportformen i nytte- sammenheng. Vegdirektoratet arbeider med å videreutvikle denne delen av metoden.

Spørsmål 40. Måloppnåelse – Pålitelighet i transportsystemene. – jf. side 52 i meldingen og indikator F.1.6

Eneste målekriterie for veitrafikk er "Antall timer de viktigste vegrutene for godstransport er stengt".

- Hva vil Samferdselsdepartementet gjøre for å ta i bruk flere målekriterier for å vise pålitelighet i veisystemer, knyttet til drift og vedlikehold av veinettet?

Svar:

Regjeringen har formulert etappemål i NTP 2010-2019 som transportpolitikken skal innrettes mot. Målstrukturen inneholder fem etappemål knyttet til hovedmålet om bedre framkommelighet og reduserte avstandskostnader. Der etappemålene ikke kan måles direkte, er det utviklet indikatorer som sier hvor langt en kommer i oppfølgingen av målene. Til sammen er det etablert 6 måleindikatorer for etappemålet om å bedre transporttilbudet og påliteligheten.

Det er lagt vekt på ikke å gjøre mål- og resultatoppfølgingssystemet for komplekst, og i størst mulig grad unngå etappemål og indikatorer som overlapper

hverandre. Det er også lagt vekt på å begrense antall indikatorer da både utviklingen av disse og de konkrete målinger/beregninger vil være ressurskrevende. I målstrukturen er det trukket fram områder som skal ha særlig fokus i planperioden. Det vil være en rekke parametre/kriterier transportetatene skal styres på, og som etatene anvender i sin virksomhetsstyring, som ikke framgår i målstrukturen for NTP 2010-2019.

Det er i prioriteringene i NTP 2010-2019 lagt stor vekt på å bidra til å styrke næringslivets konkurranseevne. Høy forutsigbarhet i transporten vil være viktig for næringslivet. Stengte veger gir økte direkte transportkostnader, og kan også gi verditap på varene.

Som redegjort for i NTP 2010-2019 forventes antall timer med stengte veger redusert i perioden. Dette skyldes i hovedsak økt innsats til drift og vedlikehold for å holde vegene åpne om vinteren, og gjøre dem mindre utsatte for uvær og flom.

Spørsmål 41. Reisetidsgevinster - jf. side 54 i meldingen, og tabell 5.5 og 5.6

Hvorfor er reisetidsgevinster i NTP 2010-2019 mindre enn reisetidsgevinster i Stamveg/Stamnettutredningene?

Svar:

Etatenes stamnettutredninger er knyttet til stamnettes utvikling i et 30-års perspektiv, og det er for disse årene lagt til grunn langt høyere ressurser til investeringer enn i NTP 2010-2019, som er en 10-års plan, jf. svar på spørsmål 15.

Dette er bakgrunnen for at reisetidsgevinstene i NTP 2010-2019 er mindre enn i stamnettutredningene. Omlag halvparten av de reisetidsgevinstene som er beregnet i et 30-års perspektiv realiseres nå i løpet av 10 år.

Spørsmål 42. Metodikk Statens vegvesen – jf. ef. spørsmål 40

Hva vil Samferdselsdepartementet gjøre for å få på plass en metodikk for tydeligere og mer omfattende mål- og resultatstyring av Statens vegvesen?

Svar:

Som grunnlag for St.meld. nr. 16 (2008-2009) NTP 2010-2019 har departementet utarbeidet en tydeligere målstruktur for transportpolitikken enn i tidligere transportplaner. Her beskrives etappemål med tilhørende indikatorer, som inngår som en del av mål- og resultatstyringen blant annet av Statens vegvesen. Etatens arbeid med handlingsprogram vil gi grunnlag for rapportering på utviklingen i indikatorene og dermed etappemålene i de årlige budsjettene.

De årlige budsjettene følges opp med periodevis rapportering og fast oppfølging i etatsmøter som holdes fire ganger per år.

Det vises forøvrig til svar på spørsmål 40.

Spørsmål 43.

Hvor mye av den landsbaserte transporten av henholdsvis personer og gods til utlandet gikk gjennom Østfold over henholdsvis transportkorridor 1 og 2 i årene 2005, 2006, 2007 og 2008?

Svar:

Biltrafikken er helt dominerende i begge korridorer. Fordelingen av landbasert persontransport basert på tall fra 2008 var:

Svinesund/Kornsjø: bil 97,3 pst., tog 1,7 pst., buss 1,0 pst.

Ørje/Magnor: bil 96,8 pst., tog 2,4 pst., buss 0,8 pst.

Det har vært svært små endringer i denne fordelingen i de fire siste årene.

Antall personer som reiste utav Norge over korridor 1 i 2008 er beregnet til 7 467 000 personer.

Antall personer som reiste utav Norge over korridor 2 i 2008 er beregnet til 2 673 000 personer.

Merk at dette er bare tall ut av Norge, for å få tilsvarende tall for begge veier må tallene dobles.

Beregnet antall personer ut av Norge i de to korridorene for 2005, 2006 og 2007 er oppgitt i tabellen under.

	Korridor 1			Korridor 2		
	Bil	Tog	Buss	Bil	Tog	Buss
2005	7 411 000	64 000		2 187 000	16 000	
2006	7 262 000	62 000	152 000	2 368 000	28 000	98 000
2007	7 220 000	74 000	60 000	2 473 000	85 000	38 000

Den sterke økningen i togtransporter i korridor 2 må sees i sammenheng med etableringen av et togtilbud mellom Oslo og Stockholm.

Tabellen under viser utviklingen for antall kjøretøy lengre enn 12,5 meter over grensen til og fra

Norge etter grensepasseringssted for 2005, 2006 og 2008 (kilde: TØI-rapport 970/2008). Resten av grensepasseringsstedene utgjør om lag 15 pst. av totalen.

	Tellepkt	2005	Andel	2006	Andel	2007	Andel
Eksport	Svinesund	224854	58,9 %	247867	59,6 %	277788	59,7 %
	Ørje	91527	24,0 %	96876	23,3 %	104223	22,4 %
	Morokulien	53072	13,9 %	56030	13,5 %	66912	14,4 %
	Tevelldal	12578	3,3 %	14869	3,6 %	16431	3,5 %
	Sum	382031	100,0 %	415642	100,0 %	465354	100,0 %
Import	Svinesund	247777	63,3 %	254411	62,7 %	290914	62,7 %
	Ørje	83857	21,4 %	88834	21,9 %	97446	21,0 %
	Morokulien	49043	12,5 %	49821	12,3 %	61580	13,3 %
	Tevelldal	10965	2,8 %	12700	3,1 %	14005	3,0 %
	Sum	391642	100,0 %	405766	100,0 %	463945	100,0 %
Sum	Svinesund	472631	61,1 %	502278	61,1 %	568702	61,2 %
	Ørje	175384	22,7 %	185710	22,6 %	201669	21,7 %
	Morokulien	102115	13,2 %	105851	12,9 %	128492	13,8 %
	Tevelldal	23543	3,0 %	27569	3,4 %	30436	3,3 %
	Sum	773673	100,0 %	821408	100,0 %	929299	100,0 %

Spørsmål 44. Hva er forventet trafikkvekst for E6 korridor 1 i perioden 2010-2019?

Svar:

De reviderte grunnprognosene som Nasjonal transportplan 2010-2019 bygger på, omfatter prognoser for forventet trafikkvekst på fylkesnivå – ikke på korridornivå. Det meste av E6 mellom Svinesund og Oslo i korridor 1 ligger i Østfold. Prognoser for trafikkarbeidet i Østfold (sum lette og tunge kjøretøy) er vist i tabellen under med 2007 som basisår.

År	2007	2010	2014	2020	2030
Østfold	100	106,0	112,1	117,2	130,7

Prognosene innebærer at forventet trafikkvekst i NTP-perioden 2010-2019 blir på 9,8 pst. Erfaringsmessig er trafikkveksten på de mest trafikkerte stamvegene til dels betydelig høyere enn gjennomsnittet for alle vegene i et fylke. Det er ventet at dette også vil være tilfelle for E6 gjennom Østfold i neste tiårsperiode.

Spørsmål 45. Hva vil det koste å slette eksisterende bompeng gjeld i hver enkelt transportkorridor?

Svar:

Alle bompengeselskapene skal i samsvar med bompengavtalen sende regnskap med årsberetning og andre oppgaver til Statens vegvesen. Normalt rapporterer bompengeselskapene til Statens vegvesen i etterkant av at årsregnskapet er ferdig. Det foreligger derfor ikke en samlet oversikt over bompengeselskapenes gjeld pr. 1. januar 2009. En slik samlet oversikt vil normalt ikke foreligge før medio juni. Dette har bl.a. sammenheng med at bompengeselskapene i all hovedsak er aksjeselskaper, og at de derfor har regnskaps- og rapporteringsrutiner som gjelder for slike selskaper.

Gjelden for den enkelte transportkorridor som er gjengitt i tabellen under, er basert på gjeld pr. 1. januar 2008.

Korridor	Gjeld (i mill. kroner)
1	2 812
2	552
3	2321
4	1445
5	102
6	250
7	414
8	65

Det må presiseres at det i tillegg til gjelden er en del bompengeselskap (spesielt bompengepakker og bompengeringer) som har forhånds- og parallellinn-

kreving. Det foreligger dermed kontrakter og bindinger i bompengeselskapene som langt overstiger den samlede gjelden. Det største eksempelet på dette er bomringen i Oslo der det i Oslopakke 3 legges til grunn et bompeng bidrag på omkring 45 mrd 2009-kroner.

Av de bompengeprojektene som er startet opp er det også flere som vil øke gjelda si pga. at de er midt inne i en anleggsfase. For eksempel er E6 øst Trondheim - Stjørdal nettopp vedtatt. Det er ventet at dette prosjektet vil ha en gjeld på bortimot 2 mrd. kr på det meste.

Spørsmål 46, 48, 50, 51 og 52

46. Hva er provenyet på å utvide firefeltsveien E6 Oslo-Svinesund til henholdsvis 6-feltsvei og 8-feltsvei?

48. Hva er provenyet ved å bygge ut E18 Oslo-Ørje/Riksgrensen til henholdsvis smal firefeltsvei og fullstandard motorvei på hele strekningen?

50. Hva er provenyet på å bygge ny kortest mulig 2-felts riksvei med midtdele på strekningen Fet-sund-Bjørkelangen-Setten-Värmland/Riksgrensen?

51. Hva er provenyet på å utbedre hele rv 2 Kløfta-Kongsvinger-Mangnor/Riksgrensen til smal firefeltsvei?

52. Hva er provenyet på å utbedre rv 35 Hokksund-Hønefoss-Kløfta til smal firefeltsvei?

Svar:

Begrepet proveny brukes ikke i Statens vegvesens metodikk for å beregne økonomiske konsekvenser av veginvesteringer. Det legges til grunn at proveny i denne sammenhengen er det samme som netto nytte av et prosjekt, dvs. differansen mellom neddis-kontert nytte og kostnad for hele analyseperioden.

Beregning av netto nytte betinger at det foreligger et konkret plangrunnlag. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) oppgis samfunnsøkonomisk netto nytte for store prosjekter som foreslås startet opp eller gjennomført i første fireårsperiode, der det foreligger tilstrekkelig plangrunnlag. Det foreligger ikke tilstrekkelig plangrunnlag og derfor heller ikke beregninger av netto nytte for de prosjektene som er tatt opp i spørsmålene nr. 46, 48, 50, 51 og 52.

Spørsmål 47

Hva er provenyet på å bygge dobbeltsporet jernbane på hele strekningen Oslo-Halden?

Svar:

Samferdselsdepartementet oppfatter at med proveny i denne sammenhengen menes samfunnsøkonomisk netto nytte.

Utbygging av dobbeltspor som inngår i NTP 2010-2019 på Østfoldbanen fra Oslo til Halden, omfatter nytt dobbeltspor Oslo-Ski som er kostnadsregnet til ca 11,7 mrd. kr, utbygging til dobbeltspor på strekningen Sandbukta-Moss -Kleberget som er kostnadsregnet til ca 2,8 mrd. kr og Kleberget-Såstad som er kostnadsregnet til ca 1,0 mrd. kr. Strekingen mellom Såstad og Haug er utbygget med dobbeltspor. Utbygging til dobbeltspor fra Haug til Halden (62 km) har Jernbaneverket grovt anslått til ca 15 mrd. kr. Det foreligger nyttekostnadsberegninger for Oslo-Ski og Sandbukta-Moss-Kleberget som forutsettes startet opp i første planperiode, hvor nettoytten er beregnet til hhv. ca -5,5 mrd. kr og ca -2,9 mrd. kr, totalt ca -8,4 mrd. kr.

Spørsmål 49. Hvor mange personer har dødd på E18 fra Oslo til Ørje/Riksgrensen per år for hvert enkelt år fra 2000 til 2008?

Svar:

Tabellen viser antall drepte for hvert av årene 2000–2008 for E18 mellom Oslo og Ørje. På strekningen har det vært totalt 733 ulykker og 21 drepte i perioden 2000–2008.

År	Antall ulykker	Antall drepte	
Østfold	138	7	Dette gjelder E18 gjennom Østfold fra grense Akershus til Ørje
2000	17	0	
2001	13	0	
2002	8	1	
2003	20	2	
2004	24	2	
2005	12	0	
2006	11	1	
2007	14	0	
2008	19	1	
Akershus	595	14	Dette gjelder E18 gjennom Akershus fra grense Oslo til grense Østfold
2000	64	0	
2001	66	7	
2002	75	4	
2003	83	0	
2004	85	1	
2005	49	0	
2006	72	0	
2007	62	0	
2008	39	2	

Spørsmål 53

Hva er provenyet på å få utbedret terskelproblematikken i Ringdals-/Iddefjorden, jf. Dokument nr. 8:23 (2008–2009)?"

Svar:

Industribedrifter i Haldenområdet ønsker å utdype tersklene i Ringdalsfjorden slik at det vil være mulig for større skip å seile inn mot Halden. Kystverket har gjennomført en omfattende planprosess med formål å klargjøre omfang og konsekvenser av en utdyping. Kystverket har fulgt de prosesskrav som følger av plan- og bygningslovens bestemmelser, og det ble i 2001 gjennomført en konsekvensutredning etter norsk lovgivning.

Kostnadene for det planlagte tiltaket er ca. 60 millioner NOK (2000-kroner). I konsekvensutredningen ble det beregnet at de to største industribedriftene i Halden ville kunne spare ca. 13 millioner NOK i transportkostnader per år hvis utdypingen ble gjennomført. Utdypingen ville medføre at bedriftene kunne ta inn skip med dypgående på ca. 10 meter. Største dypgående er i dag 7,3 meter.

En del av det planlagte tiltaket må gjennomføres på svensk side av grensen. Svenske myndigheter har hittil motsatt seg å gjennomføre tiltaket på grunn av miljøhensyn. Arbeidet med tiltaket er på bakgrunn av dette stilt i bero, og det er derfor ikke gjennomført nyere anslag av kostnader eller nytteberegninger av prosjektet.

Som Stortinget er kjent med har jeg nylig tatt kontakt med svenske myndigheter om mulige tiltak i dette farvannet, og foreslått at vi på norsk hold tar et nytt initiativ i saken ved at Kystverket tar kontakt med Naturvårdsverket.

Spørsmål 54: Hvilke veier i Oslo skal etter Regjeringens opplegg omklassifiseres fra riksveier til kommuneveier?

Svar:

Jeg viser til mitt svar på spørsmål nr. 1 fra Stortinget. Regjeringen vil i løpet av vårsesjonen fremme et konkret forslag til hvilke veier som skal nedklassifiseres til fylkeskommunal veg, i Oslo kommunal veg, som en følge av forvaltningsreformen.

Spørsmål 55. Det bes om en fullstendig korridorvis eller fylkesvis oversikt over

nåsituasjonen forventet situasjon etter første 4-årsperiode (i 2013) og forventet situasjon etter 10-årsperioden (2019) med hensyn til:

1. antall km to- og trefelts veg med midtrekkverk
2. antall km veg med midtrekkverk totalt

3. antall km to- og trefelts veg med merket sperreområde/midtmarkering
4. antall km veger med registrert behov for midtrekkverk
5. antall punktbaserte automatiske trafikkontroller (ATK)
6. antall strekningsbaserte automatiske trafikkontroller (ATK)
7. antall km stamveg type S1
8. antall km stamveg type S2
9. antall km stamveg type S3
10. antall km stamveg type S4
11. antall km stamveg type S5
12. antall km stamveg type S6
13. antall km stamveg type S7
14. antall km stamveg type S8
15. antall km stamveg type S9
16. antall km andre hovedveger type H1
17. antall km andre hovedveger type H2
18. antall km gang-/sykkelveg
19. antall km riksveg totalt
20. antall km riksveg med fullgod standard (vegnormalstandard)
21. antall km riksveg med brukbar standard
22. antall km riksveg med ikke-brukbar standard
23. antall km kollektivfelt
24. antall riksvegferger totalt
25. antall riksvegferger som ikke går på fossilt brennstoff
26. antall km jernbane
27. antall km dobbeltsporet jernbane
28. antall kryssingsspor på jernbane
29. antall planoverganger veg/jernbane

Svar:

Omtalen av prioriteringene på veg i St.meld. nr. 16 (2008-2009) omfatter riksvegnettet. Som omtalt på side 68-70 i meldingen, legges det opp til å presentere de økonomiske rammene til fylkesvegnettet, inkl. den delen av øvrig riksvegnett som blir omklassifisert til fylkesveg, i kommune-proposisjonen for 2010. Det foreligger derfor ikke prioriteringer av prosjekter og tiltak på fylkevegnettet for perioden 2010-2019. Etterfølgende opplysninger er derfor i all hovedsak knyttet til det framtidige riksvegnettet.

Statens vegvesen arbeider nå med handlingsprogrammet for perioden 2010-19. I den forbindelse vil prosjekter og tiltak innenfor programområdene bli nærmere konkretisert. Før dette foreligger, vil det ikke være mulig å anslå hva som kan oppnås i første fireårsperiode, jf. punkt b) i spørsmålet.

Det foreligger i liten grad korridorvise eller fylkesvise oversikter på et slikt detaljeringsnivå som etterspørres i punktene i-xxix nedenfor. Etterfølgende opplysninger er derfor i all hovedsak på landsbasis.

1. Pr. 01.01.2010 vil det være om lag 140 km to- og trefelts riksveger med midtrekkverk. Det er lagt til grunn at det vil bli bygd om lag 250 km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger i løpet av perioden 2010-2019, jf. Samferdselsdepartementets svar på spørsmål nr. 21. Dette vil gi om lag 390 km to- og trefelts riksveger med midtrekkverk pr. 01.01.2020.

2. Det foreligger ikke opplysninger om totalt antall km riksveg med midtrekkverk. Pr. 01.01.2010 vil det imidlertid være om lag 490 km firefelts riksveg, og disse vil i hovedsak ha tilfredsstillende skille mellom kjøreretningene. Sammen med om lag 140 km to- og trefelts riksveger med midtrekkverk gir dette om lag 630 km riksveg med tilfredsstillende skille mellom kjøreretningene. Det er planlagt bygd 230 km firefelts riksveg i løpet av perioden 2010-2019. Sammen med bygging av om lag 250 km midtrekkverk på to- og trefelts riksveger, vil dette gi om lag 1 110 km riksveg med tilfredsstillende skille mellom kjøreretningene pr. 01.01.2020.

3. Pr. 01.01.2010 vil det være om lag 280 km to- og trefelts riksveg med merket sperreområde/midtmarkering. Det er lagt til grunn at det vil bli etablert merket sperreområde/midtmarkering på om lag 500 km to- og trefelts riksveg i løpet av perioden 2010-2019, jf. Samferdselsdepartementets svar på spørsmål nr. 21. Dette vil gi om lag 780 km to- og trefelts riksveg med merket sperreområde/midtmarkering pr. 01.01.2020.

4. Forsommeren 2008 ble det gjennomført en registrering av behovet for midtrekkverk på to- og trefelts stamveger. Hovedkriteriet for behov var at forventet årsdøgntrafikk i 2020 vil være over 8000 kjøretøy og at dagens fartsgrense samtidig var 80 km/t eller høyere eller redusert fra 80 km/t til 70 km/t på grunn av ulykkessituasjonen. Strekninger der det i transportetatens NTP-forslag var foreslått å starte utbygging til firefelts veg før 2014 og strekninger der bygging av midtrekkverk ble vurdert som uforholdsmessig dyrt (tunneler, svært bratt sideterreng m.m.), inngikk ikke i behovsregistreringene.

Basert på disse kriteriene ble det registrert et forventet behov pr. 01.01.2010 på i overkant av 450 km midtrekkverk på to- og trefelts veger på dagens stamvegnett. I tillegg kommer behov for midtrekkverk på enkelte strekninger på den delen av dagens øvrige riksvegnett som vil være riksveg også etter 01.01.2010, men her foreligger det ikke registreringer. Strekninger på dagens stamvegnett med behov for midtrekkverk er vist på figurene 11.3-11.7 i St.meld. nr. 16 (2008-2009).

5.–6. Etterfølgende tabell viser antall automatiske trafikkontroller i 2008, fordelt på fylker. Antallet er oppgitt som antall passeringer forbi ATK-punkter i den perioden punktet har vært i drift. Gjennomsnittlig driftstid for ATK-punktene ligger på rundt 17

pst. Med 127 mill. kontrollerte kjøretøy i driftstiden (jf. tabellen) gir dette totalt i størrelsesorden 750 mill. passeringer forbi ATK-punktene i 2008. Dette vil være det opplevde kontrollvolumet sett fra trafikantenes synsvinkel.

	Antall kontrollerte kjøretøy i 2008
Østfold	17 048 000
Akershus	14 991 000
Oslo	4 829 000
Hedmark	1 980 000
Oppland	5 963 000
Buskerud	3 768 000
Vestfold	9 090 000
Telemark	2 125 000
Aust-Agder	2 019 000
Vest-Agder	3 797 000
Rogaland	15 847 000
Hordaland	21 977 000
Sogn og Fjordane	451 000
Møre og Romsdal	10 911 000
Sør-Trøndelag	2 371 000
Nord-Trøndelag	3 565 000
Nordland	2 399 000
Troms	2 892 000
Finnmark	946 000
Norge totalt	126 969 000

St.meld. nr. 16 (2008-2009) gir ingen føringer når det gjelder utvikling i omfanget av punktbasert ATK fram mot 2020. Dette har heller ikke vært tema arbeidet med transportetatens forslag. I gjeldende plan for utvikling av ATK (datert november 2006) er det lagt til grunn at det bør settes et maksimalt tak på antall ATK-bokser i Norge på 400. Pr 01.01.2009 var det til sammenligning 374 ATK-bokser i Norge. ATK-bokser fjernes på en strekning når den er bygd ut til firefelts veg. Statens vegvesen og politiet vil i løpet av 2009 utarbeide et forslag til revidert strategi for videreutvikling av ATK som trafikksikkerhetstiltak.

Streknings-ATK er et nytt tiltak i Norge, og det vil være nødvendig å vurdere framtidig omfang med utgangspunkt i de erfaringer som gjøres. I første omgang vil det bli etablert streknings-ATK på E6 i Gudbrandsdalen, E18 i Telemark, rv 7 i Hallingdal og rv 3 i Østerdalen, jf. side 286 i meldingen. Det arbeides med sikte på å ha på plass kriterier for utvelgelse av strekninger med streknings-ATK i løpet av 2009. Disse vil gi et grunnlag for framtidig etablering av streknings-ATK.

7.–17. Dimensjoneringsklassene S1-S9 og H1-H2 ble innført i forbindelse med Statens vegvesens revisjon av normalene for veg- og gateutforming i 2008, og benyttes ved planlegging og prosjektering av veger og gater. Det foreligger derfor ikke registreringer av det eksisterende riksvegnettet etter disse dimensjoneringsklassene.

18. Pr. 01.01.2010 vil det være om lag 3 300 km gang- og sykkelveg langs dagens riksvegnett. Det er ikke kartlagt hvor stor del av dette som vil være langs riksvegnettet pr. 01.01.2010. I perioden 2010-2019 er det planlagt å bygge om lag 500 km gang- og sykkelveg langs riksvegnettet. Det er ikke avklart hvor mye som vil bli bygd langs fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo.

19. Dagens stamvegnett utgjør om lag 8 850 km, mens dagens øvrige riksvegnett utgjør om lag 18 500 km. Som det går fram av St.meld. nr 16 (2009-2009) er det foreslått at om lag 1 350 km av det øvrige riksvegnettet fortsatt skal være statlig etter 01.01.2010. Pr. 01.01.2010 vil riksvegnettet dermed utgjøre om lag 10 200 km.

20.–22. Det er ikke gjennomført registreringer av riksvegnettet etter klassifiseringen fullgod standard, brukbar standard, ikke brukbar standard. En slik klassifisering er vanskelig fordi standardene endres over tid, og er ikke brukt i arbeidet med Statens vegvesens stamvegutredninger fra 2006 eller arbeidet med Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019. I dette arbeidet er det fokusert på andel riksveg med gul midtlinje. Pr. 01.01.2010 vil om lag 1 240 km av dagens stamvegnett være uten gul midtlinje. Kartleggingen omfatter ikke den delen av dagens øvrige riksvegnett som vil være riksveg også etter 01.01.2010. Dette medfører at antall km riksveg uten gul midtlinje kan være noe høyere. Det er lagt til grunn at om lag 350 km riksveg vil få gul midtlinje i løpet av perioden 2010-2019.

23. Pr. 01.01.2010 vil det være om lag 140 km kollektivfelt i de store byområdene. I perioden 2010-2019 er det planlagt å bygge om lag 80 km kollektivfelt langs riksvegnettet. Det er ikke avklart hvor mye som vil bli bygd langs fylkesvegnettet og kommunalt vegnett i Oslo.

24. Pr. 01.01.2010 vil det være til sammen 33 ferjer på riksvegnettet, inkl. 3 suppleringsferjer, fordelt på 17 samband. Det foreligger ikke avklaringer som tilsier endringer i løpet av perioden 2010-2019. Ferjene fordeler seg som følger på transportkorridorene:

Korridor 3: 3 ferjer

Korridor 4: 16 ferjer

Korridor 5: 6 ferjer, inkl. 1 suppleringsferje

Korridor 8: 8 ferjer, inkl. 2 suppleringsferjer

Som en følge av at byggingen av Hardangerbrua vil avløse sambandet Brimnes – Bruravik, vil antallet

ferjer i korridor 5 reduseres med 2, inkludert 1 suppleringsferje. Hardangerbrua er forutsatt åpnet for trafikk i 2013.

Som en følge av at byggingen av Kvivsvegen på E39 vil avløse sambandet Volda – Folkestad, vil antallet ferjer i korridor 4 reduseres med 1. Kvivsvegen er forutsatt åpnet for trafikk i 2012.

25. Samtlige riksvegferjer går på fossilt drivstoff i dag. Det pågår et utredningsarbeid om et mulig prøveprosjekt med bruk av biodiesel på ett fartøy, men dette er ikke endelig avklart.

26.–29. Tabellen nedenfor viser en oversikt over antall km jernbane, antall km dobbeltspor, antall kryssingsspor over 600 m og antall planoverganger på ulike tidspunkt. Nå-situasjonen tar utgangspunkt i situasjonen ved utgangen 2007, basert på jernbanestatistikken for 2007. Årsaken er at konsolidert statistikk for 2008 ennå ikke foreligger ikke. En del forhold med hensyn til omfang og tempo for enkelte prosjekter i NTP 2010-2019 er ikke avklart. Dette

gjelder bl.a. ny bane Farriseidet - Porsgrunn som her er regnet som enkeltsporet. Arbeidet med prioritering og planlegging av nye og forlengede kryssingsspor har fokus på de første fire år av planperioden da antall tiltak og fordeling av disse ennå ikke er besluttet for siste del av planperioden. Det er valgt å oppgi antall kryssingsspor over 600m da dette er viktig for økt godstransport på bane. Det gjøres også oppmerksom på at en del av de eksisterende kryssingssporene forsvinner som følge av dobbeltsporutbygging.

Sikring og sanering av planoverganger er en løpende oppgave i Jernbaneverket og antall planoverganger er oppgitt kun for 2007. Antall planoverganger gir i utgangspunktet ikke et godt bilde av risikonivået da nedleggelse av planoverganger kun er ett av flere virkemidler for redusert risiko. Jernbaneverket utfører en rekke ulike tiltak for å redusere risikoen ved planoverganger. Anslagsvis nedlegges det omkring 100 planoverganger per år, i hovedsak planoverganger som er svært lite i bruk.

	2007				2013				2019			
	antall km bane	herav km dobbeltspor	antall kryssingsspor over 600m	antall planoverganger	antall km bane	herav km dobbeltspor	antall kryssingsspor over 600m	antall km bane	herav km dobbeltspor	antall kryssingsspor over 600m		
Korridor 1	225	64	9	177	225	64	11	247	96	12		
Korridor 2	116	0	8	71	116	0	9	116	0	9		
Korridor 3	861	75	18	388	868	111	24	856	117	28		
Korridor 5	481	0	20	447	481	0	21	481	9	28		
Korridor 6	1351	88	52	1350	1351	88	56	1351	120	62		
Korridor 7	810	0	24	840	810	0	28	810	0	32		
Korridor 8	43	0	1	7	43	0	2	43	0	3		
Baner med regulær trafikk	3887	227	132	3280	3894	263	151	3904	342	174		
Baner uten regulær trafikk	227			481	227			227				
Totalt	4114	227	132	3761	4121	263	151	4131	365	174		

Spørsmål 56. Det bes om en fullstendig oversikt over

nåsituasjon, forventet situasjon etter første 4-årsperiode (i 2013) og forventet situasjon etter 10-årsperioden (2019) med hensyn til:

- antall omkomne i vegtrafikken årlig
- antall hardt skadde i vegtrafikken årlig
- antall omkomne i jernbanen årlig
- antall omkomne i luftfarten årlig
- antall omkomne innen sjøfarten årlig
- de ulike transportmidlers årlige klimagassutslipp

Svar:

OMKOMNE OG HARDT SKADDE I VEGTRAFIKKEN

Ulykkesstatistikken for årene 2005 – 2008 viser at det i gjennomsnitt har vært 1 180 drepte eller hardt skadde i vegtrafikken hvert år, fordelt med 240 drepte og 940 hardt skadde.

St.meld. nr 16 (2008-2009) NTP 2010-2019 angir som mål at vi i 2020 maksimalt skal ha 775 drepte eller hardt skadde i vegtrafikken. Det angis ikke noe delmål for hva som skal være oppnådd etter de første fire årene av planperioden, og det angis heller ikke noe eget mål for maksimalt antall drepte. Svaret på dette spørsmålet vil derfor være basert på Statens vegvesens foreløpige vurderinger av hvor langt vi må være kommet innen 2014 for å kunne si

at vi er på rett kurs i forhold til trafikksikkerhetsmålet for 2020.

Det vil være mer krevende å redusere antall drepte eller hardt skadde jo nærmere oppnåelse av nullvisjonen vi kommer. Dette skyldes særlig to forhold:

- Det vil være en tendens til at trafikksikkerhetstiltakene med best virkning pr brukt krone gjennomføres først.
- Virkningen av tiltak som gjennomføres sent i planperioden vil være påvirket av andre allerede gjennomførte tiltak.

St.meld. nr. 16 legger til grunn at det skal brukes et høyere kronebeløp pr. år til målrettede trafikksikkerhetsinvesteringer på riksvegnettet i siste 6-årsperiode enn i planperioden 2010-2013. Imidlertid vil det på andre områder trolig være naturlig å legge til

grunn at virkningen kommer tidlig i 10-årsperioden (for eksempel opptrapping av ressursinnsatsen til trafikksikkerhetsrettede trafikant- og kjøretøytiltak).

En samlet vurdering tilsier at det bør legges til grunn en årlig reduksjon i antall drepte eller hardt skadde som er størst de første årene av planperioden, og gradvis avtakende fram mot 2020. Dersom antall drepte eller hardt skadde i 2014 ikke overstiger 950 vil utviklingen kunne ansees å være på rett kurs i forhold til en målsetting om maksimalt 775 drepte eller hardt skadde i 2020. Det vil derfor være naturlig å ha som ambisjon at det maksimalt skal være 950 drepte eller hardt skadde i vegtrafikken i 2014.

I tabellen nedenfor har vi lagt til grunn en utvikling der den prosentvise fordelingen mellom drepte og hardt skadde videreføres som i perioden 2005-2008.

	Gjennomsnitt 2005-2008	Ambisjonsnivå for 2014	Mål for maks antall i 2020
Antall drepte	240	190	155
Antall hardt skadde	940	760	620
Totalt antall drepte eller hardt skadde	1180	950	775

JERNBANE

Ulykkesstatistikken for de fem siste år (2004-2008) viser at det i gjennomsnitt har omkommet to personer per år som følge av togtrafikken. To mennesker mistet livet i 2007 og ett menneske i 2008. På veien mot nullvisjonen er målet å redusere gjennomsnittlig antall drepte de siste 20 år med 3,5 % pr. år med referanse i 2005, hvor gjennomsnittet over de siste 20 år var 8,1. (ref. Jernbaneverkets Årsrapport 2008, 10. mars 2009).

LUFTFART

Flysikkerhetsutviklingen i norsk luftfart fra 60-tallet og fram til i dag viser at signifikante forbedringer har funnet sted. Antall ulykker totalt, fatale ulykker, og antall omkomne for 70-tallet og 80-tallet er markant høyere enn siste tiårsperiode (1999-2008). Denne store tapsreduksjonen har funnet sted til tross for at aktiviteten er mangedoblet i samme tidsperiode.

Innenfor kommersiell luftfart er i dag nullvisjonen på lang veg nådd. Det har i de siste årene blitt foretatt betydelige investeringer knyttet til å bedre flysikkerheten og ytterligere investeringer vil gjøres i løpet av planperioden. I planperioden forventes det årlige antallet omkomne i kommersiell flytrafikk og allmennflyging å ligge på om lag tre personer. Et normalår forventes ikke å omfatte fatale ulykker innenfor rute-, charter- eller offshoreflyging. Det høye sikkerhetsnivået skal opprettholdes og videreutvikles.

SJØFART

I perioden 2005-2008 omkom i gjennomsnitt 5 personer i sjøtransport per år. I 2008 omkom to personer. Hittil i 2009 er tallet åtte omkomne. Regjeringen vil opprettholde et fortsatt høyt sikkerhetsnivå innen sjøfart, og det legges i planperioden 2010-2019 opp til en styrking av sjøsikkerheten. For ytterligere redegjørelse for konkrete tiltak, viser vi til kapittel 11.4 i St. meld. 16 (2008-2009).

KLIMAGASSUTSLIPP

I 2007 var utslippene fra vegsektoren 10,3 mill tonn CO₂-ekvivalenter, fra luftfart 1,1 mill tonn og kystfart 2,6 mill tonn. I grunnprognosene for NTP er det beregnet en utslippsvekst for transportsektoren på 10-20 pst, jf omtale under kap 12.1.1. Veksten er ikke fordelt på transportgrener

Spørsmål 57: Det bes om en oversikt over gjennomsnittskostnad per km ved byggingen av:

Stamveg type S1-S9, spesifisert individuelt
Andre hovedveger type H1 og H2, spesifisert individuelt gang-/sykkelveg

Svar:

Statens vegvesens årlige kostnadsanalyser er basert på *vegbredder*. Nedenfor angis kostnadsspenning for bygging av veg med ulike vegbredder, basert på disse analysene. Vanligste dimensjoneringsklasse ved ulike vegbredder er oppgitt i parentes.

Statens vegvesen understreker at det vil være store variasjoner i kostnadene fra prosjekt til prosjekt. I grunnlagsmaterialet for kostnadsanalysene inngår dessuten både nyanlegg og utbedringsprosjekter. Som hovedregel vil løpemeterprisene være vesentlig lavere ved utbedring av eksisterende veg enn ved nyanlegg.

Vegbredde 6,5 m (H1)	20-50 000 kr/lm
Vegbredde 7,5 m (H2)	30-60 000 kr/lm
Vegbredde 8,5 m (S1-S3)	40-80 000 kr/lm
Vegbredde 10 m (S4)	50-100 000 kr/lm
Vegbredde 12,5 m (S5)	70-110 000 kr/lm
Vegbredde 16 m (S6)	90-120 000 kr/lm
Vegbredde 19-22 m (S7-S9)	100-160 000 kr/lm

Gang- og sykkelveger (vegbredde 3 m): 5-25 000 kr/lm

Spørsmål 58. Hva er årsaken til at Statens vegvesen beskriver at "ved planlegging og utbygging av vegnettet skal arealbruk og vegfunksjoner vurderes i et 20 års perspektiv etter vegåpning"?

Svar:

I forskrift om anlegg av offentlig veg, fastsatt av Samferdselsdepartementet 29. mars 2007, heter det blant annet:

"Ved planlegging og utbygging av vegnettet skal arealbruk og vegfunksjoner vurderes i et 20 års perspektiv etter vegåpning. Forventet trafikkutvikling skal kartlegges for alle trafikantgrupper."

Når det bygges veger, tas det stilling til en rekke forhold som vegbredde, linjeføring, kryssløsninger, gang- og sykkeløsninger osv. Et veganlegg skal fungere i mange år. Det er god økonomi å bygge en veg som kan håndtere framtidig utvikling, slik at man slipper å komme tilbake med hyppige utvidelser. Samtidig er det ikke fornuftig å legge til grunn et svært langt tidsperspektiv. Viktige grunner til dette er at framtidsanslag er usikre, at andre løsninger kan framstå som bedre i fremtiden og at ressursene som kan benyttes til veginvesteringer i dag er begrenset.

Internasjonalt er 20 år etter vegåpning mye brukt som dimensjoneringsperiode. Problemstillingen er relativt bredt drøftet i diverse rapporter fra AASHTO (American Association of State Highway and Transportation Officials). Et eksakt svar finnes imidlertid ikke. For elementer som lett kan utvikles over tid, for eksempel veglys og annet vegutstyr, brukes ofte et kortere tidsperspektiv enn for andre elementer.

Spørsmålet om dimensjonering i forhold til framtidig utvikling har mange sider. Ut fra et miljøståsted kan det være motforestillinger mot å dimensjonere

for en biltrafikk som er langt høyere enn dagens, fordi slike veger i seg selv kan virke trafikkgenererende og dermed føre til at prognosene blir selvoppyllende. I byer er det blitt mer vanlig å dimensjonere etter det som kalles balansert kapasitet, ikke etter prognoser. Dette kobles med strategier for å håndtere framtidig trafikkvekst med kollektivtrafikktiltak, tiltak for gående og syklende og tiltak som regulerer etterspørselen.

Spørsmål 59. Hvor lang levetid regner man at en veg normalt har, før den må "totalrenoveres"? Er dette ulikt for de ulike vegtypene?

Svar:

Levetid kan forstås på forskjellige måter. Mulige tolkninger av begrepet er funksjonell, teknisk og økonomisk levetid.

Funksjonell levetid er alderen som vegen, eller de enkelte vegobjektene (for eksempel et vegdekke eller drencsystem), vil ha når de ikke lenger oppfyller sin tiltenkte funksjon. Dette kan skyldes at linjeføring, vegbredde, trafikkøkning, bæreevne etc. tilsier at en ombygging eller utskifting er påkrevd. Den funksjonelle levetiden er avhengig av bl.a. vegtype og trafikkvekst. Generelt vurderes den funksjonelle levetiden til mellom 40 og 60 år, forutsatt normalt vedlikehold.

Teknisk levetid er alderen som vegen, eller de enkelte vegobjektene, vil ha når de er så skadet at de karakteriseres som uakseptable i forhold til definerte tekniske parametere. Den tekniske levetiden varierer sterkt for ulike vegobjekter. En bru skal normalt prosjekteres for 100 års teknisk levetid selv om visse komponenter må skiftes ut i løpet av denne tiden. Tunneler inneholder ofte en rekke elektrotekniske anlegg som har en levetid på mellom 10 og 40 år. Et veganlegg i dagen dimensjoneres styrkemessig for å tåle trafikkveksten i 20 år, men holder normalt i vesentlig lengre tid dersom asfaltdekkene vedlikeholdes og fornyes når dette kreves. I praksis ligger den tekniske levetiden for asfaltdekkene på mellom 3 og 20 år avhengig av trafikken, grunnforholdene og klimapåkjenningene.

Økonomisk levetid er alderen som vegen, eller de enkelte vegobjektene, vil ha når det økonomisk sett er mest fordelaktig å erstatte de. Slike vurderinger må bygge på samfunnsøkonomiske vurderinger.

Med en optimal vedlikeholdsstrategi vil levetiden på en veg eller et vegobjekt bli lengre enn om vegen tillates å forfalle. Med en slik strategi vil det gå lang tid før det trengs en "totalrenovering". Utsettelse av vedlikeholdet kan derimot føre til raskt forfall av vegen og behov for en reovering som koster mer både for vegforvalteren og samfunnet. Avveiningen

mellom vedlikehold og renovering må bygge på samfunnsøkonomiske vurderinger.

Mange av riksvegene har vegkonstruksjoner som delvis er bygget for 50 – 100 år siden og dermed med lavere materialkvalitet og med svakere styrkemessig dimensjonering enn det som kreves i dag. Det er først og fremst på denne delen av vegnettet de tunge og kostbare utbedringstiltakene vil komme.

Spørsmål 60

E16 over Filefjell og E6 vest for Alta er gitt egne poster i budsjettssammenheng. Det omtales bl.a. i kap. 10.4.6 at dette gjøres for å "sikre en mest mulig effektiv samlet utbygging".

Hva gjør at et prosjekt med egen budsjettpost sikres mer effektiv samlet utbygging enn et prosjekt uten egen budsjettpost?

Hva er begrunnelsen for at nettopp disse to prosjektene er valgt ut til å ha egne budsjettposter, mens andre prosjekter budsjetteres under samleposten 30 Riksveginvesteringer?

Har Regjeringen vurdert å gi alle større riksvegutbygginger egne budsjettposter?

Svar:

A)

Egen budsjettpost vil synliggjøre anslått bevilgningsbehov for hvert enkelt år ved at Stortinget må gjøre et eget bevilgningsvedtak på det aktuelle prosjektet i utbyggingsperioden. Vedtak om en årlig bevilgning til et enkelt investeringsprosjekt kan dermed bidra til å sikre en mer effektiv utbygging ved at hele strekningen i større grad kan ses i sammenheng.

B) OG C)

De to prosjektene har spesielle begrunnelser, som gjør at det er ønskelig at bevilgningen til prosjektene tas på egne poster, jf at utbygging av E16 Filefjell er viktig for å få en vintersikker veg mellom Oslo og Bergen, og at E6 vest for Alta er en viktig del av Regjeringens Nordområdestrategi.

Statens vegvesen har en stor investeringsportefølje. Som hovedregel bør denne prosjektporteføljen bevilges over en felles post, samtidig som prosjekt av en viss størrelse blir gitt en nærmere omtale i de årlige statsbudsjettene. Det er viktig at Statens vegvesen har en viss frihet i gjennomføringen av prosjektporteføljen. Denne friheten vil være mindre når det foretas bevilgningsvedtak for enkeltprosjekter. Egne poster for enkeltprosjekter innenfor Statens vegvesens investeringsportefølje bør derfor bare brukes unntaksvis. Det vil være naturlig å evaluere om bevilgning og egne poster faktisk bidrar til en mest mulig effektiv samlet utbygging.

Spørsmål 61. Helikopterruter mellom Bodø og ytre deler av Helgeland

I følge departementet, jf. side 128 i meldingen, viser beregninger at det vil bli kostbart å opprette helikopterruter mellom Bodø og øyene i ytre Helgeland. Departementet foreslår derfor ikke å ta disse rutene inn under ordningen med statlige kjøp av flyrutetjenester. Kostnadene, og hva som ligger til grunn for beregningene fremgår ikke av meldingen.

– Hva vil kostnadene være ved å opprette en helikopterrute mellom Bodø og ytre Helgeland?

Svar:

Kostnadene for etablering av helikopterruter til ytre Helgeland ble beregnet med utgangspunkt i kostnadene for statlig kjøp av flyrutetjenester på helikopterruten Værøy-Bodø v.v. Fratrukket trafikkinntekter er det beregnet et forventet støttebehov for ruter til Træna og Lovund flydd i kombinasjon med Værøy på mellom 16 og 19 mill. kr årlig. I tillegg til tilskuddene til rutedrift kommer kostnader knyttet til utbygging av nødvendig infrastruktur som vil kunne ligge på mellom 25 og 30 mill. kr for hver helikopterlandingsplass. En senere inkludering av Rødøy ville gi ytterligere kostnader knyttet til drift og infrastruktur. Det eksisterer i dag ikke luftfartsanlegg på noen av de aktuelle destinasjonene. Driftsunderskuddet ved Værøy helikopterlandingsplass var i 2006 på om lag 5 mill. kr. Tilsvarende underskudd må forventes ved tilsvarende anlegg på øyene i ytre Helgeland.

Veksten i tilskuddene til statlige kjøp av flyrutetjenester har i de siste årene vært betydelig. Anbudet for ruten Værøy-Bodø v.v. for perioden 1. august 2008 – 31. juli 2011 ble nær 50 pst dyrere enn anbudet i perioden før og i tilknytning til anbudet på regionale ruteflygninger med oppstart 1. april 2009 ble det behov for en tilleggsbevilgning på om lag 90 mill. kr. Dette har redusert handlingsrommet for nysatsinger.

Spørsmål 62. Jernbaneverket – utbedringer Drangsdalen.

Hva er årsaken til at utbedringer for å lette trafikken på toglinja gjennom Drangsdalen ikke er prioritert?

Svar:

Det er i de senere år utført sikrings- og varslingstiltak som bedrer sikkerheten på strekningen gjennom Drangsdalen. Ny raskartlegging er foretatt og ytterligere sikringstiltak er planlagt gjennomført i planperioden 2010-19. For øvrig ivaretas sikkerheten gjennom det løpende vedlikeholdet.

Det ble på 1990-tallet utarbeidet planer for en lengre linjeomlegging på strekningen Moi-Heske-

stad. Den planlagte linjeomleggingen var ment både å skulle øke sikkerheten og samtidig redusere reisetiden på strekningen. Andre prosjekter ble prioritert høyere enn linjeomlegging gjennom Drangsdalen og det var ikke rom for å prioritere linjeomlegging på strekningen Moi-Heskestad i perioden.

Spørsmål 63. Økonomiske rammer

Jf. side 17 i meldingen der det er omtale av høykonjunktur og kostnadsvekst i perioden 2006-2009 og omtale på side 64 første kulepunkt om økning på 45 pst. forhold til vedtatt planramme for NTP 2006-2009.

Det vises til at vedtatt ramme for NTP 2006-2015 ble økt med 22 mrd. kroner av et flertall på Stortinget i forhold til det regjeringen Bondevik II i sitt fremlagte planforslag mente var økonomisk forsvarlig i 2004.

- Er det konjunkturomslag alene som gjør at Regjeringen legger inn den omtalte økningen eller er det også andre forhold som nå gjør det økonomisk "mulig" å øke de økonomiske rammene for NTP 2010-2019?

Svar:

I forbindelse med Stortingets behandling av NTP 2006-2015, som ble lagt fram av Regjeringen Bondevik II, ble det vedtatt å øke rammen til samferdselsformål med 22 mrd kr i perioden 2006-2015 i forhold til St.meld. nr. 24 (2003-2004). Regjeringens planramme i NTP 2010-2019 ligger 100 mrd kr, eller 45 pst over den vedtatte planrammen for NTP 2006-2015.

Regjeringenes sterke satsing på samferdsel - både gjennom oppfølgingen av NTP 2006-2015 og gjennom det løftet som gjøres i NTP 2010-2019 - reflekterer den høye prioriteringen av dette området. Som vist til i NTP har handlingsrommet i budsjettpolitikken medregnet saldert budsjett 2009 grovt sett vært den samme under denne regjeringen som under Regjeringen Bondevik II. Likevel har det under denne regjeringen, medregnet saldert budsjett 2009 blitt bevilget om lag 10,6 mrd kr mer til samferdsel enn under Regjeringen Bondevik II.

NTP er en langtidsplan, med en planhorisont på 10 år. Den sterke økningen av midler til samferdsel i NTP uttrykker regjeringens vilje til å utvikle et effektivt transportsystem, der infrastrukturen er tilpasset stadig økende utfordringer og behov. Det er ikke naturlig å bruke en langtidsplan til å drive motkonjunkturpolitikk.

Regjeringen vil fase inn satsingen på samferdsel så raskt som mulig innenfor de samlede budsjetttramene som handlingsregelen setter, der det også tas hensyn til den økonomiske situasjonen.

Spørsmål 64: Differensiert transportpolitikk

Jf. side 64 i meldingen, kulepunkt (nr. 6) der det heter:

"Legge opp til differensiert transportpolitikk ved å innrette den statlige økonomiske innsatsen slik at jernbanesatsingen blir størst i byområdene, mens veksten i vegsatsingen blir størst i de øvrige delene av landet."

Det er også gjennomført en økende differensiering i finansieringen av transportpolitikken; jernbanesatsingen er 100 pst. statlig finansiert, mens vegsatsing er finansiert med gjennomsnittlig minst 50 pst. bompenger.

- Det ønskes en nærmere begrunnelse for hvorfor Regjeringen viderefører og forsterker ovennevnte differensiering som også kan anses som en diskriminering i forhold til bilbrukerne og vegbrukerne i hele landet?

Svar:

Regjeringen er opptatt av å sikre en framtidrettet transportinfrastruktur i hele landet. Dette er en viktig forutsetning for å utvikle et konkurransedyktig næringsliv og levedyktige lokalsamfunn i alle deler av landet. Regjeringen mener derfor at det er nødvendig å innrette prioriteringene av investeringsprosjekter på veg i planperioden slik at større deler av de statlige investeringsmidlene vil gå til viktige prosjekt i de deler av landet der grunnlaget for bompengefinansiering i liten grad er til stede.

Regjeringen mener videre at bompengefinansiering av investeringsprosjekter på veg er et supplement til statlige bevilgninger som legger til rette for en forsert utbygging. Dette sikrer at det raskere kan gjennomføres en vesentlig standardbedring på deler av de mest trafikkerte og ulykkesutsatte vegene i mer befolkningstette områder. Utbyggingen av E6 mellom Gardermoen og Kolomoen og E18 gjennom Østfold og Vestfold, samt rv 2 Kongsvinger – Nybakk er gode eksempler på dette. Bompengeinnsamling vil fortsatt være betinget av lokal tilslutning og Stortingets godkjenning.

Spørsmål 65. Ferjedrift – Konkurransetsetting

Det kan pekes på at et av de første tiltakene fra denne regjering og fra denne samferdselsministeren var å stoppe tiltak og forberedelser til tiltak for å øke konkurransen; jf. jernbane og post. Når det gjelder overføring av hele 78 av 95 riksveiferjestrekninger til fylkeskommunene sier Regjeringen i planen (side 65; kulepunkt):

"Bedre tilbudet i ferjedriften. Det settes av totalt 1 776 mill. kr årlig, hvorav 1 364 til fylkesvegferjer. Med forventede gevinster gjennom konkurranseut-

setting vil dette nivået gi rom for kapasitetsøkning og modernisering av ferjedriften i tråd med påregnet trafikkvekst."

- I forhold til varslet overført beløp på 1 364 mill. kroner til fremtidig ferjedrift – hvor mye av dette i kroner regner Regjeringen med at konkurranseutsetting vil gi til kapasitetsøkning og modernisering av ferjedriften?

Svar:

Denne regjeringen har vært opptatt av å få oversikt over alle konsekvensene av konkurranseutsetting. Ved siden av eventuelle innsparinger på offentlige budsjetter, vil det også være virkninger for de ansatte i sektoren og for brukerne av tjenesten. Andre virkemidler for å oppnå effektiviseringsgevinster kan derfor være vel så tjenlig for samfunnet totalt sett.

Gjennom forordningen om maritim kabotasje er vi forøvrig underlagt EØS-regler som pålegger oss å konkurranseutsette ferjesambandene.

Det er noe usikkerhet knyttet til størrelsen på eventuelle innsparinger en kan oppnå gjennom konkurranseutsetting av riksvegferjedrifta – noe som avhenger av blant annet markedsforhold, utforming av anbudspakker og så videre. Vegdirektoratet har lagt til grunn en effektiviseringsgevinst av ferjerammen på ca 6 pst. i planperioden. Dette tilsvarer ca 80 mill. kr årlig i forhold til beløpet som blir overført til fylkeskommunene. Anslaget bygger bl.a. på Statens vegvesens erfaring fra konkurranseutsetting av drift og vedlikehold der det ble oppnådd en gevinst på 10 pst., og et anslått effektiviseringspotensial i ferjesektoren fra Møreforskning Molde på 15-20 pst.

Spørsmål 66. Fylkesvegferjer – Inntektssystemet

Jf. side 65 (kulepunkt):

"Det skal vurderes nærmere om fylkesvegferjene skal innlemmes i inntektssystemet eller om midlene skal øremerkes på Samferdselsdepartementets budsjett. Etter planen vil rammer til fylkesvegferjene avklares i kommuneproposisjonen for 2010."

- Hvilke forhold gjør at regjeringen vurderer øremerking av midler til riksvegferjer som skal overføres til fylkeskommunene gjennom forvaltningsreformen?
- Hvilke andre forhold gjør at en slik vurdering ikke gjøres når det gjelder overføring av riksveger til fylkeskommunene?

Svar:

Det har vist seg vanskelig å lage en god kostnadsnøkkel for de båt- og ferjeruter i inntektssystemet som fylkeskommunene i dag har ansvaret for. Det kan således ta noe tid før en ev. kommer fram til en

ny kostnadsnøkkel, som tar hensyn til fylkeskommunenes utgifter til de riksvegferjene, som fylkeskommunene skal overta ansvaret for. Dette er årsaken til at regjeringen vurderer øremerking av midler til riksvegferjer, som skal overføres fylkeskommunene gjennom forvaltningsreformen.

Når det gjelder overføring av riksveger til fylkeskommunene, regner en med at det vil bli lettere å lage en ny kostnadsnøkkel. En regner derfor med at det raskere vil kunne etableres en ny kostnadsnøkkel for det faste riksvegnettet, som tar hensyn til fylkeskommunenes utgifter til de riksvegene, som fylkeskommunene skal overta ansvaret for.

Spørsmål 67. Avinor AS - Rammevilkår

Jf. side 65 (kulepunkt), omtale av Avinor, det heter:

"Avinor har anslått et samlet investeringsbehov i planperioden 2010-2019 på 20-25 mrd. kr i utvidet kapasitet, bedre sikkerhet og mer tidsmessige og attraktive terminaler. Samferdselsdepartementet vil sikre at Avinor har rammevilkår som gjør selskapet i stand til å løse oppgavene selskapet er satt til å ivareta. Avinor må arbeide videre med å effektivisere driften av selskapet."

- Med henvisning til at Avinor opplever betydelig trafikkreduksjon pga økonomiske nedgangstider; hvilke tiltak vil Regjeringen gjennomføre for å sikre Avinors rammevilkår?

Svar:

Utgangspunktet for Regjeringens politikk overfor Avinor er at selskapet i størst mulig grad skal finansiere virksomheten gjennom egne inntekter og gjennom intern samfinansiering mellom bedriftsøkonomisk lønnsomme og bedriftsøkonomisk ulønnsomme enheter i selskapet.

Hele luftfartsnæringen er nå inne i en krevende periode med nedgang i trafikken og fall i inntektene. Etter flere gode år er dette noe som også får konsekvenser for Avinor. Samferdselsdepartementet legger til grunn at selskapet i denne situasjonen vil prioritere samfunnsoppdraget sitt, som er å drive et landsomfattende nett av lufthavner og en samlet flysikrings-tjeneste. Samferdselsdepartementet vil i denne sammenheng spesielt understreke at Avinor ikke forbigående kan stenge en lufthavn eller redusere åpningstidene vesentlig uten å ta dette opp med departementet.

Som eier har staten et ansvar for å sikre at Avinor får rammevilkår som gjør at selskapet kan oppfylle de oppgavene selskapet er satt til å ivareta. Samtidig har Avinor et ansvar for å drive sin virksomhet mest mulig effektivt innenfor de rammene som gjelder for selskapet.

Staten har bedret rammevilkårene vesentlig for Avinor de siste årene ved at det har blitt åpnet for avgiftsfritt salg ved ankomst fra utlandet og ved at luftfartens infrastruktur har blitt tatt inn i opplegget for merverdiavgiftssystemet.

Samferdselsdepartementet har varslet en stortingsmelding om virksomheten i Avinor i vår. Den siste utviklingen gjør det nødvendig å foreta en grundig gjennomgang av rammevilkårene til Avinor sett opp mot de oppgavene selskapet skal løse. Dette arbeidet er departementet nå i gang med.

Spørsmål 68. Forvaltningsreformen – Dokumentasjon av behov

Jf. side 68, kapittel 6.2, tabell 6.2 i meldingen.

Det er ingen økning i ny NTP i flg. tabell 6.2 i forhold til saldert budsjett for 2009 i midler som skal følge riksveier og riksveiferjer som overføres til fylkeskommunene gjennom forvaltningsreformen.

- Hvordan kan Regjeringen dokumentere i hvilken grad anført beløp for vei dekker behovet for investeringer, drift og vedlikehold for de riksveier det gjelder? (om ferje vises til eget spm. tidligere).

Svar:

Det økonomiske opplegget for forvaltningsreformen skal presenteres i kommuneproposisjonen for 2010 som regjeringen legger fram våren 2009. Dette inkluderer også statens bevilgninger til fylkeskommunene ved overtakelse av det vesentligste av dagens øvrige riksvegnett.

Som en følge av dette arbeidet ikke var ferdigstilt ved tidspunktet for fremleggelsen av NTP, er de økonomiske planrammene for fylkesvegnettet kun en videreføring av 2009-budsjettets rammer, samt en rentekompensasjonsordning tilsvarende et aktivitetsnivå på 2 mrd. kr årlig.

Endelig ramme til fylkene, herunder fordeling mellom fylkene vil avklares i kommuneproposisjonen for 2010.

Spørsmål 69. Nasjonale turistveger

Jf. side 70 i meldingen der det heter:

"De gjenværende strekningene i turistvegprosjektet befinner seg i all hovedsak på den delen av riksvegnettet som vil bli overført til fylkene etter 01.01.2010. Finansieringen av turistvegprosjektet vil skje innenfor fylkenes rammer. Videreføringen av turistvegprosjektet etter forvaltningsreformen forutsetter god dialog mellom Statens vegvesen og de aktuelle fylkeskommunene."

Hvordan vil Regjeringen sikre midler nødvendige midler for å nå målet i turistvegprosjektet?

Svar:

Regjeringens forslag til økonomisk oppgjør i forbindelse med overføringen av det øvrige riksvegnettet til fylkene etter 1.1.2010 som en følge av forvaltningsreformen er presentert i St.prp. nr. 68 (2008-2009) Kommuneproposisjonen 2010. Regjeringen har her lagt til grunn at det nasjonale turistvegprosjektet allikevel skal finansieres over Samferdselsdepartementets budsjett. Årlige kostnader til turistvegprosjektet er anslått til om lag 100 mill. kr pr år i perioden 2010-2013.

I forbindelse med arbeidet med handlingsprogram for perioden 2010-2013 vil Statens vegvesen konkretisere nærmere prioriteringen av de foreslåtte midlene til turistvegprosjektet i perioden.

Spørsmål 70. Jernbane – Drift og vedlikehold

Jf. kapittel 6.3.1, side 70 i melding – Drift og vedlikehold. Det bes om å få post 23 Drift og vedlikehold spesifisert på hhv korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold og fornyelse av anlegg målt mot oppdaterte behovsanalyser.

Svar:

Nærmere fordeling mellom korrektivt vedlikehold, forebyggende vedlikehold og fornyelse innenfor post 23 i regjeringens NTP-forslag målt opp mot foreliggende behovsanalyser, vil bli foretatt gjennom Jernbaneverkets arbeid med handlingsprogrammet for NTP 2010-2019 etter at meldingen er behandlet i Stortinget.

Som vist i tabell 6.4 i St.meld. nr 16 (2008-2009) NTP 2010-2019 er det lagt opp til at gjennomsnittlig 1 895 mill. kr av den samlede årlige gjennomsnittlige rammen på 4 181 mill. kr på post 23, skal benyttes til årlig vedlikehold. I tillegg kommer ytterligere samlet 2000 mill. kr til fornyelse i Oslo-prosjektet i første del av planperioden som er satt av innenfor investeringsrammen på post 30. Den endelige prioriteringen vil på vanlig måte bli gjort i forbindelse med de årlige budsjettene, men Samferdselsdepartementet legger i utgangspunktet opp til at mye av økningen i rammen til vedlikeholdet av jernbanenettet vil bli disponert til fornyelse av det eksisterende jernbanenettet. Prioriteringen vil skje ut fra oppdaterte analyser av hva som er behov for å nå målsatte krav til JBV's tjenester.

Spørsmål 71. Utredning om vedlikeholdsetterslep i vegsektoren mv.

Jf. side 75, kapittel 6.3.2 i meldingen der det heter:

"Samferdselsdepartementet erkjenner at dagens beregning av vedlikeholdsetterslep har klare begrensninger. Samferdselsdepartementet mener det er hensiktsmessig med en ny vurdering av bereg-

ningsmetodikken for vedlikeholdsetterslepet i vegsektoren, og har derfor tatt initiativ til en egen utredning knyttet til dette."

- Hvordan vil Stortinget bli informert om resultatet av dette arbeidet?
- Det bes om å få oppgitt dagens tilgjengelige og ajourførte oversikt over vedlikeholdsetterslep på de oppgitte kategoriene Veidekke, Bruer, Vegutstyr og Tunneler. Ønskelig med spesifisering for gjenværende riksveier og riksveier som overføres til fylkeskommunene gjennom forvaltningsreformen.

Svar:

Stortinget vil bli informert etter at Samferdselsdepartementet har gått gjennom resultatene fra utredningsarbeidet. Det mest naturlige er at dette skjer i tilknytning til en budsjettproposisjon. Arbeidet vil være omfattende og faglig komplisert og det vil derfor ta tid før resultater foreligger. Stortinget vil bli informert om videre prosess når utredningsarbeidet har kommet i gang.

Det vedlikeholdsrelaterte etterslepet på det statlige vegnettet ble definert og beregnet i prosjektet Vegkapital i 2003. Siden den gang er det ikke gjennomført detaljerte beregninger etter samme metodikk som ble benyttet i Vegkapitalprosjektet. Etter 2003 har Statens vegvesen gjort overordnede vurderinger på vegnettsnivå av utviklingen til etterslepet. Dette er basert på sammenligning av behovsvurderinger for vegobjekter/prosesser som er relevante i forhold til forfallet, og faktisk tildelte/brukte midler på de samme vegobjektene/prosessene.

Ved den siste overordnede vurderingen ble vedlikeholdsetterslepet på riksvegnettet pr. 1.1.2009 anslått å være om lag 18,3 mrd. 2008-kr. Av dette er det anslått at 6,6 mrd. kr er på dagens stamvegnett, mens 11,7 mrd. kr er knyttet til dagens øvrige riksveger. Det fordeler seg slik på ulike vegobjekter:

Vegobjekt	Stamveger (mrd 2008-kr)	Øvrige riksveger (mrd 2008-kr)
Vegfundament og –dekke	1,9	5,0
Drenssystem	0,4	0,9
Bru	1,1	1,8
Tunnel	1,6	1,0
Vegutstyr	1,4	2,3
Kai	0,1	0,6
G/S-veg (vegfund. og dekke)	0,1	0,1
Totalt	6,6	11,7

Vedlikeholdsetterslepet er ikke beregnet for hver enkelt veg, men på overordnet vegnettsnivå. Når om lag 1350 km av dagens øvrige riksveger skal forbli statlige veier etter 1.1.2010, vil det innebære at anslått vedlikeholdsetterslep på fremtidig statlig vegnett er om lag 7,4 mrd. kr ved inngangen til 2009, mens det er om lag 10,9 mrd. kr på den delen av riksvegnettet som overføres til fylkeskommunene gjennom forvaltningsreformen.

Spørsmål 72. Riksveginvesteringer; store investeringsprosjekt (jf. ellers liknende spørsmål, nr. 60 v/Høyre)

Jf. kapittel 6.3.2.3 i meldingen, Post 30 Riksveginvesteringer, store investeringsprosjekt der det heter:

- "Innfor rammen til store investeringsprosjekt er det satt av totalt 1 680 mill. kr i planperioden til E16 over Filefjell på egen post 36, samt totalt 1 040 mill. kr i planperioden til E6 vest for Alta på egen post 37. Dette synliggjør anslått bevilgningsnivå, og kan bidra til en mer helhetlig utbygging av strekningene ved at de ulike parsellene ses i sammenheng, jf. kapittel 6.4."
- Hvorfor er denne løsningen valgt bare for 2 prosjekter?
- Er dette å betrakte som en forsøksordning med prosjektfinansiering?
- Har Regjeringen endret syn i forhold til St.prp. nr. 1 2006–2007 side 102? – der det heter
 - "Regjeringen finner at investeringer i veg og jernbane fortsatt bør bevilges etter gjeldende budsjetteringsprinsipper, og at det således ikke etableres en ordning med lånefinansiering. Som nevnt ovenfor under omtalen av et mulig skille mellom drift og langsiktige investeringer i statens budsjettpolitikk, kan lånefinansiering av investeringer vanskelig begrunnes ut fra økonomiske rasjonelle hensyn. Intensjonen med prosjektfinansiering, uttrykt som en metode for å sikre prosjektene en rasjonell utforming og framdrift, kan nås innenfor gjeldende budsjettprinsipper."
- Hvilken bevilgningsmessig og budsjettmessige konsekvenser konkret har ordningen med opprettelse av egne poster for spesielle prosjekter innenfor rammen av kap. 1320 Statens vegvesen?

Svar:

Når det gjelder hvorfor det er valgt egne poster for de to vegprosjektene, vises det til svar på spørsmål 60. Det vises også til at Regjeringen Bondevik II foreslo egen post for bevilgningen til den statlige finansieringen av riksvegomleggingen i forbindelse med utbyggingen av Bjørvika.

I St.prp. nr. 1 (2006-2007) gis en orientering om spørsmålet om prosjektfinansiering av samferdselsprosjekter, hvor det skisseres ulike varianter, bl.a.

lånefinansiering, som kan tenkes benyttet under paraplybegrepet prosjektfinansiering. Som det er vist til i sitatet i spørsmålet, peker Regjeringen på at intensjonen med prosjektfinansiering, uttrykt som en metode for å sikre rasjonell utforming og framdrift, kan nås innenfor gjeldende budsjettprinsipper. Bruk av egen post for enkeltprosjekter er en metode innenfor gjeldende budsjettprinsipper. Når det gjelder spørsmålet om dette er å betrakte som en forsøksordning med prosjektfinansiering, er som nevnt egen post for enkeltprosjekt også benyttet tidligere.

Bruk av egne poster for spesielle prosjekter innebærer at Stortinget som for øvrige bevilgningsvedtak, må gjøre årlige bevilgningsvedtak for hvert enkelt prosjekt, og at eventuelle behov for budsjettendringer i løpet av året må legges fram for Stortinget. Den bevilgningsmessige oppfølging av prosjektene vil være avhengig av Regjeringens og Stortingets evne og vilje til å følge opp prosjektene i de årlige budsjettene.

Spørsmål 73. Rassikring – Oversikt behov, fordeling mv.

Jf. kapittel 6.3.2.4 Rassikring, side 79 i meldingen.

- Hva er ajourført oversikt over behov for rassikringstiltak ved utgangen av 2009 per fylke basert på Statens vegvesens beregninger, og hvordan stemmer disse beregningene med de som er gjort av Nasjonal rassikringsgruppe? Fordeling per fylke må spesifisere fremtidige riksveier og fremtidige fylkesveier.
- Jf. side 79 i meldingen der det heter:

"Midlene benyttes både på riks- og fylkesveger med 50 pst til hver. Det vises til kapittel 10 for nærmere omtale av viktige rassikringsprosjekt på riksvegnettet. Midlene til rassikringstiltak på fylkesvegnettet vil bli bevilget årlig over statsbudsjettet som tilskudd til fylkeskommunene. Dette kommer i tillegg til fylkenes prioritering av rassikringstiltak over eget budsjett. Det vil bli utarbeidet fireårige handlingsplaner for rassikring på fylkesvegnettet."

- Det ønskes følgende klargjøring: hvordan fordeles totalbeløpet på 1 000 mill. kroner til hhv. riksveger og fremtidige fylkesveger?

Svar:

- Statens vegvesen har utarbeidet regionvise rassikringsplaner, i første omgang som grunnlag for prioritering av tiltak i perioden 2010-2013. Planene er ikke utarbeidet med sikte på å framskaffe en oversikt over samlet behov for rassikringstiltak i de ulike fylker. For mange tiltak er dessuten kostnadsanslagene svært usikre, evt. ikke utarbeidet. I Samferdselsdepartementets svar på

spørsmål nr. 90 er det imidlertid gitt en oversikt over den regionvise fordelingen av de rasutsatte punktene som inngår i de regionvise prioriteringslistene.

Etter det Samferdselsdepartementet kjenner til, har ikke Nasjonal rassikringsgruppe foretatt egne beregninger av rassikringsbehovet.

- Som det går fram av St.meld. nr. 16(2008-2009), side 204, er det foreslått 5 mrd. kr til rassikringstiltak på riksvegnettet i perioden 2010-2019, hvorav 2 mrd. kr i første fireårsperiode. Den rutevise fordelingen av rammen framgår av tabell 10.5 på side 206. Nye prosjekter i første fireårsperiode med kostnadsoverslag over 200 mill. kr er nærmere spesifisert i tabell 10.6 på side 206. For nærmere omtale av prioriteringene vises det til de rutevise omtalene i kapittel 10.4.2-10.4.9.

Som det går fram av St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 79, vil de statlige midlene til rassikringstiltak på det framtidige fylkesvegnettet bli bevilget årlig over statsbudsjettet som tilskudd til fylkeskommunene. For å sikre mest mulig forutsigbarhet, blant annet i forhold til planlegging av aktuelle tiltak, er det lagt til grunn at det skal utarbeides fireårige handlingsplaner for denne delen av den statlige rassikringsinnsatsen. Samferdselsdepartementet legger til grunn at de fylkesvise prioriteringene skjer i nær dialog med fylkeskommunene. Departementet har bedt Statens vegvesen utarbeide et forslag til prosess og innhold knyttet til dette arbeidet. Følgelig er det ikke utarbeidet forslag til fordeling av denne delen av rassikringsrammen ennå. Forslag til fordeling vil imidlertid bli lagt fram for Stortinget så snart det foreligger.

Spørsmål 74. Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene

Jf. kapittel 6.3.2.7 side 79 Post 61 Rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene, der det heter:

"Regjeringen vil innføre en rentekompensasjonsordning for transporttiltak i fylkene. Ordningen er knyttet til tiltak på fylkesvegnettet og kollektivtransporttiltak, bl.a. bybaner."

- Hva innebærer "tiltak" når det gjelder "Bybaner", og vil det kunne gjelde drift av Bybanen i Bergen?
- Gjelder det både investering og drift?
- Er denne tiltakspakken ment å dekke inn etterslep i vedlikehold på eksisterende og nye fylkesveier? Begge disse veiene har et betydelig vedlikeholds- etterslep (jf. separat spørsmål) – hvorfor er det ikke lagt inn større ramme til slike fylkesvise tiltak når fylkene får tilført hele 16 150 km riksvei. Fylkesveinettet øker derved med 60 pst.

Svar:

Regjeringen har i NTP varslet at regjeringen vil innføre en ordning med rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene basert på en årlig ramme på 2 mrd. kr. Utgangspunktet for det videre arbeidet med ordningen er dagens ordning med rentekompensasjon for skole og svømmeanlegg og kirkebygg. Felles for de eksisterende ordningene er at kommunene fritt kan velge om finansieringen av investerings/rehabiliteringskostnadene skal skje med låneopptak, og hvilken låneinstitusjon som skal benyttes.

Samferdselsdepartementet er i en innledende fase med å utforme ordningen og det er derfor ikke nå grunnlag for å si noe mer konkret om hvilke tiltak som vil bli omfattet. Ordningen er i utgangspunktet ikke tenkt å omfatte driftsutgifter, jf. tilsvarende ordning for skoleanlegg.

Spørsmål 75. Intercity-triangelet – tiltak for å redusere reisetid, virkninger av tiltak mv.

1. Hvilke tiltak eller investeringer i infrastruktur må til for å redusere reisetiden fra Oslo til endepunktene i Intercity-triangelet (Lillehammer, Halden, Skien) til å bli maksimalt 80 minutter innen år 2020, og hvilke av disse tiltakene er en del av Regjeringens forslag og hvilke er ikke en del av Regjeringens forslag.
2. Det bes om en oversikt over kostnadsramme og virkning på trafikksikkerhet og klimagassutslipp for de ulike investeringstiltakene.
3. Hvilke strakstiltak for å forbedre punktligheten

innenfor Intercity-triangelet følger av Regjeringens forslag?

Svar:

1. I Jernbaneverkets stamnettutredning, som har tidshorizont 2040, utredes investeringstiltak mellom Oslo og Lillehammer/Halden/Skien med sikte på å kunne oppnå reisetider for raskeste tog på henholdsvis om lag 75 minutter (Oslo-Lillehammer), 55 minutter (Oslo-Halden) og 80 minutter (Oslo-Skien). For å oppnå disse reisetidene er det behov for å bygge Eidanger-forbindelsen på Vestfoldbanen og dobbeltspor i resten av InterCity-området.

Regjeringens forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 omfatter bygging av dobbeltsporparceller på samtlige strekninger i InterCity-området:

mellom Oslo og Halden: Oslo – Ski, Sandbukta – Moss – Kleberget og Kleberget - Såstad, mellom Oslo og Lillehammer: Langset – Kleverud (- Steinsrud), og mellom Oslo og Skien: Fullføring av Vestkorridoren, Barkåker – Tønsberg, Holm – Holmestrand – Nykirke og Eidangerforbindelsen.

Reisetidene i 2020 mellom Oslo og Lillehammer / Halden / Skien vil for raskeste tog etter gjennomføring av regjeringens forslag, bli henholdsvis om lag 107, 85 og 120 minutter.

2. Etterfølgende tabell viser en oversikt over kostnadsramme og virkning på klimagassutslipp og trafikksikkerhet for de ulike investeringstiltakene, hentet fra Jernbaneverkets lønnsomhetsberegninger.

	Totalt for prosjekter som avsluttes i plan-perio- den 2010- 2019	Program- området kapasi- tet/gods	Oslo - Ski	Sand- bukta - Moss - Kle- berget	Bark- åker - Tøns- berg	Holm - Holme- strand	Eidan- gerfor- bindel- sen	Lysaker - Sand- vika	Sand- nes - Stavan- ger	Ber- gen Fløen	Vosse- banen Ulriken Arna	(Eidsvoll - Hamar) Langset - Kleverud og Geving- Kleverud - Stainsrud	Mo- sjøen - åsen tunnel Bodø	Kle- berget - Moss - Såstad	Holme- strand - Nykirke	
Kostnadsanslag (mill. 2009-kr)	45 063	4850	11600	2831	1490	2214	3691	3027	2215	294	1500	6919	635	620	1040	2137
Reduksjon CO2- utslipp (sammen- liknet med for- ventet situasjon uten tiltaket) (tonn)	121 302	85975	5947	666	1720	2179	1076	6716	853	1226	731	8564	1676	1744	660	1569
Reduksjon i antall drepte og hardt skadde	28															

3. Største strakstiltak for å forbedre punktligheten i InterCity-området er Oslo-prosjektet. For 2 mrd. kr over investeringsbudsjettet og ytterligere innsats over vedlikeholdsbudsjettet skal infrastrukturen mellom Etterstad og Lysaker rustes opp i første del av planperioden. For øvrig vil samtlige investeringstiltak i InterCity-området bidra til økt punktlighet og regularitet.

Spørsmål 76. Jernbanen – Drift og vedlikehold

Legger Regjeringen opp til endringer i måten drift og vedlikehold på jernbanen i dag gjennomføres?

Svar:

Nei, i NTP legges det ikke opp til større endringer i måten Jernbaneverket gjennomfører drift og vedlikehold på. Jernbaneverket arbeider kontinuerlig med å utvikle rammeverket for hvordan det skal følge opp

produktivitetsskrav. Samferdselsdepartementet har for øvrig en tett dialog med Jernbaneverket for å sikre seg at virksomheten drives mest mulig kostnadseffektivt. For å sikre dette legger Jernbaneverket bl.a. opp til å gjennomføre benchmarking av prosjekter innen forebyggende vedlikehold og fornyelse. Hensikten er bl.a. å sikre at Jernbaneverkets driftsapparat til en hver tid har riktig størrelse/kapasitet. I sin styringsdialog med Jernbaneverket legges det stor vekt på at økte bevilgninger til drift og vedlikehold innebærer minst like store forventninger til rasjonell og produktiv drift.

Spørsmål 77. Tiltak for redusert reisetid hovedstrekninger, virkninger av tiltak mv.

1. Hvilke tiltak eller investeringer i infrastruktur kreves for å forkorte reisetidene på tog som følger: Oslo-Bergen, maksimum 4 timer, Oslo-Trondheim maksimum 4 timer, Oslo-Kristiansand maksimum 3 timer innen 2020?
2. Det bes om en oversikt over kostnadsramme og virkning på trafiksikkerhet og klimagassutslipp for de ulike investeringene i infrastruktur.

Banestrekning	Kjøretid nå	Kjøretid "stamnett"	Tiltak
Oslo-Bergen	6:28	5:10	Ringeriksbanen Dobbeltspor Ulriken Moderniseringstiltak Voss-Arna Kryssningsspor, linjeomlegginger, energiforsyning med mer.
Oslo-Trondheim	6:30	5:30	Dobbeltspor Eidsvoll-Lillehammer Kryssningsspor, linjeomlegginger, energiforsyning med mer.
Oslo-Kristiansand	4:25	2:55 direkte tog	Dobbeltspor Drammen-Larvik Linjeomlegging Larvik-Porsgrunn Grenlandsbanen Kryssningsspor, energiforsyning med mer.

Tiltakene er ikke tilstrekkelige for å nå en kjøretid på 4 timer fra Oslo til Bergen eller Trondheim. Mulige ytterligere tiltak for redusert reisetid vil bli utredet i arbeidet beskrevet over.

SPØRSMÅLETS DEL 2

Deler av tiltakene er kostnadsberegnet og inngår i NTP 2010-2019 (Ringeriksbanen, dobbeltspor Ulriken, deler av dobbeltspor Eidsvoll-Lillehammer og deler av dobbeltspor på Vestfoldbanen), samt bygging av nye kryssningsspor. Kostnadsanslag for andre tiltak er svært usikre da det ikke foreligger tilstrekkelig planunderlag.

Det er følgelig heller ikke beregnet virkninger på trafiksikkerhet eller klimagassutslipp. Som del av utredningene om høyhastighetstog ble det utført beregninger av endringer av klimagassutslipp. Der

3. Det bes også om en vurdering av når de ulike tiltakene kan igangsettes.

Svar:

Det framgår av NTP-meldingen at Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket om arbeide videre med å vurdere hvordan mulige konsept for utbygging og drift av høyhastighetsbane kan tilpasses norske forhold, jf. kap. 10.1.2, underpunktene 10.1.2.3 og 10.1.2.4. Som en del av dette arbeidet vil det også framkomme hvilke reisetider som er mulige å oppnå mellom de største byene i landet gjennom utvikling av de eksisterende baner sammenliknet med ulike alternativer for etablering av separate høyhastighetsbaner.

SPØRSMÅLETS DEL 1):

Som del av Jernbaneverkets Stamnettutredning "Mer på skinner fram mot 2040" ble det beregnet kjøretider for de aktuelle strekningene med utgangspunkt i en utbygging av dobbeltspor i Østlandsområdet som hovedelement.

ble det beregnet en utslippsreduksjon (tonn CO₂ pr. år) på henholdsvis 30.000 tonn på strekningen Oslo-Kristiansand og omkring 80.000 tonn til Bergen og Trondheim (referanse: Jernbaneverket, Høyhastighetstog i Norge, en mulighetsstudie). Med kjøretid på 4 timer istedenfor 2:30 til 2:45 vil utslippsreduksjonen bli mindre under ellers like betingelser. Det er i disse beregningene ikke tatt hensyn til CO₂-utslipp som følge av utbyggingen av prosjektene.

SPØRSMÅLETS DEL 3:

De tiltakene som inngår i NTP 2010-2019 og oppstartstidspunkt, er beskrevet der, jf. korridoromtaler under kap. 10.4. Dette omfatter:

- Dobbeltsporparsell Barkåker-Tønsberg på Vestfoldbanen er startet (byggstart mars 2009).

- I perioden 2010-2013 startes dobbeltsporparsell Holm-Holmestrand og innkorting av jernbanelinjen Farriseidet-Porsgrunn på Vestfoldbanen, dobbeltspor Ulriken på Bergensbanen og dobbeltspor Langset-Kleiverud på Dovrebanen.
- I perioden 2014-2019 foreslås byggestart for Holmestrand-Nykirke på Vestfoldbanen og Ringeriksbanen på Bergensbanen.

Spørsmål 78. Ringeriksbanen

Av hvilken grunn er Ringeriksbanen prioritert mot slutten av planperioden?

Svar:

Ringeriksbanen kan bidra til å redusere kjøretiden mellom Oslo og Bergen med nærmere 1 time og samtidig legge til rette for å trekke Hønefoss-/Ringerike-/Hallingdalsområdet nærmere Oslo. Prosjektet er både i tidligere planer og i inneværende NTP 2010-2019 prioritert etter viktige dobbeltsporprosjekter på IC-strekningene mellom Oslo og Skien, Halden, Lillehammer. Denne prioriteringen er i hovedsak opprettholdt i regjeringens forslag til NTP 2010-2019. Samtidig er det vist til at det kan bli aktuelt å tilpasse løsninger for Ringeriksbanen i forbindelse med ev. tilrettelegging for mulig framtidig høyhastighetsbane mellom Oslo og Bergen. Samferdselsdepartementet ser det som viktig at Jernbaneverket prioriterer arbeidet med slike avklaringer før bygging av Ringeriksbanen kan startes.

Spørsmål 79. OPS-kontrakter

Dersom OPS-kontrakter ikke tas i bruk, hvilke andre virkemidler planlegges brukt for å korte ned byggetid og få større forutsigbarhet i byggeprosjekter?

Svar:

Samferdselsdepartementet er opptatt av at byggeprosjekter kan gjennomføres på en mest mulig rasjonell måte. Departementet legger derfor økt vekt på sammenhengende utbygging av lengre strekninger. En slik strategi vil sammen med et forutsigbart og vesentlig høyere investeringsnivå enn tidligere, bidra til en samlet sett mer rasjonell gjennomføring av byggeprosjektene.

Departementet vil også prøve ut ulike modeller for gjennomføring av samferdselsprosjekter, blant annet gjennom bruk av nye kontraktsformer og egne poster på statsbudsjettet for utvalgte investeringsprosjekter. Egne poster er foreslått for bygging av nytt dobbeltspor Oslo – Ski, utbygging av E16 over Filefjell og utbygging av E6 vest for Alta, jf. også svar på spørsmålene 60 og 72.

Spørsmål 80. Nytt dobbeltspor Oslo-Ski.

1. Gitt at det tas i bruk statlig reguleringsplan i forbindelse med byggingen av nytt dobbeltspor Oslo-Ski, når kan dette prosjektet tidligst startes opp?
2. Basert på erfaringene ved bruk av OPS-kontrakter innen veibygging, hvor raskt, etter departementets vurdering, kunne utbygging av nytt dobbeltspor Oslo-Ski gjennomføres dersom slik prosjektorganisering ble tatt i bruk?

Svar:

1. Etter Jernbaneverkets vurdering vil bruk av statlig reguleringsplan for Oslo-Ski -prosjektet neppe gi vesentlige tidsbesparelser i forhold til å bruke den ordinære planprosessen hvor berørte kommuner er planmyndighet. Dette er selvfølgelig under forutsetning av at plansamarbeidet med kommunene går greit og at det ikke ender opp med innsigelse mot planen.

Per i dag har Jernbaneverket et meget godt samarbeid med de tre berørte kommunene. De berørte kommunene har uttrykt et sterkt ønske om at det kjøres en ordinær planprosess for nytt dobbeltspor Oslo – Ski med kommunene som planmyndighet, men er også klar over at kommunene må bidra til å tenke helhetlig og overordnet ved behandling av både kommunedelplan og reguleringsplan. Samferdselsdepartementet mener at prosjektet er best tjent med at det gode samarbeidet med kommunene videreføres, og at det legges opp til en ordinær planprosess i tråd med det som er hovedprinsippet i henhold til plan- og bygningsloven.

Det skal i samarbeid med de tre kommunene utarbeides planprogram. Allerede her legger Jernbaneverket opp til en viss grad av siling av alternativer. Gjennom den etterfølgende hovedplan, konsekvensutredning og kommunedelplanprosessen legges det opp til en ytterligere siling av alternativer/varianter. Målsettingen er å sitte igjen med kun ett omforent alternativ som det utarbeides detaljplan og reguleringsplan for.

Planprogrammet, konsekvensutredningen og tekniske planene som danner grunnlag for de offentlige planene (kommunedelplan og reguleringsplan) må uansett utarbeides. Erfaringer viser at utarbeidelse av disse planene tar omtrent like lang tid som gjennomføring av den offentlige planprosessen. Det legges ned mye kvalitetssikringsarbeid ved utarbeidelse av de tekniske planene i nært samarbeid med berørte kommuner og interessenter. Dette arbeidet bidrar til større forutsigbarhet ved gjennomføring av anleggsarbeidene når man kommer så langt. Her finnes det "ingen snarveier".

Det som eventuelt kan være tidsbesparende dersom det velges statlig plan, er at man "hopper over" kommunedelplanfasen. Jernbaneverket har anslått at man kanskje totalt sett kan spare opp mot ett år, men at dette er usikkert. For øvrig vil en påtvunget statlig reguleringsplan lett bli oppfattet som brudd på vik-

tige lokaldemokratiske prinsipper som er nedfelt i Plan og bygningsloven.

2. Jernbaneverket har vurdert «optimal» anleggstid for Nytt dobbeltspor Oslo – Ski til ca 6 år. Med byggestart i 2013 vil hele prosjektet kunne ferdigstilles i 2018/19. Det er ikke grunn til å tro at noen del av prosjektet kan gjennomføres raskere med en annen organisering enn den Jernbaneverket normalt benytter for gjennomføring av slike store utbyggingsprosjekter.

Spørsmål 81. Belønningsordningen for kollektivtrafikken

Regjeringen vil doble belønningsordningen for kollektivtrafikken i løpet av planperioden.

- Hva er det årlige kommunale eller fylkeskommunale tilskuddet til kollektivtrafikken i de byområdene som vil bli omfattet av ordningen?

Svar:

Det er Oslo kommune/fylkeskommunene som har ansvaret for den lokale kollektivtransporten, og som gir tilskudd til kollektivtransporten i henholdsvis Oslo og det aktuelle fylket. Offisiell statistikk for offentlige tilskudd til lokal kollektivtrafikk finnes derfor bare på fylkesnivå, og for Oslo kommune. Tallene nedenfor for de lokale (fylkeskommunale) tilskuddene til kollektivtrafikken er oppgitt av Oslo kommune/fylkeskommune i forbindelse søknadene om midler fra belønningsordningen for 2009, og gjelder 2008:

Oslo 1200 mill. kr, Bergen 215 mill. kr, Trondheim 96 mill. kr, Stavanger 246 mill. kr, Kristiansand 96 mill. kr, Tromsø 31 mill. kr, Drammen 113 mill. kr, Sarpsborg/Fredrikstad 121 mill. kr og Skien/Porsgrunn 67 mill. kr.

Fylkene står relativt fritt til å definere hvor stor del av omlandet til den aktuelle bykommunen som inkluderes i belønningsordningen. Midlene kan også benyttes til å bedre kollektivtilbudet ut og inn av dette området. Dette betyr at tilskuddstallene som er oppgitt av søkerne kan være beregnet på ulik måte. Tallene gir dermed ikke et fullgodt grunnlag for å sammenlikne mellom byområdene.

Spørsmål 82. Erfaring konkurranse godstrafikk jernbane

Hva er erfaringene med konkurranse innenfor godstrafikken på jernbanen siden det i sin tid ble åpnet for det og til i dag?

Svar:

Godstrafikken på jernbane i Norge ble i mars 2003 åpnet for konkurranse for internasjonal transport som en konsekvens av implementeringen av

EUs jernbanepakke 1. Allerede før den tid, hadde CargoNet AS (del av NSB konsernet) endret sin strategi til å fokusere på å tilby pendeltog-løsninger tilrettelagt for transport av intermodale lastebærere (containere og semihengere*). Denne satsingen på intermodale pendeltog har vært, og er en suksess for CargoNet og den norske jernbanen. CargoNets satsing på det intermodale segmentet har også åpnet for muligheter for andre aktører til å etablere konkurransedyktige transporttilbud i andre segmenter.

Da det ble åpnet for konkurranse, var det kun tilrettelagt for konkurranse ved internasjonal godstrafikk og kabotasje. Først fra 1.1 2007 ble det åpnet for full konkurranse i godstrafikken på det norske jernbanenettet. Denne mellomfasen har ført til at CargoNet fortsatt er den dominerende nasjonale aktøren. At de store nasjonale godstrafikkselskapene er dominerende i sine hjemland, er også trenden ellers i Europa. En annen europeisk trend som vi også finner i Norden, er at det er i den grensepasserende trafikken at konkurransen er relativt størst.

Siden det ble åpnet for konkurranse på det norske jernbanenettet, har det blitt etablert flere nye selskaper og i dag er det 13 togselskaper som trafikkerer det nasjonale nettet og av disse er 7 nyetableringer innen godstrafikk. De nye aktørene finner ofte sitt etableringsgrunnlag i internasjonale transporter for så å utvide til nasjonal tilbud på begge sider av grensen. For eksempel kan det nevnes at CargoNet ikke er størst på trafikk mellom Norge og Sverige (også når en ser bort fra Malmtrafikken over Narvik havn). Den konkurransen som har funnet sted, er åpenbart en drivkraft til å gjøre godstransporttilbudet på jernbanen konkurransedyktig og de aktørene som har etablert seg, synes å være dyktige til å utnytte jernbanenes komparative fortrinn. Særlig innenfor intermodale transporter ser vi at jernbanen vinner markedsandeler, og det totale godstransportarbeidet på jernbanen har i perioden etter at det ble åpnet for konkurranse, vært økende. Tabellen under gir et utsnitt av utviklingen av godstransport på jernbanen i perioden 2004-2007 (statistikk fra 2008 er ikke klar).

	2004	2005	2006	2007
Transportvolum i 1000-tonn	23 168	24 858	24 802	25 116
Transportvolum i 1000-TEU*	380	405	493	516
Transportarbeid i mill.-tonnkm	2 845	3 149	3 351	3 455

*) transportvolum måles i TEU – Twenty-foot Equivalent Unit – lasteenhetene omregnes til tilsvarende 20-fots std. Skipscontainere.

Spørsmål 83. Anbud i persontransport jernbane

I meldingen vises det til at anbudet på Gjøvikbanen har vært vellykket. Det vises blant annet til at

rutetilbudet gir de aller fleste reisende et langt bedre tilbud med om lag 40 pst. flere avganger, stivere ruter og kortere reisetid sammenliknet med før NSB Gjøvikbanen AS overtok. Det har blitt bedre koordinering mellom buss og tog på flere sentrale knutepunkter. Antall reisende har økt jevnt siden åpningen av tilbudet i juni 2006.

1. Planlegger Regjeringen å lyse ut anbud på flere strekninger, slik det ble gjort på Gjøvikbanen?
2. Det bes også om departementets vurdering av hvilke banestrekninger som er egnet for konkurranse gjennom anbud, slik det ble gjennomført på Gjøvikbanen.

Svar:

1. Regjeringen planlegger ikke å konkurransesette flere avtaler om kjøp av persontrafikk med tog.
2. Siden regjeringen ikke har lagt opp til å konkurransesette flere avtaler om kjøp av persontrafikk med tog, har ikke departementet vurdert hvilke banestrekninger som er egnet for konkurranse.

Spørsmål 84. Utslipp personbiler

Hva var det gjennomsnittlige utslippet fra nye solgte personbiler i 2008 og hvilke tiltak, etter departementets vurdering, må iverksettes for å nå et mål om at det gjennomsnittlige utslippet fra nye personbiler skal være på under 120 g/km innen 2012?

Svar:

I følge Opplysningsrådet for vegtrafikken var CO₂-utslippene fra nye biler 158 gram pr km i 2008 (rett tall, i meldingen står det 159). Dette er en nedgang på 19 gram siden 2006, før engangsavgiften ble lagt om. Engangsavgiften er ytterligere justert fra 2009, for ytterligere å premiere lavutslippsbiler og gjøre det dyrere å kjøpe biler med ekstra høye utslipp. Hittil i år har nye biler et gjennomsnittlig utslipp på 153 gram/km, dvs en nedgang på 5 gram fra gjennomsnittet i 2008. Det er for tidlig å si om dette skyldes omlegging av avgiften alene.

Utvalget av bilmodeller med utslipp under 120 gram er kraftig forbedret, fra 4 modeller i 2002 til 30 modeller i dag. Det er nå flere mellomstore biler tilgjengelige med utslipp på 120 gram eller lavere. I meldingen er det skissert flere tiltak for å få utslippene ytterligere ned, bl.a. avgiftspolitikken og tiltak for elektrifisering av transportsektoren, jf. omtale under kapittel 12.1.1.

Spørsmål 85. EUs fornybardirektiv

Regjeringen har uttalt at Regjeringen vil slutte seg til EUs fornybardirektiv. Direktivet stiller krav

om bruk av fornybar energi i medlemslandene. Direktivet inneholder et krav om et nasjonalt mål om fornybarandel ved samlet energibruk. Transportmålet sier at 10 pst. av energibruken skal komme fra fornybare energikilder i 2020.

- Hvordan vil Regjeringen gjennom nasjonal transportplan og allerede vedtatte tiltak nå et mål i en slik størrelsesorden?

Svar:

Regjeringen legger til grunn at Fornybardirektivet er EØS-relevant, og vil nå starte samtaler med EU om norsk tilpasning til Fornybardirektivet.

Norge er i en helt annen situasjon enn alle andre europeiske land når det gjelder andelen fornybar energi. Vi har allerede i dag en fornybarandel (60 pst.) som er om lag tre ganger så høy som EUs mål for 2020 (20 pst.).

I boks 2.2 i NTP er det en omtale av virkemidler og tiltak som vil øke fornybarandelen i transportsektoren fram mot 2020. Norge har blant annet svært kraftige virkemidler for å stimulere til bruk av elektriske biler, og i NTP satses det kraftig på jernbanen. Biodrivstoff vil bli faset inn gradvis. Miljøverndepartementet arbeider med omsetningskrav for biodrivstoff.

Når vilkårene for norsk tilpasning er klarlagt, vil Regjeringen ta endelig stilling til hvordan Fornybardirektivet skal følges opp.

Spørsmål 86. Spesifikasjon av prosjekter

Hvilke prosjekter innenfor planrammen er ikke enkeltvis spesifisert i hver periode 2010-2013 og 2013-2019?

Det bes om spesifikk kostnadsramme pr. strekning/prosjekt eller hvilken størrelse de ulike sekkepostene har.

Svar:

JERNBANE

Vedlegget gir en samlet oversikt over hvordan jernbaneprosjektene er spesifisert og fordelt for periodene 2010-2013 og 2014-2019, og samlet for planperioden. Tabellen inneholder også opplysninger om i hvilke del av planperioden prosjektene igangsettes/avsluttes. Mindre prosjekter /tiltak som inngår i programområdene "Kapasitetsøkende tiltak", "Stasjoner og knutepunkter" og "Sikkerhet" vil bli nærmere spesifisert i arbeidet med Jernbaneverkets handlingsprogram for 2010-2019.

VEG

I Samferdselsdepartementets svar på spørsmål nr. 5 er det gitt en oversikt over samtlige riksvegprosjek-

ter som er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008–2009) og som er spesifisert i grunnlaget for meldingen. Prosjekter og tiltak innenfor de ulike programområdene på post 30 er ikke nærmere spesifisert i meldingen eller grunnlaget for denne. Mindre rassikringstiltak på post 31 er heller ikke spesifisert.

I St.meld. nr. 16 (2008–2009) er det gitt rutevise rammer til tiltak innenfor programområdene, jf. tabell 10.6 på side 205 i meldingen. I tillegg er det lagt til grunn rutevise rammer til mindre rassikrings-tiltak. Disse er vist i tabell 2 i vedlegget.

Fordelingen av de rutevise rammene til programområdene mellom ulike tiltakstyper og mellom prosjekter og tiltak innenfor de ulike tiltakstypene, vil bli nærmere avklart gjennom Statens vegvesens arbeid

med handlingsprogrammet for perioden 2010-2019. Handlingsprogrammet forutsettes utarbeidet innenfor de føringer som gis i St.meld. nr 16 (2008-2009) og gjennom Stortingets behandling av meldingen. Tabell 6.7 på side 77 i meldingen viser hvordan den samlede rammen til programområdene forutsettes fordelt på ulike tiltakstyper. Detaljeringen gjennom arbeidet med handlingsprogrammet kan føre til endringer, men hovedprioriteringene forutsettes å stå fast.

Et forslag til handlingsprogram skal etter planen foreligge rundt 15. mai 2009. Før dette foreligger, vil det ikke være mulig å spesifisere prioriteringene innenfor de rutevise rammene til programområdene nærmere.

SJØ

Farledsprosjekter første del av planperioden 2010-2013

Prosjekt	Korridor	Fylke	Mill.2009-kr
Gisundet og Rystraumen	8	Troms	75
Sandnessundet	8	Troms	99
Finnsnesrenna	8	Troms	35
Harstadbotn	8	Troms	30
Saltønna	8	Nordland	11
Torgværleden	7	Nordland	55
Lepsøyrevet	4	Møre og Romsdal	259
Åramsundet	4	Møre og Romsdal	27
Måløysundet (Trollebøflua)	4	Sogn og Fjordane	20
Måløysundet (under Måløybrua)	4	Sogn og Fjordane	26
Skatestraumen/Hornellflua	4	Sogn og Fjordane	8
Flora/Leiskjærgrunnen	4	Sogn og Fjordane	20
Vatlestraumen	4	Hordaland	93
Karmsundet, Husøy/Melandsflua	4	Rogaland (oppstart)	59
Karmsundet, nord om Karmsund bru	4	Rogaland	9
Karmsund (Vestre Storesundflua)	4	Rogaland	22
Borg havn, Røsvikrenna, del 1	4	Østfold	247

Prosjektet Karmsundet, Husøy/Melandsflua er anslått å ha en total kostnad på 102 mill. kroner. Tiltak

ket vil bli startet opp i første del av planperioden, og bli fullført i andre del av planperioden.

Farledsprosjekter andre del av planperioden 2014-2019

Prosjekt	Korridor	Fylke	Mill 2009-kr
Tana	8	Finnmark	28
Honningsvåg havn	8	Finnmark	17
Tjeldsundet nord	8	Troms	126
Grøtøyleia	8	Nordland	55
Raftsundet (oppstart)	8	Nordland	170 (125)
Olstokvær, Meløy	7	Nordland	110
Bodø havn (to prosjekter)	7	Nordland	137
Risværflua, Nærøy	7	Nord-Trøndelag	13
Haverskjærgr/-umulråsa, Vikna/Nærøy	7	Nord-Trøndelag	126
Leiskjærgrunnen Bjugn	7	Sør-Trøndelag	28
Innseiling Ålesund	4	Møre og Romsdal	101
Djupflua, Giske	4	Møre og Romsdal	27
Ringholmen, Aure	4	Møre og Romsdal	22
Vaulane, Herøy	4	Møre og Romsdal	44
Ytre Steinsund, Solund	4	Sogn og Fjordane	13
Skatestraumen, Bremanger	4	Sogn og Fjordane	17
Stad skipstunnel (oppstart)	4	Sogn og Fjordane	200
Færøyfluene, Askøy	4	Hordaland	22
Karmsundet, Husøy/Melandsflua	4	Rogaland	43
Stavanger havn-/Risavika (oppstart)	3	Rogaland	33 (11)
Innseiling Farsund havn	3	Vest-Agder	36
Innseiling Grenland (oppstart)	3	Telemark (oppstart)	121 (65)
Innseiling Oslo (Gåsøyrenna)	1	Akershus	88
Borg havn, del 2	1	Østfold	308

Fire av prosjektene vil bli fullført etter 2019. Tallet i parentes viser anslått beløp i siste del av planperioden, mens det første tallet viser totalkostnaden ved prosjektet.

Fiskerihavneprosjekter første del av planperioden 2010-2013

Prosjekt	Fylke	Kostnad
Havøysund	Finnmark	19
Honningsvåg	Finnmark	22
Gryllefjord	Troms	131
Træna	Nordland	(oppstart) 22
Andenes	Nordland	33
Stamsund	Nordland	127
Ramstadlandet	Nord-Trøndelag	14
Fosnavåg	Møre og Romsdal	49
Utgårdskilden	Østfold	40

Prosjektene i Havøysund, Gryllefjord, Andenes og Stamsund er startet opp før 2010. Beløpet viser resterende kostnad.

Fiskerihavneprosjekter 2014-2019

Honningsvåg (molo)	Finnmark	44
Båtsfjord	Finnmark	41
Berlevåg	Finnmark	12
Årviksand	Troms	25
Træna	Nordland	(ferdigstilling) 212
Napp	Nordland	7
Hovden	Nordland	11
Myre	Nordland	231 (89)
Gjersvika	Møre og Romsdal	119
Roald	Møre og Romsdal	33
Rindarøy	Møre og Romsdal	32
Rabben-Salthella	Hordaland	220

Prosjektet i Myre er anslått å ha en total kostnad på 231 mill. kroner. I andre del av planperioden er det

anslått en oppstartsbevilgning på 89 mill. kroner til prosjektet. Den resterende delen av prosjektet vil bli fullført etter 2019.

Ved en inkurie ble ikke tiltaket i innseilingen til Ålesund og fiskerihavnetiltaket i Honningsvåg (molo) i andre del av planperioden beskrevet nærmere i stortingsmeldingen. Tiltaket i innseilingen til Ålesund ble imidlertid merket av på kartet på s. 209, og tiltaket i Honningsvåg er med på listen over tiltak på s. 124. Omtalene som falt ut er disse:

HONNINGSVÅG, FINNMARK

Tiltaket går ut på å forlenge den eksisterende Klubbkjærmoloen. Sammen med mudring i indre havn som foreslått i regjeringens tiltakspakke, vil det gi bedre tilrettelegging for den omfattende trafikken i indre Honningsvåg havn. Ved forlenging av moloen og større dybde kan en tilby flere og gode liggeplasser for fremmedflåten.

INNSEILINGEN TIL ÅLESUND (FLATHOLMEN OG ASPEVÅGEN)

I innseilingen til Ålesund er det planlagt flere tiltak. Utdypingen i Aspevågen, med en viktig fiskerihavn, vil ha betydning for sikkerheten til større fiskebåter. Utenfor ny containerhavn på Flatholmen vil det også foretas utdyping.

Spørsmål 87. Midtrekkverk

Hvilke spesifikke strekninger på stamvegnettet (riksvegnet) og riksvegnettet (fylkesvegnettet) får midtrekkverk eller annen fysisk midtdeler i hver periode 2010-2013 og 2013-2019?

Svar:

Bygging av midtrekkverk på riksvegnettet blir i hovedsak finansiert innenfor programområdet trafikksikkerhetstiltak. Prioriteringene innenfor de ulike programområdene vil bli nærmere konkretisert gjennom Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet for planperioden, på grunnlag av de føringer som gis i St.meld. nr. 16 (2008-2009) og gjennom Stortingets behandling av meldingen. Et forslag til handlingsprogram skal etter planen foreligge rundt 15. mai 2009. Det vil da være mulig å legge fram en nærmere spesifisering av hvilke strekninger på riksvegnettet som vil få midtrekkverk i perioden 2010-2013.

Prioriteringene i St.meld. nr. 16 (2008-2009) for siste seksårsperiode er først og fremst ment som et grunnlag for prioritering av planleggingsinnsatsen fram mot neste revisjon av Nasjonal transportplan (Nasjonal transportplan 2014-2023). Det legges derfor ikke opp til å konkretisere aktuelle tiltak i perio-

den 2014-2019 i like stort omfang som for perioden 2010-2013.

Som det går fram av St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 68-70, legges det opp til å presentere de økonomiske rammene til fylkesvegnettet, inkl. den delen av øvrig riksvegnett som blir omklassifisert til fylkesveg, i kommuneproposisjonen for 2010. Det foreligger derfor ikke prioriteringer av prosjekter og tiltak på fylkevegnettet for perioden 2010-2019.

Spørsmål 88. Brukerbetaling godstrafikk jernbane

Har departementet vurdert grunnlaget for å ta i bruk brukerbetaling innenfor godstrafikken på jernbanen, og ev. i hvor stor utstrekning er det grunnlag for å ta i bruk slike virkemidler for investering i kapasitetsøkende tiltak innenfor godstrafikken?

Svar:

Kjørevegsavgift er den form for brukerbetaling som har blitt praktisert på det norske jernbanenet overfor godstrafikken. For å stimulere til økt gods-transport med jernbane ble kjørevegsavgiften for godstog med tillatt aksellast til og med 25 tonn fjernet fra og med 2007, jf. St. prp. nr. 69/Innst S. nr. 274 (2006-2007), som en prøveordning. For tiden er det kun godstog med tillatt aksellast over 25 tonn som betaler kjørevegsavgift og som reelt omfatter malmtrafikken på Ofotbanen.

Trafikkutøverne har i dag anledning til å bruke to muligheter for direkte å framskynde/påvirke prioriteringen av investeringstiltak i infrastrukturen, enten 1) forskuttering (for tiltak som ønskes framprioritert ift. Jernbaneverkets planer) eller 2) anleggsbidrag (for tiltak som Jernbaneverket ikke prioriterer). Per i dag er det bare LKAB/MTAS som har benyttet disse mulighetene i noen utstrekning.

I NTP 2010-2019 er det gitt en omfattende redegjørelse for regjeringens strategi for å få overført mer godstrafikk fra veg til bane, jf. pkt. 7.2.2 og 10.1.2. Brukerbetaling for jernbane er omtalt i kapittel 6.6.1.2.

Spørsmål nr. 89 – Investeringsprosjektene i periodene 2010-2013 og 2014-2019

Det bes om en mer detaljert oversikt over hvordan investeringsprosjektene er fordelt på periodene 2010-2013 og 2014-2019, inkludert beløp for de prosjektene som planlegges startet i perioden 2014-2019?

Svar:

Jeg viser til mine svar på spørsmål nr. 5 og spørsmål nr. 86, med mer detaljert informasjon om investeringsprosjektene på henholdsvis veg, jernbane og sjø.

Spørsmål 90. "Hvor mange rashendelser er det i gjennomsnitt pr år, hvor mange rasfarlige strekninger er det i Norge, og hvor mange km vei er rasutsatt"

Svar:

Ras/ skred er et omfattende begrep som omfatter både snøskred, sørpeskred, jordskred, leir- og kvikkleireskred, steinskred og nedfall av større stein. Det omfatter også nedfall av stein i tunneler.

Antall ras varierer mye fra år til år og er avhengig av vær-situasjonen, og spesielt nedbørssituasjonen. Eksempelvis er det på stamvegnettet i Region vest registrert fra 57 til 206 ras utenom tunneler, mens det i tunneler varierer fra 1 til 33 de siste 10 år. I gjennomsnitt registreres det i overkant av 1 000 hendelser på riksvegnettet pr år. De siste årene er det dessuten registrert ras på flere steder der det tidligere ikke er registrert ras.

Statens vegvesen opplyser at registrering av mindre hendelser er mangelfull. Nedfall som ikke er til vesentlig hinder for trafikken blir ordnet på stedet av entreprenøren, ofte uten at det blir laget en rapport om det.

Antall rasutsatte punkt utenfor tunneler på prioriteringslister i Statens vegvesens regionvise rassi-kringsplaner er om lag 2 200. Utstrekningen av punktene kan være fra noen titalls meter til kilometer, slik at en samlet lengde ikke er mulig å oppgi. I rassi-kringsplanene opereres det med prioriteringsklassene høy, middels og lav

Tabellen under viser den regionvise fordelingen av de rasutsatte punktene som inngår i de regionvise prioriteringslistene. Oversikten omfatter både riks- og fylkesvegnettet, men de fleste punktene ligger på dagens riksvegnett.

	Høy	Middels	Lav	SUM
Reg øst	11	17	9	37
Reg sør	8	86	169	263
Reg vest	64	312	470	846
Reg midt	8	105	113	226
Reg nord	132	363	346	841
Sum	223	883	1 107	2 213

Spørsmål 91. Standard for ferjedriften

Jf. side 80 "Standard for ferjedriften" tabell 6.8, Riksveg:

- Gjelder dette bare for gjenværende riksveier etter at forvaltningsreformen er gjennomført?
- Hvis ja; betyr det at riksvegferjer på øvrige riksveier i 2009 som fra 2010 får status fylkesvei, også får lavere standard; jf. tabell 6.8?

Svar:

- Ferjesambandene som i tabell 6.8 er omtalt under kategorien "Riksveg" tilhører dagens stamvegnett. Sambandene som er omtalt under kategorien "Fylkesveg" tilhører dagens øvrige riksvegnett. Den langsiktige standarden for ferjedriften som er definert i NTP gjelder bare for riksvegferjene etter at forvaltningsreformen er gjennomført. For sambandene som skal overføres til fylkeskommunene vil fylkene få økt frihet til å velge frekvens, åpningstider, størrelse på fartøyene, samt behov for reserveferjer og eventuelle takstendringer. Regjeringen tar sikte på å overføre finansielle midler til fylkeskommunene som gjør det mulig å nå de langsiktige standardmålene som er satt i NTP.
- I forbindelse med utlysning av nye kontrakter på riksvegferjesambandene legger Samferdselsdepartementet opp til ingen samband skal få lavere standard enn de har i dag.

Spørsmål 92. Standard for ferjedriften – oppgraderingskostnader

Jf. side 80, oppgitt standard tabell 6.8.

- Hva vil det koste å oppgradere riksvegferjer <2500 PBE ÅDT til samme standard som >2500 PBE ÅDT?
- Hva vil det koste å øke standard på fylkesveiferjer >2500 PBE ÅDT og 1000-2500 PBE ÅDT til oppgitt riksvegferjestandard?

Svar:

I de følgende anslag over oppgraderingskostnader for de spesifiserte kategorier ferjesamband, er det tatt utgangspunkt i standarder for ferjedriften som gis av St.meld. nr. 16 (2008-2009) side 80, tabell 6.8. I stortingsmeldingen er kostnader for å oppnå den foreslåtte ferjestandarden ved reutlysning av sambandene lagt til grunn og inkludert i planforslaget. De videre kostnadsanslag er basert på årlige kostnader knyttet til standardheving ut over opprinnelig planforslag.

I henhold til ovennevnte stortingsmelding kan det gjøres egne vurderinger for samband med store sesongsvingninger, for lange samband eller dersom andre særlige grunner tilsier det. For riksvegferjesambandene Bodø-Værøy-Røst-Moskenes, Bognes-Lødingen, Bognes-Skarberget, Drag-Kjøpsvik og Hjelmeland-Nesvik har det vært behov for å foreta særskilte vurderinger. For disse sambandene er det allerede besluttet at det skal være en høyere standard enn det trafikkallene isolert skulle tilsi. Det foreligger derfor ingen kostnadsberegninger for heving fra laveste til høyeste riksvegstandard for disse enkelt-sambandene.

Videre vil sambandene Volda-Folkestad og Brimnes-Bruravik bli avløst av fast vegforbindelse i 2012 og 2013. Legger en til grunn standardheving først ved reutlysningstidspunktet, vil kostnaden for disse sambandene for å heve riksvegferjer < 2500 PBE ÅDT til samme standard som >2500 PBE ÅDT falle bort.

For de resterende riksvegsamband er kostnaden per år for å heve riksvegferjer < 2500 PBE ÅDT til samme standard som >2500 PBE ÅDT anslått til om lag 8,6 mill. kroner.

Samband inkludert i kostnadsanslaget:

Samband	Tidspunkt for reutlysning
Anda – Lote	2019
Lauvvik – Oanes	2016
Halsa – Kanestraum	2020

Kostnaden for å heve standard for fylkesvegferjer >2500 PBE ÅDT til tilsvarende standard for riksvegferjer er anslått til om lag 4,6 mill. kroner per år

Samband inkludert i kostnadsanslaget:

Samband	Tidspunkt for reutlysning
Flakk – Rørvik	2019
Aursnes – Magerholm	2019
Hareid – Sulesund	2014

Kostnaden for å heve standard for fylkesvegferjer 1000-2500 PBE ÅDT til tilsvarende standard for riksvegferjer er anslått til om lag 28,2 mill. kroner per år.

Samband inkludert i kostnadsanslaget:

Samband	Tidspunkt for reutlysning
Aukra – Hollingsholm	2020
Sølsnes – Åfarnes	2014
Eidsdal – Linge	2020
Hatvik – Venjanaset	2019
Stavanger – Tau	2016
Hella – Vangsnes – Dragsvik	2016
Kvanndal – Utne – Kinsarvik	2020

Ferjesambandet Krokeide-Hufthamar er ikke kostnadsberegnet da rutetilbudet i dette sambandet er fastslått i St.prp. nr. 30 (2004-2005).

Det presiseres at overslagene gitt ovenfor er årlige kostnader knyttet til standardheving ut over planforslaget. I St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 80, heter det:

"Samferdselsdepartementet legger opp til en gradvis innføring av det nye tilbudet i takt med nye utlysninger av anbud i disse sambandene."

Dersom dette skal legges til grunn også for kostnadsberegningen av ovennevnte standardhevingen, vil den årlige kostnadsøkningen først slå inn ved reutlysning av sambandene og således først gjøre seg gjeldende mot slutten av NTP-perioden.

Spørsmål 93. Alternativ finansiering av infrastruktur

Jf. side 86, Alternativ finansiering av infrastruktur.

I meldingen heter det: "Selv om det kan være ønskelig å redusere brukerbetalingen ut fra et effektivitetssynspunkt, vil dette skape store finansielle problemer. De samfunnsmessige virkningene av et lavere nivå på investering og drift av infrastruktur, vil etter regjeringens syn være lite ønskelig."

- Hvilke finansielle problemer skapes dersom staten hurtigere enn foreslått og med full statlig finansiering, gjennomfører foreslått veiutbygging i NTP 2010-2019?
- I hvilken grad mener Samferdselsdepartementet at finansiering av investeringer som varer i 50-100 år bevilget på et eget investeringsbudsjett fremfor finansiering av veibygging som årlige utgifter på statsbudsjettet, kan gjøre det mulig med full statlig finansiering av veinvesteringer?

Svar:

Regjeringen legger handlingsregelen til grunn for budsjettpolitikken. I tillegg til statlige midler, er det i planperioden regnet med en finansiering ved bruk av bompenger på om lag 60 milliarder kroner på riksvegnettet. Dersom denne finansieringen skal erstattes av statlige bevilgninger, vil det innenfor de rammene handlingsregelen setter innebære mindre rom for satsinger på andre prioriterte områder.

Statens bevilgningssystem bygger bl.a. på fullstendighetsprinsippet og kontantprinsippet. Dette innebærer at statlige investeringer som utgangspunkt skal være en del av statsbudsjettet og at investeringsutgiftene i sin helhet belastes budsjettene i anleggsperioden. Den statlige finansieringen av riksveginvesteringer skjer i tråd med dette ved årlige bevilgninger over statsbudsjettet. Bevilgningen innpasses innenfor de samlede budsjetttrammene som handlingsregelen setter, der det også tas hensyn til den økonomiske situasjonen. Spørsmålet om bevilgninger til nye veginvesteringer på statsbudsjettet vil således bero på hvor prioriterte investeringene er i forhold til andre formål på budsjettet.

I St.prp. nr. 1 (2006-2007) vurderte regjeringen om gjeldende budsjettpolitikk bør legges om slik at

langsiktige investeringer i realkapital prioriteres framfor utgifter til drift og andre tiltak på statsbudsjettet, bl.a. hvorvidt en slik prioritering kan skje ved at langsiktige investeringer lånefinansieres utenfor budsjetttrammene i de årlige statsbudsjettene. Etter en samlet vurdering kom regjeringen til at det i hovedsak ikke er ønskelig å innføre nye særlige budsjettordninger for statlige investeringer.

Spørsmål 94. Brukerbetaling - Veg

Jf. side 86 Brukerbetaling 6.6.1.1Veg, der det heter:

"Regjeringen mener dagens utfordringer knyttet til bompengefinansiering i større grad er knyttet til en utflytende praktisering av retningslinjene, enn til det konkrete innholdet i retningslinjene i seg selv. Det er imidlertid likevel viktig at retningslinjene innholdsmessig ikke er så rigide at de hindrer gjennomføring av prioriterte prosjekter, bl.a. i mer trafikksvake områder. For å sikre også en god skjønnsmessig vurdering av prioriterte prosjekter mener Regjeringen at det vil være lite hensiktsmessig å formalisere retningslinjene i form av en forskrift, jf. omtalen i Nasjonal transportplan 2006–2015."

Samferdselsministeren har i svar på spørsmål i spørretimen og skriftlige spørsmål, samt på annen måte opplyst at forskrifter ville komme i NTP 2010–2019. Årlig tilsyn med bompengeselskapene utført av Vegdirektoratet viser fortsatt mange brudd på gjeldende retningslinjer for bruk av bompenger.

Det vises til Dokument nr. 15 (2008–2009), spørsmål nr. 522, datert 13. januar 2009 fra Arne Sortevik (FrP) til samferdselsministeren, besvart 26. januar 2009 av samferdselsminister Liv Signe Navarsete (Sp).

"Spørsmål:

Statens vegvesen har som oppgave å følge opp bompengeselskapene for å sikre at driften er i henhold til krav og retningslinjer i bompengeaftalen mellom Staten og selskapene. Også i 2007 har SVV generelle bemerkninger knyttet til høy lønn, høye styrehonorarer og et høyt antall styremedlemmer. Det er også gitt spesielle påpekninger i fire tilfeller. Med hvilke virkemidler følger SVV opp at merknader fører til nødvendig endring i bompengeselskapene?"

Dokument nr. 15 (2007–2008), spørsmål nr. 1278, datert 12. juni 2008, fra Arne Sortevik (FrP) til samferdselsministeren, besvart 19. juni 2008 av samferdselsminister Liv Signe Navarsete (Sp)

"Svar:

Arbeidet med retningslinjer for bompengefinansiering pågår fortsatt i Samferdselsdepartementet. Jeg tar sikte på å legge fram en sak for Stortinget i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010–2019."

SPØRSMÅL:

Innbetaling av bompenger har økt med 30 pst. i perioden 2006–2009. I ny NTP foreslås det omfattende bompengefinansiering med minst 75 mrd. kroner. På denne bakgrunn:

- Hvorfor vil ikke Samferdselsdepartementet innføre forskrift for bruk av bompenger?

Svar:

Prinsipper for bompengefinansiering er omtalt i Nasjonal Transportplan 2010–2019. Av hensyn til muligheten for en skjønnsmessig vurdering av prioriterte bompengeprojekt, har Samferdselsdepartementet funnet det mer hensiktsmessig å omtale prinsippene for bompengefinansiering i NTP og dermed få disse behandlet av Stortinget, framfor å utarbeide et regelverk i form av forskrift.

Spørsmål 95. Bomstasjon på sideveg

Jf. side 87, Sammenheng mellom betaling og nytte.

Bomstasjon på sideveg.

Både gjennom bomringer i byer og bompenger knyttet til enkeltprosjekt skjer det at enkelte grender "mures inne" av bomstasjoner – slik at innbyggerne for å komme til og fra eget boområde og for å komme fra eget boområde til offentlig myndighet og til skole må passere bomstasjon.

- Hvordan vil Samferdselsdepartementet sikre at gjeldende retningslinjer på en god måte skal sikre fritak fra betaling av bompenger i slike tilfeller?

Svar:

Prinsippet om sammenheng mellom betaling og nytte ved bompengeneinnkreving, gjelder også i bomringer/bypakker. Dette hensynet tilstrebes og vektlegges ved vurderingen av plassering av bomstasjoner. Samtidig skal andre hensyn som for eksempel forventet passering i stasjonene, avvisingseffekt, lekkasje og merbelastning på alternative veier, effekt av rabatt- og fritaksordninger også vektlegges. Dette kan medføre at plasseringen av bompengestasjonene ikke alltid vil oppleves som rimelig av brukerne.

Departementet legger til grunn at det av hensyn til formålet med bompengeneinnkrevingen er viktig å begrense antall fritaksordninger ved bruk av bompengefinansiering, ved det enkelte prosjekt vil det være rom for å komme opp med fleksible løsninger.

Spørsmål 96. Sammenheng mellom betaling og nytte

Jf. side 87 – Sammenheng mellom betaling og nytte.

- Hvordan vil samferdselsdepartementet sikre at utenlandske bilister (vogntog, busser og personbiler) må betale i norske bomstasjoner på linje med brukere bosatt i Norge?

Svar:

I utgangspunktet skal alle som passerer bompengestasjoner betale.

Statens vegvesen har inngått en rammeavtale med selskapet Europe parking Collection (EPC) om innkreving av passeringsavgifter og tilleggsavgifter av utenlandske trafikanter. Denne avtalen kan bompengeselskapene knytte seg på.

Det er mulig å kreve inn bompengavgifter og tilleggsavgifter fra de fleste europeiske land. I enkelte land er imidlertid kostnaden ved å få opplyst kjøretøyets eier så høy at innkreving ikke er lønnsomt. I enkelte land er det ikke inngått avtale om å få oppgitt kjøretøyets eier slik at innkreving av bompengavgifter og tilleggsavgifter ikke er mulig.

Det er under arbeid å få til en samordning av kravene fra de ulike bompengeselskapenes side. Det vil medføre at om en utenlandsk trafikanter passerer i flere ulike bompengeprojekter innenfor en begrenset tidsperiode, så vil han/hun motta en faktura samlet på alle passeringsavgiftene og eventuelle tilleggsavgifter. På denne måten vil utgifter til innkreving av passeringsavgifter og tilleggsavgifter bli redusert.

Når det gjelder utenlandske trafikanter streber Statens vegvesen hele tiden etter å finne den løsningen som er mest hensiktsmessig, økonomisk lønnsom og som gir nevnte trafikanter et insentiv til å betale. I løpet av våren 2009 vil det for eksempel bli lansert en såkalt turistløsning, hvor utenlandske trafikanter kan registrere seg på Statens vegvesen sine nettsider for betaling av bompengavgift.

Spørsmål 97. Eurovignettdirektivet – status

Jf. side 88 Eurovignettdirektivet

Tilpasningstekst til Direktiv 2006/38/EF om rabattsatser.

- Hva er status på dialogene med Kommisjonen på dette punktet?

Svar:

Eurovignettdirektiv 2006/38/EF hadde implementeringsfrist 10.06.08. Norge har ikke implementert direktivet. Rabattgrensen direktivet setter på 13 pst., er problematisk for Norge og det er derfor bedt om en tilpasningstekst der alle norske bompengean-

legg, både eksisterende og fremtidige, unntas fra rabattgrensen. Kommisjonens første tilbakemelding var at de ikke kan akseptere en slik unntaksordning for Norges del. Det er blitt arbeidet videre for å fremme norske interesser i denne saken, og samferdselsministeren hadde i november 2008 et møte med EU-kommisjæren for transportsaker, Antonio Tajani. Dette møte ble etterfulgt av et brev fra samferdselsministeren til Tajani der det ble gjort rede for den norske bompengordningen og skissert en løsning hvor rabattsatsen bare gjøres gjeldende for den høytrafikkerte delen av TEN-vegnettet med vesentlig innslag av internasjonal trafikk, særlig i Sør-øst Norge, og hvor det legges opp til innkrevingssystem med mange antennepunkter. Departementet har motatt svar fra Tajanis som bekrefter EU's skepsis til varige unntak for Norge, men som inviterer til dialog om mulige overgangsordninger. Samferdselsdepartementet følger nå opp saken videre overfor EU med sikte på å finne en best mulig løsning i forhold til norske interesser.

Spørsmål 98. Eurovignettdirektivet – kostnader

Jf. Side 88 Eurovignettdirektivet.

Forslag fra Kommisjonen av 8. juli 2008 om revisjon av Eurovignettdirektivet; rett til å hensynta også eksterne kostnader i forbindelse med avgiftslegging av tyngre kjøretøy;

"Eksterne kostnader vil bestå av to elementer; forurensning og trafikkoppnopning."

"Regjeringen er prinsipielt sett positiv til EU's forslag om internalisering av eksterne kostnader. Norge går imidlertid mot at det skal være obligatorisk å inkludere prising av eksterne kostnader i vegbruksavgifter, da eksterne kostnader like gjerne kan prises gjennom andre virkemidler, herunder særavgifter. Beslutningen om internalisering av eksterne kostnader bør derfor være et nasjonalt anliggende. Norge er også på prinsipielt grunnlag negativ til at EU skal regulere øremerking av avgiftsinntektene, Norge arbeider på denne bakgrunn aktivt for å oppnå løsninger og fortolkninger av revisjonsforslaget som i størst mulig grad gir rom for å videreføre norsk bompengepolitikk og norsk avgiftspolitik."

- Hvordan vil Samferdselsdepartementet beregne kostnader for hhv. forurensning og trafikkoppnopning i forbindelse med bompengefinansierte prosjekter og bomringer?
- Hvilket omfang antar Samferdselsdepartementet at slike kostnader skal ha i forhold til de årlige skatter og avgifter som bilistene i dag betaler for kjøp og bruk av bil?
- Hvilket omfang antar Samferdselsdepartementet slike kostnader skal ha i forhold til kostnadene for de prosjekter som finansieres gjennom bompenger eller bomring?

Svar:

Forslaget fra Kommissjonen av 8. juli 2008 om revisjon av Eurovignettdirektivet, herunder rett til å hensynta også eksterne kostnader i forbindelse med avgiftslegging av tyngre kjøretøy, er ikke vedtatt i EU. Det tsjekkiske formannskapet har ikke lyktes i å få medlemslandene til å enes om forslaget. Forslaget vil derfor være gjenstand for videre behandling i Rådet under det svenske formannskapet høsten 2008 samt det spanske formannskapet våren 2010. Det er høyst uvisst når og om forslaget vil gå igjennom i Rådet.

Samferdselsdepartementet har hittil vært opptatt av de mer prinsipielle sidene ved forslaget som er viktig for å sikre Norge fortsatt handlefrihet i utformingen av bompengepolitikken og avgiftspolitikken, jf. utdraget fra NTP i spørsmålet. En nærmere vurdering av hvordan eksterne kostnader skal beregnes og evt. internaliseres/prises overfor trafikantene vil bli foretatt når forslaget er avklart i EU.

Spørsmål 99. Nye kontraktsformer

Jf. side 91 Nye kontraktsformer.

- Når vil det foreligge konklusjoner om mulige nye kontraktsformer, og hvordan vil Stortinget bli informert om dette?

Svar:

Statens vegvesen arbeider med å utvikle en standard for kontrakter som kombinerer drift, vedlikehold og utvikling av vegstandarden gjennom investeringstiltak. I den forbindelse ble det i 2008 inngått en femårig funksjonskontrakt for Sør-Helgeland i Nordland som også omfatter planlagte forsterkningstiltak og dekkelegging på fylkesveger i området. Det arbeides også med å velge ut andre områder som kan være aktuelle for å prøve ut nye kontraktsformer.

Stortinget vil bli informert om erfaringene fra utprøvingen i Nordland så snart disse er tilstrekkelig dokumentert.

Spørsmål 100. Overføring av transport fra veg til bane og sjø mv.

Jf. side 92 "Tiltak for overføring av transport fra veg til bane og sjø og tilrettelegging for intermodale/kombinerte transporter.", ref også kapittel 7.2.2 Overføring av godstransport fra veg til jernbane.

Ref. kapittel 7.2.3. Tiltak for å forsterke sjøtransportens stilling i markedet; "Som et ledd i arbeidet for økt sjøtransport må det legges til rette for gode koblinger mellom transportnettverkene. Dette er avgjørende for at sjøtransporten kan spille en rolle i nasjonal og internasjonal transport."

- Hva gjør regjeringen for å utvikle mulig intermodalt transportknutepunkt ved Flesland flyplass utenfor Bergen (Norges nest største flyplass) med utvidelse av jernbanen fra Bergen sentrum og kobling til mulig ny godshavn for Bergensområdet?

Svar:

For å bidra til en mer bærekraftig transportutvikling, ønsker regjeringen at en størst mulig del av veksten i de lange godstransportene skal skje med bane eller skip. Dette krever effektive intermodale knutepunkter/terminaler med gode landverts tilknytninger. I NTP foreslås en rekke tiltak og investeringer i terminaler, farleder, kryssingsspor, og bedre vegtilknytninger til havner og jernbaneterminaler som vil bidra til en overføring av transport fra veg til bane og sjø.

Bergen havn har på sikt behov for større arealer. Dagens beliggenhet i Bergen sentrum gir liten mulighet for ekspansjon. Hordaland fylkeskommune har derfor startet opp et fylkesdelplanarbeid med sikte å definere en framtidig lokalisering av Bergen havn. Prosessen er fortsatt i en tidlig fase med vurdering av ulike lokaliseringer, herunder Flesland. Kystverket og Jernbaneverket deltar i aktivt i dette arbeidet.

Samferdselsdepartementet har nylig igangsatt et arbeid med konseptvalgutredning (KVU) for Bergensregionen (Regionpakke Bergen). Det er naturlig å se fylkesdelplanarbeidet knyttet til framtidig havnelokalisering i sammenheng med KVU/KS1 for Regionpakke Bergen.

Det vises for øvrig til svar på spørsmål 107, 109, 111, 114 og 128.

Spørsmål 101. Transport- og logistikkostnader, mv.

Jf. side 93: "Norge har høyere transport- og logistikkostnader enn land det er naturlig å sammenligne oss med. Transportkostnadene kan være nesten dobbelt så høye som gjennomsnittet i Europa."

"Det er ikke mulig å fullstendig eliminere avstandsforskjellene mellom Norge og konkurrenter i land tettere på markedene, men regjeringen vil legge forholdene til rette for å utjevne kostnadsforskjellene slik at man fortsatt kan ha et livskraftig næringsliv over hele landet."

Næringslivets samlede godstransportkostnader (eks. frakt av olje og gass) var i 2006 114 mrd. kroner. Hele 55 pst gjelder vegtransport inklusive riksveiferjene.

- Hvordan henger denne strategien sammen med 30 pst økning i bompengeneinnbetalingene i perioden 2006-2009 og forutsetning om bruk av minst 60 mrd. kroner (med tillegg av innkrevings- og finansieringskostnader) på nye vegprosjekt i forslag til NTP 2010-2019?

Svar:

Selv om det ikke foreligger analyser av bompengenes betydning for næringslivets transportkostnader, er det grunn til å tro at bompengene utgjør en marginal andel av næringslivets samlede godstransportkostnader.

I 2007 ble det betalt i alt 4 mrd kr i bompenger. Vegdirektoratet har ikke fordelingen av dette beløpet mellom tunge og lette kjøretøyer, men fordelingen av antall passeringer mellom lette og tunge kjøretøyer gir en indikasjon. I 2007 utgjorde lastebiler og andre tunge kjøretøyer 7,7 pst av alle passeringer i bomstasjonene, mens personbiler og andre lette kjøretøyer stod for 92,3 pst av passeringene. Selv om man korrigerer for en høyere gjennomsnittspris for tunge kjøretøyer, er det likevel grunn til å anta at de tunge kjøretøyene står for en liten andel av de samlede bompengeinntektene.

Regjeringen ønsker å bruke bompenger i tillegg til det kraftige løftet i statlige bevilgninger slik at

flere prosjekter kan gjennomføres i planperioden. Det er all grunn til å anta at de positive virkningene av en slik utbyggingsstrategi for næringslivets lønnsomhet, langt overstiger de merkostnader bompengene medfører.

Spørsmål 102. Trafikkdata fjelloverganger

Jf. side 103 Tabell 7.2 Trafikkdata fjelloverganger mellom Østlandet og Vestlandet.

- Ber om å få spesifisert årlige tall for angitt periode 1995-2005 supplert med tall for hhv. 2006, 2007 og for 2008

Svar:

Vedlagt følger spesifisert oversikt over antall timer de ulike fjelloverganger mellom Østlandet og Vestlandet (jf. Tabell 7.2) har vært stengt eller hatt kolonnekjøring for årene 1995 til og med 2008.

Vedlegg: Tabell 7.2

Ref. Tabell 7.2 Trafikkdata fjelloverganger mellom Østlandet og Vestlandet i NTP 2010-2019

År	Vinteresong	E16 Filefjell	Rv. 52 Hemsedal	Rv. 7 Hardanger-E134	Haukelifjell vidda
Vinterstengt pr år (timer)					
	1994/95	6:45:00	27:30:00		154:00:00
1995	1995/96	2:00:00	7:30:00		24:00:00
1996	1996/97	8:05:00	20:00:00		180:00:00
1997	1997/98	0:30:00	4:45:00		156:00:00
1998	1998/99	1:55:00	49:00:00		93:00:00
1999	1999/2000	8:10:00	21:15:00	824:30:00	116:00:00
2000	2000/01	0:40:00	34:20:00	87:00:00	08:30:00
2001	2001/02	16:55:00	29:45:00	258:30:00	60:00:00
2002	2002/03	8:25:00	39:13:00	319:03:00	Sikre data finnes ikke
2003	2003/04	3:00:00	50:40:00	154:23:00	04:00:00
2004	2004/05	12:40:00	35:55:00	517:52:00	44:00:00
2005	2005/06	8:40:00	12:35:00	140:59:00	06:30:00
2006	2006/07	33:10:00	91:20:00	1059:00:00	127:00:00
2007	2007/08	122:33:00	168:15:00	582:45:00	186:30:00
2008	2008/09	15:05:00	23:05:00	406:45:00	70:30:00
Kolonnekjøring pr år (timer)					
	1994/95	46:45:00	231:35:00		622:00:00
1995	1995/96	0:00:00	11:40:00		126:00:00
1996	1996/97	53:30:00	265:40:00		516:00:00
1997	1997/98	1:55:00	63:30:00		492:00:00
1998	1998/99	33:10:00	63:45:00		478:00:00
1999	1999/2000	53:55:00	272:15:00	844:00:00	582:00:00
2000	2000/01	25:55:00	70:30:00	497:30:00	356:00:00
2001	2001/02	27:30:00	96:40:00	661:00:00	434:00:00
2002	2002/03	19:45:00	52:25:00	920:24:00	Sikre data finnes ikke

År	Vinteresong	E16 Filefjell	Rv. 52 Hemsedal	Rv. 7 Hardanger-E134 Haukelifjell vidda
2003	2003/04	0:00:00	59:24:00	452:07:00
2004	2004/05	33:45:00	206:40:00	445:56:00
2005	2005/06	00:00:00	54:20:00	277:23:00
2006	2006/07	30:45:00	306:35:00	779:15:00
2007	2007/08	96:05:00	263:53:00	654:50:00
2008	2008/09	25:25:00	295:09:00	874:17:00

Tabell 7.2 Trafikkdata fjelloverganger mellom Østlandet og Vestlandet

	Filefjell	Hemsedal	Hardangervidda	Haukeli
ADT tungbiler 2004	125	220	120	250
Lengde fjellovergang (km)	20	34	43	46
Total stigningshøyde (m)	5064	4876	5376	6614
Høyeste punkt (m.o.h.)	1013	1137	1250	1085
Vinterstengt snitt pr. år ¹ (timer)	6	29	362	70
Kolonnekjøring snitt per år ¹ (timer)	26	106	575	379

¹ Snitt for perioden 1995-2005.

Kilde: Strategisk utredning øst-vest forbindelsene, Statens vegvesen 2006

Spørsmål 103. Raste- og hvileplasser

Jf. side 105 – Flere raste- og hvileplasser: "I planperioden vil ordningen bli videreført og utviklet, slik at eksisterende plasser får utvidet kapasitet og bedre fasiliteter. I tillegg vil det bli etablert nye plasser som private kan bygge og drive. Noen nye plasser vil også bli bygget av Statens vegvesen."

- Hva er hhv. status for raste- og hvileplasser i 2009, og tilsvarende mål for 2019?

Svar:

Hovedtyngden av eksisterende hvileplasser er private, primært i tilknytning til kroer, bensinstasjoner, havner og industriområder. Enkelte steder er det bygget større plasser for tungtrafikken i forbindelse med veganlegg, nær private serviceanlegg. Langs vegnettet er det bygget rasteplasser med turister og vegfarende generelt som hovedmålgruppe. Disse har også en del plasser for tunge biler, men ofte med dårlige fasiliteter, særlig på vinteren. Noen steder er det også muligheter for å hvile ved vektstasjoner og på annet areal langs vegene der det er plass. I deler av landet er behovet dekket, men langs hovedvegnettet nær byer og langs veger med særlig lite trafikk er tilbudet mangelfullt. Det er ikke utarbeidet en samlet oversikt over eksisterende hvileplasser for tungtrafikken.

Økende godstrafikk og strengere kjøre- og hviletidsregler har bidratt til at behovet for hvileplasser øker. I planperioden ønsker Regjeringen å ta et større ansvar for at sjåførene kan avvike de lovpålagte pausene på anstendig vis. En del av denne satsingen er å utvikle et system for hvileplasser. Det vil bli satt minstekrav til fasiliteter og sikkerhet for at en plass skal

være egnet for døgnhvile. Statens vegvesen vil om kort tid ferdigstille arbeidet med en håndbok som vil sette krav til standard for døgnhvileplasser. Slike plasser vil bli skiltet og registrert som godkjente hvileplasser. Når dette er på plass, blir det mulig å registrere omfanget av godkjente plasser og sette konkrete mål for den videre utviklingen av hvileplasser.

En del av behovet vil bli dekket gjennom bygging av nye hvileplasser i offentlig regi. Kostnaden ved å etablere hvileplasser vil imidlertid variere sterkt, avhengig av antall oppstillingsplasser og beliggenhet. I transportetatens planforslag var det anslått etablering eller oppgradering av 35 hvileplasser i planperioden 2010–2019. Satsingen i første fireårsperiode forutsettes nærmere konkretisert gjennom arbeidet med handlingsprogrammet. Regjeringens strategi for samarbeid med private for å utvikle hvileplasser vil dessuten muliggjøre etablering av flere plasser, men i dag foreligger det ikke erfaringsgrunnlag for å beregne antallet. Det vil bli gjennomført tilbudskonkurranser, slik at bruken av offentlige midler blir mest mulig effektiv.

Spørsmål 104. Konkurransetsetting jernbanestrekninger

Jf. Side 121 8.3.5 Jernbanen; "Togtilbudet på Gjøvikbanen er et godt eksempel på resultatet av en vellykket samordning. "...Antall reisende har økt jevnt siden åpningen av tilbudet i juni 2006."

Driften på Gjøvikbanen er konkurranseutsatt.

- Hva vil Regjeringen gjøre for at de gode resultatene for de reisende med dette tiltaket videreføres gjennom tilsvarende konkurranseutsetting på andre jernbanestrekninger i Norge.

Svar:

Regjeringen mener de reisendes behov bedre ivaretas av et stort transportkonsern som kan utnytte stordriftsfordeler forutsatt at konsernet til enhver tid bestreber seg på å forbedre sine leveranser og effektivisere sin drift. Regjeringen planlegger ikke å konkurransesette flere avtaler om kjøp av persontrafikk med tog og det legges derfor ikke opp til "tilsvarende konkurransesetting på andre jernbanestrekninger i Norge". Regjeringen har gjennom innværende trafikkavtale mellom staten ved Samferdselsdepartementet og NSB avtalefestet flere bestemmelser som skal bidra til vellykket samordning mellom NSB og andre transportører som vil komme de reisende til gode.

Spørsmål 105. Nordområdestrategien - lufthavner

Jf. kapittel 8.4.2 Særskilt innsats som oppfølging av nordområdestrategien, og side 133 der behov for tiltak for henholdsvis Kirkenes og Hammerfest lufthavner omtales; "Det er ikke satt av midler til tiltakene på disse to lufthavnene i Avinors investeringsplaner".

- Vil Samferdselsdepartementet vurdere direkte statlig investering i disse to lufthavnprosjektene for å sikre nødvendig utbygging?
- Hva er tidsmessig ramme for nordområdestrategien?

Svar:

Som det fremgår av stortingsmeldingen vil regjeringen komme tilbake til spørsmålet om tiltak på Kirkenes lufthavn, Høybukthavnen, når et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag foreligger. Samferdselsdepartementet kan først vurdere spørsmålet om lokalisering av ny lufthavn i Hammerfest når resultatene fra vær-målingene foreligger. Det blir i dag ikke satt av midler på statsbudsjettet til tilskudd til Avinor. Det er for tidlig å uttale seg om konkrete tiltak når det gjelder de nevnte lufthavnene.

Regjeringen har pekt ut nordområdene som Norges viktigste strategiske satsingsområde. I mars i år presenterte regjeringen publikasjonen "Nye byggesteiner i nord. Neste trinn i Regjeringens nordområdestrategi". Som det fremgår av forordet krever varige resultater på viktige strategiske satsingsområder målrettet innsats over flere stortingsperioder.

Spørsmål 106. Transportinfrastrukturen i nordområdene

Jf. side 136;

"Regjeringen mener derfor at det i forlengelsen av Nasjonal transportplan 2010–2019 er behov for en særskilt gjennomgang av transportinfrastrukturen i nordområdene. En slik studie skal omfatte alle trans-

portformene og ha et tidsperspektiv som strekker seg utover 2020. Dette er nødvendig for å kunne fange opp og vurdere effekter av en utvikling i nordområdene som det er knyttet stor usikkerhet til. Det er behov for en bedre koordinering av fremtidige planer for større infrastrukturinvesteringer i de berørte landene, og en samlet vurdering av lokale initiativ til transportløsninger sammenholdt med trafikkgrunnlaget.

- Skal fylkene i Nordområdene få en særskilt langsiktig planlegging eller vil Regjeringen også utarbeide en særskilt gjennomgang av transportinfrastrukturen for resten av landet i et tidsperspektiv som strekker seg utover 2020 – slik de øvrige nordiske land for øvrige alle har gjort med tidshorisont fram mot 2030/2040?

Svar:

Både Jernbaneverket, Statens vegvesen og Avinor AS har lagt fram utredninger av stamnettene i et 30-årsperspektiv som et ledd i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019.

Som det fremgår av sitatet fra stortingsmeldingen, skal det gjøres en særskilt gjennomgang av nordområdene. Som det også fremgår, gjelder ikke dette bare de norske fylkene, men det er ønskelig også å trekke inn våre naboland i nord, det vil si både Sverige, Finland og Russland. Dette er spesielt viktig i arbeidet med å finne gode forbindelser for godstransport i denne regionen. Det er blant annet tatt flere initiativ på lokalt hold til jernbaneløsninger i nord som er basert på industriutvikling i våre naboland. Det er derfor en viktig oppgave for nasjonale myndigheter i Norge å få vurdert disse forslagene i sammenheng og i forhold til eksisterende og forventede transportstrømmer.

Det skal i hele landet fortsatt gjennomføres ordinære nasjonale planprosesser.

Spørsmål 107. Transportpolitikk i byområdene – Bergensregionen

Jf. kapittel 9. Transportpolitikk i byområdene, side 138;

"Etablere og videreutvikle samarbeidsarenaer mellom forvaltningsnivåene og bruke avtaler for å få en mer rasjonell transportpolitikk i byene".

- Hva vil Samferdselsdepartementet gjøre for å etablere en samarbeidsarena for samordning av kollektivsatsing i Bergen, jernbansatsing i Bergen og bygging av ny havn i Bergensregionen?

Svar:

Samferdselsdepartementet har nylig tatt initiativ til en konseptvalgutredning (KVU) for Bergensregionen (Regionpakke Bergen), som grunnlag for

ekstern kvalitetssikring av konseptvalg i tidlig planfase (KS1). Departementet har bedt Statens vegvesen om å lede dette arbeidet som skal skje i nært samarbeid med blant annet andre transportetater, Bergen kommune, andre kommuner i regionen og Hordaland fylkeskommune. Dette arbeidet blir en arena for å diskutere overordnede konseptvalg og en samordnet utvikling av transportsystemet for hele Bergensregionen.

Spørsmål 108. Belønningsordning - lokalisering

Jf. side 143; "selv om alle storbyregionene har satt seg ambisiøse mål for areal- og transportpolitikken, må det langt sterkere virkemiddelbruk til enn foreslått dersom målene om å dempe veksten i personbilbruken og overføre mer av transporten til kollektivtransport, sykkel og gange skal nås."

- Har Samferdselsdepartementet vurdert etablering av "belønningsordning" for bedrifter som lokaliserer seg ut fra sentrumsområdene i de største byene for å dempe behovet for arbeidsreiser til eller gjennom sentrumsnære områder?

Svar:

Lokalisering av næringsvirksomhet er en del av arealpolitikken. Arealpolitikken er en del av ansvarsområdet for fylkeskommunene og kommunene. Gjennom arealplaner som behandles lokalpolitisk legges føringer for hvilke arealer som skal bygges ut hvor, og hva slags virksomhet som kan etableres på de ulike arealene. I retningslinjene for belønningsordningen er det uttrykt en klar forventning om at arealpolitikken og transportpolitikken skal ses i sammenheng, og at Samferdselsdepartementet forventer at samordnet areal- og transportplanlegging er synlig i de lokale plandokumentene. Samferdselsdepartementet mener derfor at det riktignere er å belønne fylkeskommunene og kommunene, som plan- og reguleringsmyndighet, for en godt samordnet areal- og transportpolitikk enn enkeltbedrifter, slik belønningsordningen legger opp til. I tillegg er det i Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) slått fast at "Etablering av bompengepakker i eit byområde må skje på grunnlag av planar som ser arealbruk og transportsystem for det berørte området i samanheng."

Spørsmål 109. Lokaljernbane til Flesland flyplass

Jf. side 145; "Øke kollektivandelen på tilbringer-tjenesten til lufthavner i de store byområdene." ... "Målet er å øke andelen på Flesland og Sola til rundt 30 pst i 2020."

- Hvordan vil Samferdselsdepartementet støtte NSBs prosjekt om etablering av lokaljernbane til Flesland flyplass gjennom utvidelse av eksisterende jernbanenett i Bergen?

Svar:

Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan inneholder regjeringens planer for utbygging av jernbanenettet de neste ti årene. En eventuell lokaljernbane til Flesland inngår ikke i disse planene. Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket er tidligere orientert om NSBs skisse til mulig lokaljernbane til Flesland, men forslaget har ikke vært gjenstand for noen formell behandling i departementet.

I arbeidet med Nasjonal transportplan har fokus vært på å utarbeide nødvendige planer for opprusting og gjennomføring av kapasitetsøkende tiltak på Bergensbanen og Vossebanen.

Bergen kommune har planer for skinnegående kollektivbane til Flesland. Bybanen ferdigstilles i løpet av 2010 til Nesttun og det pågår reguleringsplanarbeid for strekningen videre til Flesland.

Det er naturlig å avvente resultatet bl.a. av ev. videre bybaneutbygging og utredning omkring lokalisering av ny havn og godsterminal for jernbane, jf. at det nå er igangsatt arbeid med KVV/KS1 (konseptvalgutredning og ekstern kvalitetssikring i tidlig fase) for Regionpakke Bergen, før det vurderes et eventuelt videre arbeid med jernbanetilknytning til Flesland.

Jeg viser for øvrig også til mitt svar til Stortinget av 6. februar 2009 på skriftlig spørsmål nr. 606 (2008-2009) fra stortingsrepr. Arne Sortevik.

Spørsmål 110. Evaluering trafikkutvikling (Stockholm)

Jf. side 146, kapittel 9.4.2 Køprising:

"Evalueringen av forsøket med trengselsskatt kombinert med forbedret kollektivtilbud i Stockholm viste blant annet at tiltakene ga store, raske og kostnadseffektive resultater sammenlignet med andre typer tiltak. Biltrafikken over betalingsnittet ble redusert med 22 pst., framkommeligheten økte og reisetidene ble redusert i store deler av byen. Den omfattende opprustningen av kollektivtransporten kom på plass først, men effektene var nesten totalt fraværende før avgiften på bilkjøring ble innført".

- Ber om å få oppgitt hvilken evaluering dette baseres på, og om det foreligger evaluering av trafikkutviklingen for 2008 og i de neste 10 år som kan underbygge at påståtte effekter vil vedvare. (Sveriges plan for nasjonale transportsystem gjelder perioden 2010–2021).

Svar:

Miljöavgiftskansliet i Stockholm fikk i oppdrag fra regjeringen å planlegge, samordne, informere om og evaluere Stockholmsforsøket. Miljöavgiftskansliet utarbeidet et omfattende evalueringsprogram i samarbeid med blant annet Vägverket, Landstingets

regionplane- og trafikkontor, Storstockholms Lokaltrafik (SL), samt ulike forskingsinstitusjoner og konsulentfirma. Evalueringen som det henvises til i St.meld. nr. 16 (2008–2009), er oppsummeringsrapporten "*Fakta och resultat från Stockholmsförsöket. Andra versionen - augusti 2006*". Oppsummeringsrapporten finnes på <http://www.stockholmsforsoket.se/templates/page.aspx?id=8432>. Noen hovedresultater fra evalueringen er presentert i en faktaboks på side 112 i transportetatens NTP-forslag.

Jonas Eliasson, professor i transportsystemanalyse ved Kungliga tekniska högskolan, har i en nylig publisert artikkel oppsummert virkningene på trafikk, reisetider og trafikkmønster (J. Eliasson (2009 a): *Lessons from the Stockholm congestion charging trial*. Transport Policy 15 (395–404)). Eliasson designet i sin tid køpringsopplegget, og han var leder av ekspertgruppen som evaluerte forsøket. Av artikkelen går det fram at trafikken har økt jevnt fra køprisingen ble gjeninnført i august 2007 og fram til oktober 2008. Trafikken har trolig økt som følge av befolkningsvekst, økt bilhold, en stadig økende grad av miljøbiler som ikke blir avgiftsbelagt (andelen har økt fra 2 pst. under forsøket til 11 pst. i oktober 2008) og at inflasjonen har ført til at gjennomsnittstaksten reelt sett er blitt redusert.

Samferdselsdepartementet kjenner ikke trafikkprognosene for Stockholmsområdet. Langtidseffektene av køprising kan imidlertid være forskjellige fra korttidseffektene. Langtidseffektene kan bli *mindre* enn korttidseffektene på grunn av at bilistene blir vant til å betale avgiften og vil tillegge den mindre vekt. Videre kan økt kapasitet som følge av køprisingen føre til nyskapt trafikk. Langtidseffektene kan imidlertid også bli *større* enn korttidseffektene som følge av at det tar tid å endre valg av arbeidsplass, bilhold, bosted etc. Trafikkutviklingen vil blant annet være avhengig av befolkningsvekst, endringer i bilhold, inflasjonsutvikling og evt. endringer i avgiftsatsene.

Erfaringer fra London viser at langtidseffektene av køprising har vært nesten de samme som korttidseffektene, jf. J. Eliasson 2009 b: *A cost-benefit analysis of the Stockholm congestion charging system*. Transportation Research Part A 43 (pp 468–480).

Spørsmål 111. Overgang sjøtransport og jernbanetransport

Jf. side 147, kapittel 9.5. Tiltak for effektiv og bærekraftig godstransport i byene.

- Hva har Samferdselsdepartementet tenkt å gjøre for å sikre direkte overgang mellom sjøtransport og jernbanetransport i hhv. Stavanger, Bergen og Trondheim?

Svar:

Det foreligger per i dag ikke planer om jernbanetilknytning til aktuell havn i Stavanger (Risavika). Til det er utvekslingen av gods mellom sjø og bane for liten. Transportetatene følger imidlertid utviklingen, og dersom utviklingen peker i retning av at det vil bli utveksling av gods mellom sjø og bane i slike mengder at det kan forsvare en baneutbygging, er Jernbaneverket åpen for å vurdere dette.

For Bergen er bildet per i dag med hensyn til godsutveksling mellom sjø og bane det samme som for Stavanger. For Bergen er det startet opp et utredningsarbeid for lokalisering av framtidig havn, og en viktig del av denne utredningen vil være å vurdere behov for jernbanetilknytning. Jernbaneverket og Kystverket deltar aktivt i dette arbeidet.

I Trondheim er det i dag mulighet for direkte overgang mellom sjøtransport og jernbanetransport på Brattøra, men utvekslingen av gods mellom sjø og bane er likevel liten. Samferdselsdepartementet har nylig bedt Jernbaneverket igangsette et arbeid med KVU/KS1 (konseptvalgutredning og ekstern kvalitetssikring i tidlig fase) for en eventuell flytting av jernbanens godsterminal på Brattøra. I dette arbeidet vil også spørsmålet om havnetilknytning være tema.

Spørsmål 112. Lokale bybaner

Jf. side 151 Lokale bybaner og side 152 kapittel 9.3. Fremtidens byer

- Har Samferdselsdepartementet vurdert bygging av T-baneringer i henhold til jernbaneloven med forskrifter etter mønster fra Oslo – eller rene jernbanekonsept for lokaltransport av passasjerer – i andre store norske byer som alternativ til "bybaner" ("light rail")?
- Mener Samferdselsdepartementet det er rasjonelt å operere med flere ulike og ikke samvirkende konsept for skinnegående transport i Norge?

Svar:

Lokal kollektivtransport unntatt jernbane er i utgangspunktet lokale og regionale myndigheter sitt ansvar. De ulike byområdene har ulike forutsetninger som er avgjørende for hvilke transportsystemer som er best egnet, enten det er buss- eller banebaserte systemer. Utvikling av teknologi for baneløsninger har ført til at det mange steder i Europa bygges banebaserte løsninger. Det er i utgangspunktet ikke noe hinder for å ha ulike teknologier i samme byområde, det er først og fremst områdets viktigste kjennetegn som tetthet, eksisterende infrastruktur, befolkningsmengde osv. som avgjør hva som er beste kollektivtransportløsning. Jernbanekonsepser er i utgangspunktet bedre egnet for større transportbehov over noe lengre strekninger enn innenfor mellomstore og

mindre byområder. Jernbanen spiller likevel en viktig rolle i flere norske byområder. Det er også utredet kombibaneløsninger der nye lokale baneløsninger bruker deler av jernbanens infrastruktur.

Samferdselsdepartementet har ikke vurdert T-baneringer eller light-rail-konsepter. Hvorvidt det er rasjonelt å operere med flere ulike og ikke samvirkende konsepter, må bero på omstendighetene og departementet har ikke vurdert dette særskilt.

Spørsmål 113. Bergensprogrammet - prosjekt

Jf. kapittel 9.8.2. Bergensregionen, Bergensprogrammet, side 159

"Det er ikke rom for å finansiere andre etappe av Ringveg vest og Bybanen innenfor gjeldende innkretvsordning."

- Hva er kostnadene for bygging av Skansentunnelen (som er en del av Bergensprogrammet) og for 2. og 3. etappe for hhv. Ringveg vest og Bybanen?
- Hva er statlig planlagte finansieringsbidrag til disse prosjektene?

Svar:

Forslag til kommunedelplan for Skansentunnelen er ikke behandlet av Bergen bystyre. Det foreligger to alternativer, jf. St.prp. nr. 75 (2004-2005). Omregnet til 2009-prisnivå er kostnadene for alternativet "Bytunnel" foreløpig anslått til om lag 470 mill. kr, mens alternativet med tunnel mellom Christies gate og Bontelabo foreløpig er anslått til om lag 550 mill. kr. Det er ikke utarbeidet nye kostnadsoverslag etter at St.prp. nr. 75 (2004-2005) ble lagt fram. Følgelig er det knyttet stor usikkerhet til kostnadsanslagene.

Statens vegvesens forslag til styringsramme for andre etappe av Ringveg vest er 1 550 mill. kr i 2008-prisnivå. Det skal gjennomføres ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2). Styrings- og kostnadsrammer for prosjektet vil bli fastsatt etter at den eksterne kvalitetssikringen er avsluttet.

Kostnadsoverslaget for andre etappe av Bybanen er i størrelsesorden 1 300 mill. kr. Prosessen med fastsettelse av styrings- og kostnadsrammer for prosjektet pågår i regi av Bergen kommune, men er ennå ikke sluttført.

Det foreligger ikke avklaringer av kostnader for tredje etappe av Ringveg vest og Bybanen.

Som følge av forvaltningsreformen vil statlige midler til øvrig riksvegnett bli tildelt fylkeskommunene gjennom rammetilskuddsordningen fra 2010. Det vil følgelig være opp til Hordaland fylkeskommune å prioritere offentlige midler til videre utbygging av Ringveg vest og Bybanen.

Spørsmål 114. Regionpakke Bergen

Jf. side 161; "Ny vegtunnel mellom Arna og Bergen vil bli inkludert i en ny KS1 som skal se på løsninger i transportsystemet for hele Bergensregionen, den såkalte regionpakke Bergen."

- Når vil en ny KS1 for regionpakke Bergen foreligge?
- Hvilken tidsplan har Samferdselsdepartementet for en samlet utbygging av et moderne, effektivt, sikkert og miljøvennlig transportnett i Bergensregionen, og hvordan vil staten koordinere dette arbeidet for å oppnå raskere gjennomføring?

Svar:

Statens vegvesen opplyser at første fase i arbeidet med konseptvalgutredning (KVU) for Regionpakke Bergen, med organisering av arbeidet og vurdering av ressursbehov, innhold og framdrift, er kommet godt i gang. Det arbeides med sikte på at ferdig KVU skal foreligge før sommeren 2010, slik at den eksterne kvalitetssikringen (KS1) kan gjennomføres i løpet av høsten 2010. KVUen med etterfølgende KS1 vil være et viktig grunnlag for videreutvikling av en plan for samordnet utvikling av transportsystemet i Bergensregionen, jf. også departementets svar på spørsmål nr. 107.

Uavhengig av dette arbeidet legges det i St.meld. nr. 16 (2008-2009) opp til å starte utbyggingen av E39 på strekningen Svegatjørn – Rådal i perioden 2010-2013. I tillegg legges det opp til å starte byggingen av dobbeltspor for jernbanen gjennom Ulrikstunnelen. Dette vil være viktige bidrag til utviklingen av et helhetlig transportsystem for Bergensregionen.

Spørsmål 115. Trondheimsregionen

Jf. kapittel 9.8.3. Trondheimsregionen, side 163;

"Miljøpakken har en kostnadsramme på 5,8 mrd. 2008-kr som foreslås finansiert ved statlige midler, bompengeneinnkreving på riksvegnettet og innføring av finansieringstilskudd på omsetning av drivstoff."

- Er det utarbeidet KS1 eller vil det bli utarbeidet KS1 for den "Miljøpakken for transport" som Trondheim kommune har utarbeidet?
- Hvilken tidsplan har Samferdselsdepartementet for en samlet utbygging av et moderne, effektivt, sikkert og miljøvennlig transportnett i Trondheimsregionen, og hvordan vil staten koordinere dette arbeidet for å oppnå raskere gjennomføring?
- Hva er statlige bidrag til finansieringen av Miljøpakken for Transport i Trondheim?
- Hva er slik Samferdselsdepartementet ser det, nødvendige vegprosjekt på nåværende riksveier i et regionperspektiv for Trondheim, hva er inves-

teringskostnader og hva er planlagt statlig andel av finansieringen?

Svar:

I det lokale forslaget til miljøpakke for transport i Trondheim inngår to store vegprosjekter på E6; Sluppen – Stavne og Jaktøya – Tonstad. Det er gjennomført KS1 for prosjektet Sluppen – Stavne, mens prosjektet Jaktøya – Tonstad er unntatt fra kravet om KS1. Som omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009) er det lagt opp til å gjennomføre KS1 for miljøpakken som helhet før det blir tatt stilling til trinn 2 av pakken.

I det lokale forslaget til miljøpakke for transport i Trondheim er det lagt til grunn at det skal etableres et hovedvegnett i Trondheimsområdet som kan bidra til å avlaste sentrale byområder for biltrafikk. I dette avlastende hovedvegnettet inngår prosjekter på E6, men også noen lokale vegforbindelser. I tillegg inngår en rekke tiltak innenfor programområdene som forutsettes å bidra til utviklingen av et helhetlig transportnett i Trondheimsområdet. Tidsrammen for miljøpakken er 15 år fra og med 2010. Som en oppfølging av NTP tar Samferdselsdepartementet sikte på å fremme en stortingsproposisjon om trinn 1 av pakken i løpet av vårsesjonen 2009. Før trinn 2 legges fram, vil det bli gjennomført nødvendige tilleggsutredninger, som grunnlag for ekstern kvalitetssikring (KS1) av det samlede opplegget for utvikling av transportnettet i Trondheimsområdet. Utredningsarbeidet vil bli gitt høy prioritet.

Som det går fram av St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 163, er det lagt til grunn et statlig bidrag til Miljøpakke Trondheim på til sammen om lag 700 mill. kr i perioden 2010-2019. Det er lagt til grunn 300 mill. kr i statlige midler til utbyggingen av E6 i siste seksårsperiode. Videre er det lagt til grunn at det skal benyttes om lag 400 mill. kr i statlige midler til tiltak innenfor programområdene, hvorav om lag 200 mill. kr i første fireårsperiode.

I tillegg til riksvegprosjektene som inngår i Miljøpakke Trondheim, starter utbyggingen av E6 på strekningen Nidelv bru – Grillstad i 2009, og prosjektet E6 Nordre avlastningsveg i ferdigstilles i løpet av 2010. E6 sørover fra Melhus til Oppland grense er også en viktig riksvegstreking for Trondheimsregionen. I St.meld. nr. 16 (2008-2009) er det lagt til grunn statlige midler til prosjektet E6 Vindalsliene – Korporals bru i Soknedalen i første fireårsperiode, med fullføring i siste seksårsperiode. I siste seksårsperiode er det også vurdert som aktuelt med statlige midler til videre utbygging av E6 i Soknedalen. Lokale myndigheter har gått inn for prinsippet om delvis bompengefinansiert utbygging av E6 mellom Oppland grense og Trondheim. Omfanget av utbyggingen er derfor avhengig av om det blir tilslutning til et slikt bompengeprogger. Dersom dette blir vedtatt,

mener Samferdselsdepartementet at man i løpet av planperioden 2010-2019 vil være kommet langt i utbyggingen av riksvegnettet i Trondheimsregionen.

Samferdselsdepartementet er kjent med at det arbeides med ulike planer for utbygging av dagens øvrige riksvegnett rundt Trondheim, blant annet på Fosen og rv 714 i Snillfjord, Hitra og Frøya. Utbygging av denne delen av vegnettet er også viktig ut fra et regionalt helhetsperspektiv for Trondheimsregionen. På grunn av omklassifisering til fylkesveg fra 2010 vil det være opp til Sør-Trøndelag fylkeskommune å prioritere tiltak på denne delen av vegnettet.

Spørsmål 116. Stavangerregionen.

Jf. kapittel 9.8.4 Stavangerregionen, side 163;

"Nord-Jærenpakken

Bompengeneinnkreving for delvis bompengefinansiering av prosjekter og tiltak på Nord-Jæren startet i 2001, i utgangspunktet for en 10-årsperiode." "Videre prioriteringer, inklusiv forlengelse av innkrevingsperioden ut over 10 år, vurderes nærmere fram mot handlingsprogrammet for perioden 2010-2019."

- Hvor lang tid er det aktuelt å forlenge innkrevingsperioden for bompenger?
- Hva er de samlede planlagte investeringskostnader i vegtiltak i regionen på nåværende riksveier, og hva planlagt statlig andel av finansieringen?

Svar:

I St.prp. nr. 14 (1998-99) er det i utgangspunktet lagt til grunn en bompengeperiode på 10 år med mulighet til å forlenge innkrevingen med inntil 5 år. Innkrevingen startet våren 2001. I St.prp. nr. 58 (2008-2009) *Nord-Jærenpakka – fullføring* er det lagt til grunn innkreving til utløpet av 2011. Som omtalt i både St.meld. nr. 16 (2008-2009) og St.prp. nr. 58 (2008-2009), arbeides det lokalt med et opplegg for videre utbygging av transportsystemet i regionen gjennom en Jærenpakke 2. Lengden på innkrevingsperioden for en eventuell Jærenpakke 2 er imidlertid ikke avklart. Saken vil bli lagt fram for Stortinget når tilstrekkelige avklaringer forligger.

I vedlegg til Samferdselsdepartementets svar på spørsmål nr. 5 er det gitt en oversikt over samtlige større riksvegprosjekter som er omtalt i St.meld. nr. 16 (2008-2009) og de investeringsbeløp (statlige midler og annen finansiering) som ligger til grunn for prioriteringene. Dersom utbygging av E39 nordover fra Ålgård inkluderes i Stavangerregionen, er det lagt opp til å investere om lag 3,7 mrd. kr i større riksvegprosjekter i perioden 2010-2019, fordelt med om lag 1,8 mrd. kr i statlige midler og om lag 1,9 mrd. kr i bompenger. Oversikten omfatter ikke forutsatte bompenger til fullføring av prosjektet rv 550 Solasplitten som er foreslått beholdt som riksveg også etter at for-

valtningssreformen trer i kraft 1. januar 2010 (om lag 400 mill. kr).

I tillegg kommer statlige midler og evt. bompenger til tiltak innenfor de ulike programområdene. Fordelingen av de rutevise rammene til slike tiltak vil først bli nærmere avklart gjennom Statens vegvesens handlingsprogram for planperioden. Videre vil det komme statlige midler til fylkesvegnettet gjennom rammetilskuddsordningen. Fylkeskommunale midler samt bompenger til tiltak på fylkesvegnettet i Stavangerregionen vil bli nærmere avklart gjennom fylkeskommunens planer for denne delen av vegnettet.

Spørsmål 117. Navigasjonsinstallasjoner:

"Jf. Side 82 Navigasjonsinstallasjoner.

Oppgitt vedlikeholdsetterslepet er 1,6 mrd. kroner.

- Er dette åjourført anslag fra 2008 eller 2009 angitt i 2009-kroner?
- Kan det på samme måte som for vedlikehold av jernbane spesifiseres på noen få hovedområder?
- Med økt innsats omtalt i NTP, hva vil etterslepet være ved utløpet av 2019?"

Svar:

Anslaget på vedlikeholdsetterslepet på navigasjonsinstallasjoner er fra 2008 og angitt i 2009 kroner.

Vedlikeholdsetterslepet kan i hovedsak spesifiseres på noen områder. Disse områdene er nærmere beskrevet i tabellen under.

I NTP 2010-2019 legges det opp til å øke planrammen med 13 million kroner pr. år i den første fireårsperioden. I de neste 6 årene legges det opp til å øke planrammen med ytterligere 70 millioner kroner pr. år. Vedlikeholdsetterslepet vil reduseres tilsvarende, til om lag 1 050 millioner kroner i 2019.

Økt produktivitet som følge av fornyelse av båter/redskaper i Kystverket rederi er ikke tatt med i overslaget. Dette fordi fornyelsen vil skje over hele planperioden, og først vil få full effekt mot slutten av perioden.

Kostnaden for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet vil også kunne bli påvirket av i hvilken grad systemet av navigasjonsinnretninger skal opprettholdes uendret i planperioden. Større eller mindre endringer kan være påkrevd, og det er usikkert på hvilken måte dette vil påvirke kostnadene.

Område	Forklaring
<i>Nautisk</i>	
Skjerming og kontroll	Forutsettes utført hvert sjuende år.
<i>Elektroteknisk</i>	
Fornyning av elektro-teknisk materiell på innretninger som sender lyssignal eller annet signal (Fyr, fyrlykter, lanterner etc.)	Lyskilder, batteri, solceller, elektronikk komponenter med mer har begrenset levetid, dvs. 10 - 20 år. Gjennom hele 1980-tallet foregikk det en elektrifisering som ble videreført i større skala fra begynnelsen av 1990-tallet. Bortsett fra et mindre antall anlegg hvor energiforsyningen kommer fra vind eller generator er innretningene enten drevet med energi fra nett eller solcelle. I begge tilfelle nyttes vanligvis batterier for lagring av energi. Det har til nå vært foretatt en begrenset fornyning av elektroteknisk materiell, som del av den løpende virksomheten.
Radarsvarere (racon)	Jf. pkt. over. Det er om lag 75 radarsvarere, hvorav over 50 får en alder på mer enn 20 år i planperioden 2010-2014. For brukerne er radarsvarere en viktig del av navigasjons-veiledningen som gis på kysten.

Byggteknisk

Fyrlykter i støpejern
(malmlykter)

Det er om lag 1500 – 1600 såkalte malmlykter. Disse er i utgangspunktet robuste, men har ulemper ved at de krever jevnlig overflatevedlikehold etc. Lyssignalet blir også hindret av sprosper mellom rutene på disse lyktene. Dette er et større problem med dagens punktformede lyskilder enn det var med tidligere "parafinlampe."

Særlig kan underbygninger utgjøre en risiko ved at vinkeljern og andre konstruksjonsdetaljer er korrodert, betongoverdekning smuldret bort etc.

For å kunne opprettholde den navigasjonsveiledningen disse innretningene gir er det nødvendig med en løpende fornyelse. Det kan for eksempel være aktuelt å benytte et tradisjonelt lyktheus i moderne utførelse, eller mer kompakte sektorlysinnetninger som gir tilsvarende eller bedre ytelse.

Faste merker
(varder, båker, stenger etc.)

De faste merkene er i varierende tilstand. Mange varder er utsatt for sjøpågang, frostsprengning etc. og får skader som følge av dette. Stenger blir bøyd eller borte. Det legges opp til at disse innretningene opprettholdes i om lag det samme antallet som nå, og dette krever løpende vedlikehold og fornyelse. Retablering av vardene skjer normalt på en måte i samsvar med opprinnelig byggeskikk. Det er videre aktuelt å erstatte stålstenger med stenger laget av komposittmaterialer.

Fyrstasjoner

Kystverkets 105 fyrstasjoner, hvorav om lag 80 % har status som vernet, har alle et større eller mindre vedlikeholds-etterslep. Bygningsmassen som for en stor del består av trehus, krever maling, utskifting av vinduer, takteking/-reovering, asbetsanering, VVS oppgradering, brannsikring etc. Fyrstasjonene har ofte vanskelig tilkomst, og befinner seg normalt i et ekstremt miljø og har etter avbemannig vært gjenstand for varierende tilsyn.

Spørsmål 118. Fartøy:

"Jf. Side 82 Fartøy. Kystverkets fartøy oppgis til 12 skip i 2009 og gjennomsnittlig alder på flåten til 31 år.

- Hva er Kystverkets mål for antall operative fartøy (i egen drift eller gjennom leie)?
- Hva vil gjennomsnittlig alder være på fartøyer som utfører oppgaver fra fartøy på oppdrag fra Kystverket med den årlige ressursinnsatsen som er omtalt i saken?"

2015:	Gjennomsnittsalder = 24, eldste fartøy lik 38 år
2017:	Gjennomsnittsalder = 21, eldste fartøy lik 40 år
2019:	Gjennomsnittsalder = 13, eldste fartøy lik 39 år
2021:	Kun nye fartøyer med gjennomsnittsalder på ca 5 år.

De to eksisterende hjelpfartøyene er blant de eldste, og er ikke tatt med i beregningene. Disse hjelpfartøyene vil etter utskiftningsplanen beskrevet ovenfor kunne fases ut.

Svar:

Kystverkets fartøysplan har som målsetning å gå fra eksisterende 10 hovedfartøy og 2 hjelpfartøy, til 6 kombinerte hovedarbeids- og oljevernartøy.

Regjeringen legger til grunn at det første nye hovedarbeids- og oljevernartøy blir levert innen 2011, og at det videre bygges og leveres et nytt fartøy hvert annet år etter dette. Dette vil gi følgende gjennomsnittelige alder for hovedfartøyene:

2009:	Gjennomsnittsalder = 31, eldste fartøy lik 36 år
2011:	Gjennomsnittsalder = 29, eldste fartøy lik 38 år
2013:	Gjennomsnittsalder = 27, eldste fartøy lik 36 år

Spørsmål 119. Kystverket – Fjerning av gebyrer og avgifter:

"Jf. side 90 – Fjerning av gebyrer og avgifter på Kystverkets område;

"I et mer langsiktig perspektiv vil regjeringen vurdere om det er hensiktsmessig å redusere også andre gebyr- og avgiftselementer. Konkret endringsforlag må behandles gjennom de årlige budsjettprosessene."

Av de 680 mill. kroner i gebyrer og avgifter i 2009 på Kystverkets budsjetttramme for 2009 fjerner Regjeringen i forslaget til NTP 115 mill. kroner.

- Hva er "langiktig perspektiv" i forhold til NTPs planrammer for 2010-2019?
- Hva er Regjeringens konkrete mål for å fjerne de 565 mill. kroner i gebyr- og avgift på sjøtransport som gjenstår. Ber om spesifisering på gjenstående gebyrinntekt."

Svar:

Regjeringen vurderer fortløpende sjøtransportens rammevilkår, og har som mål å gi sjøtransporten bedre konkurranseforhold gjennom bl.a. lettelser i gebyr- og avgiftsnivået.

I første omgang vil regjeringen stimulere til økt sjøtransport gjennom å fjerne kystgebyret og årsavgiften for havnesikkerhet. Sett i forhold til budsjettet for 2009 vil dette innebære en reduksjon i gebyrer og avgifter for maritim transport på om lag 115 mill. kr. Det har imidlertid aldri vært varslet, og det er heller ikke gitt det er hensiktsmessig, at all brukerbetaling knyttet til sjøtransport skal avvikles.

Videre er det i Nasjonal transportplan 2010-2019 redegjort for arbeidene med en gjennomgang av los-tjenesten og forslag til endringer i Kystverkets gebyrstruktur. Hensikten er å redusere utgiftene for sjøtransporten, samtidig som sikkerheten ivaretas. Regjeringen vil komme tilbake til konsekvensene av endringsforslag i forbindelse med at disse sakene skal sendes på høring i 2009.

Eventuelt andre endringer i gebyr og avgifter vil regjeringen komme tilbake til ved rulleringen av Nasjonal transportplan eller i de årlige budsjettproposisjoner. Det vises i denne sammenheng til svar på spørsmål 34 og 35, der det ble redegjort for regjeringens politikk knyttet til gebyrer og avgifter for sjøtransporten.

I St. prp. nr. 1 (2008-2009) for Fiskeri- og kystdepartementet er Kystverkets gebyrinntekter budsjettet med 655 mill. kr, der følgende komponenter inngår: kystgebyr, sikkerhetsgebyr og losgebyrene (losgebyr/losberedskapsgebyr).

I tillegg kommer Årsavgift havnesikkerhet som er budsjettet med 14,7 mill. kroner i 2009.

Kystgebyret skal dekke en andel av kostnadene til navigasjonsinfrastruktur. Sikkerhetsgebyrene skal dekke driften av trafikksentralene, mens losgebyrene skal dekke alle kostnadene til lostjenesten. For å nå disse inntjeningskrav er det nødvendig å kompensere for forventet pris- og lønnsvekst. Videre påvirkes inntektene av endringer i den gebyrpliktige trafikken. Dette innebærer at de faktiske inntekter kan avvike fra budsjettet. På denne bakgrunn har Kystverket merinntektsfullmakter for å kunne dekke eventuelle merkostnader.

Spørsmål 120. Havnestruktur:

"Jf. side 98, Havnestruktur og havnesamarbeid;

"En særlig utpekt havn vil bl.a få krav om å utarbeide en plan for utvikling av havna. Videre kan det stilles vilkår om organisering og eierskap, krav til samarbeid med andre havner og krav til representasjon fra brukerne i havna eller andre interessenter i de styrende organer. I tillegg vil behov i utpekte havner bli vektlagt i forbindelse med prioriteringer av infrastrukturprosjekter på vei, sjø og bane. Regjeringen mener at utpekte havner sammen med stamnetthavner som knyttes til sjøverts og landverts stamnett vil utgjøre en havnestruktur som legger til rette for intermodalitet og økt andel sjøtransport."

- Hvilke havner er/vil inngå i opplegget med stamnetthavner og upekte havner i perioden 2010-2019, og hvordan er behovet i utpekte havner vektlagt i forbindelse med prioriteringer av infrastrukturprosjekter på vei, sjø og bane?

Svar:

For oversikt over stamnetthavner vises det til St.meld. nr. 16 (2008-2009) kapittel 10.1.4.

Det er foreløpig ingen havner som har blitt definert som særlig utpekte havner. Dette har sammenheng med at hjemmelen til å peke ut slike havner er gitt i den nye havne- og farvannslov, som etter planen skal tre i kraft 1.1. 2010.

I Nasjonal transportplan 2010-2019 pekes det imidlertid på fire havner som er sentrale intermodale knutepunkt for gods- og passasjertransport til og fra Norge, og som det derfor kan bli aktuelt å bruke bestemmelsen på. Dette gjelder Oslo, Kristiansand, Stavanger og Bergen. For disse havnene er det planlagt ny adkomst til Sydhavna i Oslo i første del av planperioden, og bedret adkomst til vestre havn i Kristiansand i forbindelse med utbygging av E39 vestover i andre del av planperioden. Det er også satt av midler til utbedring av farleden inn til havneanlegget i Risavika (Stavanger) i siste del av planperioden. Når det gjelder Bergen havn pågår det en prosess knyttet til relokalisering av havnen, og det er derfor ikke hensiktsmessig å prioritere prosjekter i direkte tilknytning til havnen før lokaliseringsspørsmålet er avklart. Utdyping av farleden ved Færøyfluene er imidlertid et prosjekt av betydning for trafikk inn til Bergen havn.

Det gjenstår for ordens skyld at det ikke er besluttet hvilke havner som vil bli særlig utpekt etter havne- og farvannsloven.

Spørsmål 121. Statlig engasjement i havnene:

"Spørsmål om statlig engasjement i havnene; "Transportetatene har anbefalt at det sees nærmere på ulike regimer for statlig økonomisk engasjement i havnene for å bidra til at disse utvikles til mer

moderne og effektive logistikknutepunkt. Etatene foreslår at det bør vurderes å utforme ordninger for tilskudd, lån, og/ eller lånegarantier for ulike investeringsformål. Det har også vært foreslått at Norge bør opprette en tilsvarende ordning som i EU der også havner er berettiget til støtte fra infrastrukturmidlene knyttet til TEN-T (Trans-European Transport Network), jf. kapittel 10.2.3. Regjeringen vil se nærmere på disse problemstillingene."

- Hva er tidsrammen å se nærmere på ulike regimer for statlig økonomisk engasjement i havnene, og hvordan vil Stortinget bli orientert om resultatene av dette arbeidet?

Svar:

Eierskapet i norske havner er kommunalt og/ eller privat, med unntak av statlige fiskerihavner. Derfor er det slik at staten i utgangspunktet ikke har satt av midler til direkte investeringer i havner. Staten har imidlertid ansvar for infrastrukturen som knytter stamnetthavnene til landverts og sjøverts transportnett.

Regjeringen sier i Nasjonal transportplan 2010-2019 at den vil se nærmere på problemstillinger knyttet til eventuelt statlig økonomisk engasjement i havnene. I først omgang kan det være aktuelt å vurdere endringer i retningslinjene for de statlige midlene som pr. i dag er forbeholdt tiltak i fiskerihavner. EU har varslet at det vil legges frem retningslinjer for statsstøtte til havner i løpet av 2009, og disse retningslinjene vil blant annet ligge til grunn for en slik vurdering.

Departementet har ikke definert en tidsramme for vurdering av denne saken, men arbeidet vil være en oppfølging av Nasjonal transportplan 2010-2019. Hvis det blir aktuelt med endringer før neste nasjonal transportplan legges frem, vil Stortinget bli orientert på en egnet måte.

Spørsmål 122. Fiskerihavnprosjekter:

"Jf. side 124, kapittel 8.3.7. Maritim infrastruktur og fiskerihavner tabell 8.2.

- For de omtalte av fiskerihavnprosjektene bes spesifisert investeringsbeløp, statlig investeringsomfang og når statlig finansiering påregnes i planperioden.
- Har Regjeringen vurdert statlig låneordning ved statlig delfinansiering?"

Svar:

Kostnadene for de ulike fiskerihavnprosjektene er spesifisert i tabellen under. Alle disse prosjektene skal fullfinansieres med statlige midler. Når det gjelder oppstartstidspunkt for prosjektene har departementet i sin prioritering definert hvorvidt prosjektene

skal starte opp i første fireårsperioden (2010-2013) eller siste seksårsperiode (2014-2019). Kystverket skal på bakgrunn av Nasjonal transportplan 2010-2019, og Stortingets behandling av denne, utforme et handlingsprogram som mer detaljert vil fastsette oppstartstidspunkt for de forskjellige prosjektene. Oppstart og gjennomføring av prosjektene vil imidlertid avhengig av tildeling av midler gjennom de årlige budsjettprosessene.

Fiskerihavnprosjekter første del av planperioden 2010-2013

Prosjekt	Fylke	Kostnad (mill. 2009-kr)
Havøysund	Finnmark	19
Honningsvåg	Finnmark	22
Gryllefjord	Troms	131
Træna	Nordland	(oppstart) 22
Andenes	Nordland	33
Stamsund	Nordland	127
Ramstadlandet	Nord-Trøndelag	14
Fosnavåg	Møre og Romsdal	49
Utgårdskilden	Østfold	40

Prosjektene i Havøysund, Gryllefjord, Andenes og Stamsund er startet opp før 2010. Beløpet viser resterende kostnad.

Fiskerihavnprosjekter 2014-2019

Honningsvåg (molo)	Finnmark	44
Båtsfjord	Finnmark	41
Berlevåg	Finnmark	12
Årviksand	Troms	25
		(ferdigstilling) 212
Træna	Nordland	
Napp	Nordland	7
Hovden	Nordland	11
Myre	Nordland (oppstart)	231 (89)
Gjersvika	Møre og Romsdal	119
Roald	Møre og Romsdal	33
Rindarøy	Møre og Romsdal	32
Rabben-Salthella	Hordaland	220

Prosjektet i Myre har en anslått total kostnad på 231 mill. kr. I andre del av planperioden er det satt av en oppstartsbevilgning på 89 mill. kr til prosjektet. Den resterende delen av prosjektet vil bli fullført etter 2019.

I planrammen for Nasjonal transportplan 2010-2019 er det også satt av en gjennomsnittlig sum på 56

mill. årlig til tilskudd til kommunale fiskerihavner. Gjennom disse midlene bidrar staten til at kommuner kan gjennomføre tiltak i fiskerihavner uten å måtte bære hele kostnaden alene. Staten kan yte tilskudd på inntil 50 pst. av kostnadene. Regjeringen har ikke vurdert å etablere en låneordning slik at kommunene kan låne penger til sin egenandel i slike prosjekter.

Spørsmål 123. Havner nord i Norge:

"Jf. side 134 Sjøtransport;

"Det er viktig at Norge kan tilby havner og havnetjenester i Finnmark som både dekker beredskapsbehov og behovet for servicehavner for eventuelt økt maritim aktivitet. Norske havner i nord bør posisjonere seg og utvikle hensiktsmessige samarbeid for å tiltrekke seg aktivitet. Fiskeri- og kystdepartementet har derfor bedt Kystverket koordinere et samarbeid mellom havner nord i Norge. Dette arbeidet må blant annet innebære en kartlegging av hvilket potensial de forskjellige havnene har, herunder strategisk beliggenhet, dybdeforhold og eksisterende infrastruktur. Koordineringsarbeidet vil innebære å legge til rette foren dialog mellom havnene, og å sette felles utfordringer og mulige løsninger på dagsorden."

- I hvilken grad er Regjeringen innstilt på å gå inn med direkte statlige investeringsmidler her? Jf. spørsmål 122."

Svar:

Regjeringen har ikke satt av midler til direkte investeringer i havner i nord på det nåværende tidspunkt. Jeg viser i denne sammenheng til mine svar på spørsmålene 121 og 122 fra Stortinget.

Jeg mener imidlertid at Kystverkets koordinering av samarbeid mellom havner i nord og Kystverkets kompetanse knyttet til trafikksentralen i Vardø vil være et viktig bidrag til en utvikling av havnene i området.

Spørsmål 124. Ikke tallfestede prosjekter opplistet i NTP 2010–2019

I sitt svar på skriftlig spørsmål Dokument nr. 15:877 (2008–2009) benytter statsråden et tall på 500 mill. kroner som kan disponeres i 2013 til utbygging av E18 Langangen – Dørdal. I NTP 2010–2019 står det ingenting om dette, og prosjektet er kun nevnt i en oppstilling av prosjekter som det kan være aktuelt å prioritere midler til i siste seksårsperiode uten noen slags form for proveny eller bevilgningsforslag.

- Det bes derfor om Regjeringens bevilgningsplaner for samtlige ikke-tallfestede prosjekter opplistet i NTP 2010–2019 av den typen som det "kan være aktuelt å bevilge penger til".

Svar:

I mitt svar på spørsmål nr. 5 er det vedlagt en oversikt over regjeringens forslag til prioriteringer av vegprosjekter i tiårsperioden. Listen inneholder også forslag til bevilgninger til prosjekt i siste seksårsperiode. Tilsvarende liste for jernbaneprosjekter er lagt ved mitt svar på spørsmål nr. 86.

Spørsmål 125. Utvikling av kostnader veg- og jernbane

1. Hvordan har kostnaden knyttet til drift og vedlikehold og investeringer i veg og jernbane utviklet seg de siste 12 årene?

Det bes om en oversikt i tabellform hvor kostnadsutviklingen fremgår over en 12-årsperiode.

2. Hvilken forventet kostnadsutvikling innenfor drift, vedlikehold og investeringer i veg og jernbane opererer Regjeringen med i planperioden?

Svar:

- 1.

Offisiell årlig prisstigning fra SSB for henholdsvis, generell prisutvikling (konsumprisindeksen), samt investeringer og drift/vedlikehold for veginfrastruktur de siste 12 årene er gjengitt i tabell 1 under. SSBs indekser for investeringer og drift/vedlikehold av veg måler prisendring i sentrale kostnadskomponenter for veganlegg, men tar ikke opp i seg endringer i entreprenørenes effektivitet eller markedstilpassning. Tilsvarende indeks finnes ikke for jernbaneinfrastruktur, men det antas at prisutviklingen i stor grad er tilsvarende som på veg. Sammensettingen av ulike kostnadskomponenter og innsatsfaktorer varierer imidlertid noe mellom veg og bane, for eksempel asfalt vs stål. Siden 1995 har konsumprisindeksen økt med totalt ca. 31 pst., mens indeksen for drift og vedlikehold av veg har økt med ca. 61 pst. og indeksen for veginvesteringer har økt med ca. 60 pst.

Begge etatene (VD og JBV) arbeider aktivt med å tilpasse utlysning av oppdrag til konjunktur- og markedsutviklingen, både med hensyn til tidspunkt for utlysning, og sammensetting/oppdeling av entrepriser og kontrakter. Begge etatene har også en utstrakt markedskontakt i forkant av kontraktsutlysninger for å oppnå best mulig konkurranse om oppdrag. Det er også et løpende arbeid i begge etater med hensyn til å vurdere kontraktsstrategier og konkurranseformer i forhold til de enkelte prosjektene.

Fra 2008 og fram til i dag har Statens vegvesen og Jernbaneverket observert en langt høyere faktisk prisstigning enn den prisstigning som framkommer av indeksene fra SSB. Dette har vært særlig tydelig for funksjonskontraktene innen drift og vedlikehold på veg. For de kontraktene som ble lyst ut i 2008, og

som erstattet kontraktene fra 2003, ble det registrert en prisstigning på 41 prosent ut over indeksene fra SSB i samme periode.

År	KPI	Drift- og vedlikehold	Investeringer
1996	1,2	1,6	1,7
1997	2,6	1,6	1,6
1998	2,3	1,5	2,1
1999	2,3	3,2	3,0
2000	3,1	5,6	4,8
2001	3,0	3,0	3,1
2002	1,3	2,0	2,2
2003	2,5	3,8	3,3
2004	0,4	2,9	3,7
2005	1,6	4,3	4,0
2006	2,3	4,6	4,2
2007	0,8	5,6	6,3
2008	3,8	8,9	8,2

Tabell 1 – Konsumprisindeks og byggekostnadsindekser for veg-anlegg og for drift- og vedlikehold av veier. (Kilde SSB)

2.

Verken Samferdselsdepartementet eller transportetatene har i forbindelse med arbeidet med NTP 2010-2019 gjort særskilte vurderinger av konjunktur- og markedsutviklingen i perioden. Antakelser om fremtidig konjunktur- og markedsutvikling vil uansett være beheftet med stor usikkerhet. Departementet og etatene følger imidlertid nøye med på utviklingen i anleggsmarkedet, og arbeider kontinuerlig med tiltak for å bedre konkurransesituasjonen i anleggsmarkedet.

Spørsmål 126. Jernbane: Trondheim-Steinkjer én time

- Hvilke tiltak og investeringer må gjennomføres på linjen Trondheim-Steinkjer for å redusere reisetiden til én time. Det bes om en oversikt og kostnadsramme over investeringer ut over det som Regjeringen har foreslått i NTP?

Svar:

For noen år siden ble det i et visjonsarbeid fra fylkeskommunene i Nord- og Sør-Trøndelag gjennomført et prosjektarbeid med målsetting om framtidig reisetid med tog mellom Steinkjer og Trondheim på 1 time. For å nå dette målet ble det både forutsatt redusert kjørelengde og økt gjennomsnittshastighet til om lag 115 km/t. Videre ble det lagt til grunn etablering av en høystandard bane inkludert utbygging til dobbeltspor Trondheim-Værnes, ny bane Stjørdal-Skogn inkludert Forbordsfjellet tunnel og omfattende modernisering av resterende banestrekning. I tillegg

ble det forutsatt elektrifisering av hele banestrekningen, anvendelse av nytt moderne materiell og nytt stoppmønster.

Jernbaneverket har ikke foretatt noen detaljert analyse av hvilke tiltak som er nødvendig for å redusere reisetiden til én time. Som omtalt i St.meld. nr. 16 har Jernbaneverket i samarbeid med lokale myndigheter utarbeidet en utviklingsplan for Trønderbanen hvor det beskrives en trinnvis utvikling av banestrekningen for å oppnå en kjøretid Trondheim – Steinkjer på ca. 1 time og 10 minutter. I tillegg til de tiltakene som ligger inne i St.meld. nr. 16 (Gevingåsen tunnel, div. kryssingsspor, ny bru over Stjørdalselva og sporomlegging på Hell) er det nødvendig med følgende tiltak for å oppnå en kjøretid på ca. 1 time og 10 minutter:

- Elektrifisering av banen
- Forbordsfjellet tunnel (11,3 km)
- Dobbeltspor Trondheim-Stjørdal
- Færre stopp
- Eventuelt et tunnelløp nr. 2 gjennom Gevingåsen (avhengig av driftsopplegg på togene)

Samlet anslår Jernbaneverket en kostnad for disse tiltakene (ut over det som ligger inne i Nasjonal transportplan) til å være i størrelsesorden 4 til 6 mrd. kr, blant annet avhengig av om det bygges et tunnelløp nr. 2 gjennom Gevingåsen. For å redusere reisetiden Trondheim-Steinkjer ytterligere ned til én time, antas følgende tiltak å være aktuelle:

- Kurveutrettinger for å korte inn trasé og øke hastigheten
- Eventuelt ytterligere kapasitetstiltak Stjørdal-Steinkjer
- Ytterligere reduksjon i antall stopp.

Spørsmål 127. Rørosbanen – godstransport.

Hvilke tiltak må etter departementets vurdering på plass for å legge til rette for økt bruk av Rørosbanen for fremføring av godstrafikk? Det bes om en oversikt og kostnadsramme over investeringer ut over det som Regjeringen har foreslått i NTP.

Svar:

Samferdselsdepartementet oppfatter at det med spørsmålet siktes til å legge til rette for økt godstrafikk fra Trøndelag/Nord-Norge mot Østlandet og eventuelt videre til Sverige. Dersom Rørosbanen skal utvikles til en godstrafikkbane som en avlastning for Dovrebanen, er det naturlig å ta trafikken videre over Solørbanen til Kongsvingerbanen og derfra mot Alnabru eller til Sverige. Disse banestrekningene bør derfor ses i sammenheng.

Det er ikke utarbeidet en helhetlig plan for en videre utvikling av Rørosbanen og Solørbanen for å

legge til rette for økt godstrafikk som avlastningsbaner for Dovrebanen. Dersom disse to banestrekningene skal utvikles til mer robuste godstrafikkbaner, mener Jernbaneverket at det bl.a. vil være behov for følgende investeringstiltak:

- fjernstyring på strekningen Røros-Støren og Solørbanen,
- bygging av nye og forlengelse av eksisterende kryssningsspor på begge banene,
- elektrifisering av Rørosbanen og Solørbanen.

Det foreligger ikke kostnadsrammer for nødvendige investeringstiltak, men Jernbaneverket regner med at det vil være snakk om kostnader i størrelsesorden mellom 2-3 mrd. kroner.

I forhold til dagens trafikk mener Jernbaneverket at Rørosbanen og Solørbanen har god kapasitet til å ta mer godstrafikk. For å legge til rette for økt tømmertransport arbeider Jernbaneverket for øvrig med planer for å forbedre aktuelle tømmerterminaler på strekningene.

Spørsmål 128. Godstransport – Ny godshavn i Bergensregionen?

Jf. side 171 pkt 10.1.2.1 Godstransport: Per i dag pågår det planleggingsarbeid for å effektivisere flere av terminalene, eksempelvis i Oslo, Bergen, Trondheim, Bodø og Narvik. Det er et mål å bedre vegtilknytningene til viktige jernbaneterminaler."

Jernbanens godsterminal i Bergen ligger plassert midt i det sentrale bystrøk med de trafikkproblemer dette medfører. Kapasiteten er sprengt. I forbindelse med frigjøring av eiendommer fra forsvaret (Skifte eiendom) skal overføringer mellom ikke-kommersielle statlige etater kunne skje uten vederlag. Ved Flesland flyplass foreligger det areal til ny godsterminal, avklart også mot fremtidig rullebane 2 på Flesland flyplass. Flesland er også det mest aktuelle området for lokalisering av ny godshavn i Bergensregionen.

- Hva gjør Samferdselsdepartementet for å bruke denne muligheten til å få lokalisert ny godsterminal for jernbanen i Bergen i felles knutepunkt med Flesland flyplass og mulig ny godshavn i Bergensregionen?

Svar:

Kapasiteten på Bergen godsterminal er per i dag ikke fullt utnyttet. Arealene for godshåndtering på Nygårdstangen og på Minde har imidlertid begge begrensninger i arealer, og hovedterminalen på Nygårdstangen er under press fra Bergen kommune for omdisponering til byutvikling. Jernbaneverket ser likevel for seg at Nygårdstangen vil kunne fungere som hovedterminal for Bergen de neste 15-20 årene,

selv med den økningen i godsmengdene som forventes. Uavhengig av havneutredningen planlegger derfor Jernbaneverket og optimalisere Nygårdstangen for å kunne håndtere godsmengder opp mot det tredobbelte av dagens godsmengde.

Hordaland fylkeskommune har startet opp et fylkesdelplanarbeid med sikte å definere en framtidig lokalisering av Bergen havn. Prosessen er fortsatt i en tidlig fase med vurdering av ulike lokaliseringer, herunder Flesland. Kystverket og Jernbaneverket deltar i aktivt i dette arbeidet.

Lokalisering av ny havn i Bergensområdet, er en omfattende og komplisert problemstilling, der eventuell framføring av jernbane bare er ett av mange elementer som inngår. Samtidig har Samferdselsdepartementet igangsatt et arbeid med konseptvalgutredning (KVU) for Bergensregionen (Regionpakke Bergen). Dette arbeidet blir en arena for å diskutere overordnede konseptvalg og en samordnet utvikling av transportsystemet for hele Bergensregionen. Samferdselsdepartementet er derfor opptatt av at arbeidet med KVU Regionpakke Bergen i nødvendig grad ses i sammenheng med den pågående havneutredningen i regi av Hordaland fylkeskommune.

Det vises for øvrig til svar på spørsmål 100, 107, 109, 111 og 114.

Spørsmål 129. Om økt prioritet for godstransport

Jf. side 171: "Regjeringen mener det kan være gevinster knyttet til å gi godstransport en noe høyere framføringsprioritet. Det åpnes derfor for at Jernbaneverket kan foreslå endringer i sportilgangsregelverket, dersom dette kan føre til en mer rasjonell framføring av godstog."

- Hvilken kapasitetsøkning kan gi økt prioritet for godstransport på jernbane?
- Hva blir negativ effekt for passasjertrafikk på hovedstrekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim, Oslo-Stavanger og for rushtrafikk i og rundt de store byene?
- Hvordan vil Stortinget bli orientert om resultat og konsekvenser av dette tiltaket?

Svar:

Jernbaneverket vurderer løpende tiltak der kapasiteten er begrensende for ønsket om økt togtrafikk. I Nasjonal transportplan 2010–2019 er kryssingskapasitet for godstog på fjernstrekninger samt terminaltiltak høyt prioritert. Når det gjelder de formelle kravene for rutetildeling i fordelingsforskriften og håndtering av avvik, er dette nærmere omtalt nedenfor.

Prioritering mellom tog skjer i kapasitetsfordelingsprosessen, dvs. på det tidspunkt Jernbaneverket fordeler ruteleier mellom de togselskapene som har søkt om det. Alle søknader om kapasitet skal imøte-

kommes så langt dette er mulig, og Jernbaneverket skal ta en aktiv rolle for å få dette til. Dersom det ikke er mulig å imøtekomme alle søknader, skal Jernbaneverket erklære vedkommende strekning for overbelastet. Iht. prioriteringskriteriene viker da godstog prioritet for offentlig kjøpt persontrafikk og Flytoget, men går foran annen persontrafikk.

Dagens regelverk har en unntaksregel som gir infrastrukturforvalteren mulighet til å fravike ovennevnte prioritetsrekkefølge i den utstrekning fraviket vil føre til en høyere samlet utnyttelse av den totale infrastrukturkapasiteten. Som en oppfølging av Nasjonal transportplan vil departementet be Jernbaneverket vurdere om det er behov for endringer i forskriftens ordlyd eller i praktiseringen av retningslinjene slik at det i større utstrekning kan tas hensyn til samfunnsnyttene av godstog i forhold til offentlig kjøpt persontrafikk. Ved forsinkelser (avvik) er hovedregelen at tog i rute har prioritet foran forsinkede tog. Her gjøres operasjonelle vurderinger for de enkelte tilfeller, for å sikre at ikke konsekvensene blir urimelige for eksempelvis godstrafikken.

Rushtrafikk med tog i og rundt de store byene er offentlig kjøpt trafikk, mens fjerntrafikken på hovedstrekningene Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim og Oslo-Stavanger ikke er offentlig kjøpt trafikk. Det er ikke mulig nå å si konkret hvilke konsekvenser en ev. endring av framføringsprioriteten for godstog vil medføre. Det er imidlertid lite sannsynlig at eksempelvis tog med mange reisende i rushtiden vil bli nedprioritert.

Fastsettelse av forskrifter eller forskriftsendringer blir vanligvis ikke forelagt Stortinget til behandling. Viktige saker av politisk og prinsipiell karakter blir det vanligvis orientert om i forbindelse med de årlige budsjettproposisjoner eller i samleproposisjoner som fremmes i løpet av året. Samferdselsdepartementet vil orientere Stortinget om resultatene av dette arbeidet på egnet måte.

Spørsmål 130. Kapasitet og robusthet i togtrafikken

Jf. side 172: "Strekningen Lysaker-Oslo S-Etterstad, inkl. Oslotunnelen, blir fornyet i første del av planperioden. Det vil fortsatt kun være to spor mellom Lysaker og Oslo S, noe som vil legge kapasitetsbegrensninger for antall tog som kan kjøre vest for Oslo S. I løpet av planperioden vil det være behov for å vurdere nærmere hvilke langsiktige grep - både i forhold til infrastruktur og framtidig rutemønster - som vil være nødvendig for å sikre framtidig kapasitet og robusthet i togtrafikken."

- Hvilket tidsperspektiv har Samferdselsdepartementet på dette viktige arbeidet for å sikre kapasitet og robusthet i togtrafikken? Hvordan vil Stortinget bli orientert om dette viktige arbeidet?"

Svar:

I NTP 2010-2019 er det for planperioden 2010-2013 under investeringer lagt opp til at det gjennomføres fornyingstiltak for totalt 2 mrd. kr på strekningen mellom Lysaker-Oslo S-Etterstad. Dette innebærer at strekningen vil bli totalt fornyet med en fullgod standard. I tillegg er det i NTP 2010-2019 under drift og vedlikehold, satt av om lag 1 mrd. kr til fornyelsesvedlikehold av de tilstøtende innerstrekningene mellom Asker (det gamle dobbeltsporet)-Ski-Lillestrøm.

Jernbaneverket har satt i gang et planarbeid som grunnlag for å vurdere hvordan kapasiteten kan økes på strekningen mellom Lysaker-Oslo S-Etterstad. Foreløpige analyser tyder på at kapasiteten kan økes med om lag 20 prosent ved bygging av vendespor i Vestkorridoren, ved optimalisering av sporplan, ved å endre på signalplasseringer og operative prosesser og ved å gjennomføre sportiltak på Skøyen stasjon. I tillegg vil det bli analysert om innføring av signalsystemet ERTMS kan gi kapasitetsøkninger. Når alle disse tiltakene er gjennomført, mener Jernbaneverket at både kapasiteten og standarden på stekningen vil sikre et velfungerende jernbanetilbud.

Å øke kapasiteten ut over dette, må i tilfelle løses med betydelig større og selvstendige tiltak skilt fra dagens infrastruktur. Dette vil kreve et vesentlig mer omfangsrikt analyse- og utredningsarbeid. Jernbaneverket legger opp til å kunne gjennomføre et slikt analysearbeid i løpet av planperioden 2010-2013 som grunnlag for å vurdere behovet på nytt i forbindelse med rulleringen av NTP 2010-2019 for neste planperiode.

Spørsmål 131. Jernbanenettet – Dobbeltspor

Jf. side 172: "I InterCity-triangelet vil regjeringen prioritere utbygging av dobbeltspor på de deler av jernbanenettet hvor kapasitetsbehovet er størst." (...) "Regjeringen mener det framtidige jernbanenettet uansett må planlegges med utstrakt bruk av dobbeltspor for å sikre robusthet i toggangen."

- Hvor stor del av jernbanenettet vil være dobbeltsporet ved utgangen av planperioden 2010-2019?

Svar:

På side 15 i meldingen er det opplyst at innsatsen i banesektoren i planperioden vil gi 144 km ny bane, hvorav 116 km dobbeltspor. Av disse 116 km nye dobbeltspor planlegges 94 km bygget i InterCity-området, og de resterende 22 km ved Bergen og Stavanger. Andel dobbeltspor på baner med ordinær drift vil ved utgangen av planperioden være 9 pst. (Tilsvarende tall for hele banenettet vil være 8 pst.).

Andel dobbeltspor på baner med ordinær drift er per i dag på i underkant av 6 pst.

Spørsmål 132. Persontransport til/fra regionale flyplasser mv.

Jf. Jernbaneverkets stamnettutredning på side 29: "Mulighetene for å betjene Torp og Værnes flyplasser med jernbane og et flytogtilbud bør vurderes nærmere. Tilsvarende gjelder for Rygge flyplass dersom denne får et omfattende flytilbud med stort regionalt nedslagsfelt. Sterk trafikkvekst og en eventuell tredje rullebane på Gardermoen vil også kunne medføre behov for å utvide flytogtilbudet i forhold til i dag."

- Hvordan vil utbyggingen av jernbanenettet i InterCity-triangelet også sikre god persontransport av reisende som skal til/fra de to regionale flyplassene Torp v/Sandefjord og Rygge v/Moss og til landets hovedflyplass Gardermoen?

Svar:

Byggingen av nye dobbeltsporparseller i InterCity-området vil komme de reisende til Torp, Rygge og Gardermoen til gode i form av blant annet reduserte reisetider, økt punktlighet og mulighet for økte frekvenser. Hvor store gevinstene blir, vil avhenge av flyplassens influensområde.

For de reisende til Rygge er det utbyggingen til fire spor på strekningen Oslo – Ski som vil gi størst gevinst. I tillegg bidrar bygging av dobbeltsporparsellene Sandbukta – Moss – Kleberget og Kleberget – Såstad. Når det gjelder Torp bidrar fullføring av prosjektene i Vestkorridoren og dobbeltsporparsellene Holm – Holmestrand, Holmestrand – Nykirke og Barkåker – Tønsberg til bedring for reisende til/fra Oslo, Akershus, Buskerud og Vestfold, mens Eidan-gerforbindelsen bedrer tilbringerreisene sørfra / sørover, spesielt fra Grenlandsområdet. Hva angår Gardermoen vil tilbudet for de reisende nordfra / nordover bedres som følge av bygging av dobbeltsporparseller mellom Eidsvoll og Hamar. Flyplassen har reisende fra hele Østlandsområdet og alle prosjektene i InterCity-området vil i større eller mindre grad bidra til bedret tilbringertilbud.

Spørsmål 133. Utbygging av ERTMS

Jf. kapittel 10.1.2.5 Utbygging av ERTMS:

"Jernbaneverket har utarbeidet en strategisk plan for utrulling av ERTMS på det norske jernbanenettet. Hele ERTMS-utbyggingen er foreløpig kostnadsregnet til om lag 15 mrd. kroner (inkl. ombordutrustning i tog). Det planlegges med sikte på utbygging av Østfoldbanens østre linje som erfaringsstrekning med anslått driftsstart i 2014. Driftsstart på den første ordinære strekningen vil sannsynlig vis utløse et investeringsbehov for ombordutrustning i tog for om lag 70-80 prosent av materiellparken. Dette vil få

økonomiske konsekvenser for togselskapene og for statens kjøp av persontransporttjenester med tog. Samferdselsdepartementet legger opp til å gjennomføre ekstern kvalitetssikring (KS1) av ERTMS-prosjektet i 2009. Resultatene av kvalitetssikringen vil bl.a. danne grunnlag for å ta stilling til i hvilket tempo og i hvilken rekkefølge systemet skal bygges ut på banestrekninger i Norge. Innenfor planrammen i nasjonal transportplan er det foreløpig satt av 1,2 mrd. kroner til implementering."

- Vil utbygging av ERTMS (Europeisk standardisert løsning for signalering og trafikkstyring) bli framlag for Stortinget som egen sak med egen finansiering?

Svar:

Jernbaneverket arbeider nå med en konseptvalg-utredning (KVU) for ERTMS som skal underlegges ekstern kvalitetssikring (KS1). KVUen vil behandle hvordan utbyggingen av ERTMS på det norske jernbanenettet skal prioriteres med hensyn til rekkefølge, tempo og omfang av utbyggingen, herunder behovet for samordning mellom investeringer i infrastruktur vs investeringer i tilhørende utrustning i togmateriell. På grunnlag av gjennomført kvalitetssikring (KS1) vil regjeringen ta stilling til den videre behandlingen av prosjektet. Med utgangspunktet i regjeringens beslutning vil Jernbaneverket utarbeide mer detaljerte planer som bl.a. gir grunnlag ekstern kvalitetssikring av endelig kostnadsgrunnlag (KS2). Prosjektet vil bli lagt fram for Stortinget på vanlig måte når det blir foreslått tatt opp til bevilgning.

Spørsmål 134. Stord lufthavn

Jf. kapittel 10.1.3.3. Lufthavner utenfor Avinor, side 179:

"Ut fra Stord lufthavns trafikale betydning er departementet innstilt på å sikre framtidig grunnlag for videre drift med årlig statlig tilskudd opp mot 12 mill. kroner for å kompensere tilnærmet differansen mellom årlige driftsinntekter og driftsutgifter inkl. avskrivninger etter nærmere avtale mellom staten og lufthavnselskapet. Avtalen må være i samsvar med reglene om offentlig støtte i EØS-avtalen, og må bl.a. spesifisere de tjenestene som skal ytes."

- Når vil en avtale om årlige tilskudd være opprettet?
- Vil en slik ordning virke fom. budsjettåret 2010?
- Hvor lang varighet legges til grunn for en slik avtale?

Svar:

Samferdselsdepartementet ser for seg å kunne inngå avtale med Sunnhordland Lufthavn AS om drift av Stord lufthavn, Sørstokken, i løpet av sommeren/høsten 2009.

Departementet legger opp til at avtalen omtales sammen med bevilgningsforslag i forbindelse med statsbudsjettet for 2010.

Hvor lang varighet avtalen skal ha er foreløpig ikke vurdert. Eksempelvis inngås kontraktene med flyselskapene om anbudsruiter for tre år om gangen. Departementet legger til grunn at det inngås en flerårig rammeavtale, antydningstvis for fire år, supplert med årlige avtaler hvor driftsforutsetningene det enkelte år blir nærmere avtalt med utgangspunkt i budsjettframlegg fra lufthavnsekskapets side. Under utarbeidningen av avtalene vil det være viktig å drøfte hva som er å anse som vesentlige eller uforutsette endringer i driftsforutsetningene, og som således gir grunnlag for reforhandling. Det må fra departementets side tas forbehold om at Stortinget gjennom de årlige budsjettbehandlinger stiller de nødvendige midler til disposisjon til dekning av foreslått tilskudd.

Spørsmål 135. Utenlandskorridorer – opprustning mv.

Jf. side 181 kapittel 10.2.2 Utenlandskorridorer.

1. Hva er regjeringens planer for å ruste opp U1, U4, U5 og U6 på norsk side for å modernisere korridorene?
2. Foreligger det egne planer/programmer for utenlandskorridorene, spesielt de som omfatter veg og jernbane?
3. Hva er status på kapasitet og standard på norsk side ved oppstart av perioden 2010 i forhold til kapasitet på andre siden av grensen, og hva er målet for kapasitet og standard ved periodeslutt 2020?
4. Hvordan er NTP avklart med foreliggende planer i Sverige, Finland og Russland?

Svar:

1.

Utenlandskorridor U1 er en hovedkorridor for gods- og persontransport mellom Norge og store deler av Europa. Det viktigste moderniseringstiltaket på vegsiden er utbyggingen av E6 til firefelts motorveg fra Oslo til riksgrensen ved Svinesund, som blir fullført i år. På svensk side regner man med at utbyggingen til fire kjørefelt vil være klar i 2013. Det vil da være firefelts veg fra Oslo til København. Standarden i denne utenlandskorridoren vil bli ytterligere forbedret ved utbygging av en fast veg- og jernbaneforbindelse over Fehmarn Belt (Rødby/Danmark – Puttgarten/Tyskland) som etter planen skal stå ferdig i 2018.

Selv om tiltakene på jernbanesiden i NTP 2010-2019 ikke er særskilt begrunnet i utenlandstrafikken, vil likevel mange av de planlagte tiltakene komme utenlandskorridorene til gode. Spesielt vil kvaliteten i U1 i planperioden bedres som følge av de store

investeringer på Østfoldbanen med nytt dobbeltspor mellom Oslo og Ski, dobbeltsporparseller Sandbukta – Moss – Kleberget og Kleberget Såstad, samt kryssingssportiltak på Østfoldbanen med sikte på en tilnærmet dobling av godskapasiteten. Framtidig hastighetsstandard sør for Råde/Rygge vil bli vurdert nærmere fram mot neste rullering av NTP, bl.a. i lys av diskusjon om evt. utbygging til høyhastighetsstandard på utvalgte fjernstrekninger.

U4 er en viktig utenlands landtransportkorridor særlig mot Stockholm-området, men også videre mot Finland og Baltikum. NTP 2010–2019 legger bl.a. opp til en forsering av utbyggingen av E18 i Østfold mot riksgrensen ved Ørje. Pågående og planlagt utbygging av vegen omfatter dels firefelts motorveg og dels tofeltsveg. En strekning mellom Ørje og riksgrensen vil gjenstå etter planperioden. På svensk side planlegges bl.a. tiltak for møteseparering, samt et utbyggingsprosjekt på E18 vest for Karlstad i Värmland.

Rv 2 Kløfta – riksgrensen ved Magnor vil bli modernisert dels gjennom sammenhengende utbygging av lengre strekninger, dels vil det bli brukt betydelige midler til mindre, målrettede tiltak.

Kongsvingerbanen er en viktig godsbane mot Sverige og for godstog mot Narvik (ARE-toget). Det planlegges mindre tiltak rettet mot lokal- og gods transporten. Forlengelse av kryssingsspor og fornyelse av kontaktledningsnett inngår i moderniseringstiltakene.

U5 omfatter gods og persontransport i hovedsak mellom Midt-Norge og Midt-Sverige med forbindelse til Finland. Denne utenlandskorridoren er knyttet opp mot transportkorridor 7 mellom Trondheim og Bodø med grener mot svenskegrensen. E6 og Nordlandsbanen er hovedårene i korridor 7, mens Meråkerbanen, E14 mellom Stjørdal og Storlien og E12 mellom Mo i Rana og Umbukta er viktige grener mot riksgrensen. Hovedtrekkene i den planlagte opprustningen av korridoren, som vil ha stor betydning både for nord-sør og øst-vest trafikk, er omtalt på s. 255-259 i St.meld.16 (2008-2009). En rekke mindre, målrettede vegtiltak vil bli konkretisert gjennom etatsens handlingsprogram.

Meråkerbanen er oppgradert til 22,5 tonns aksellast for godstog med sikte på grensekryssende transport for skognæringen. Trafikken på Meråkerbanen vil dra nytte av tiltakene på Nordlandsbanen, i første rekke Gjevingåsen tunnel. Jernbaneverkets utviklingsplan legger opp til primært å utvikle Meråkerbanen ut fra godstrafikkens behov. Bl.a. fjernstyring og hastighetsøkende tiltak inngår i utviklingsprogrammet.

U6 består av flere funksjonelt og geografisk atskilte utenlandsforbindelser knyttet opp mot transportkorridor 8 Bodø – Narvik – Tromsø - Kirkenes

med grener til Lofoten og til riksgrensen mot Sverige, Finland og Russland. De grensekryssende øst-vest forbindelsene omfatter bl.a. E10 fra Lofoten mot riksgrensen og Ofofbanen fra Narvik til riksgrensen mot Sverige på Bjørnfjell, E8 mellom Tromsø og riksgrensen mot Finland, og E105 fra Kirkenes mot riksgrensen mot Russland på Storskog. Øst-vestforbindelsene er knyttet opp mot E6 som er hovedåren nord-syd.

Regjeringen foreslår en kraftig økning av vegbevilgningene til dette vegnettet sammenlignet med NTP 2006–2015, bl.a. som en del av regjeringens Nordområde-strategi. Oppgraderingen vil bedre framkommeligheten for folk flest, styrke nord-norsk næringslivs vekstkraft og stimulere til økt samhandel og grensekryssende samarbeid. De viktigste investeringene er omtalt i St.meld nr 16 på s.259 – 266.

På Ofofbanen skal det foretas mindre utbedringer i form av fornyelse av skinner, sviller og snøoverbygg, forlengelse av krysningsspor og kapasitetsøkning i containerterminalen i Narvik. Utviklingsplanen legger opp til en trinnvis utbygging.

2.

Se svar på 1.

3.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet la Statens vegvesen og Jernbaneverket i februar 2008 fram en rapport om grensekryssende infrastruktur mellom Sverige og Norge. Tilsvarende rapport ble utarbeidet av Vägverket og Banverket i Sverige. Rapporten redegjør for standard, trafikk og investeringer i de studerte strekninger. I rapporten heter det at generelt er standarden på infrastrukturen høyere på svensk side, men utredningen viser også at det ikke er større forskjeller i vegstandard på norsk og svensk side i de studerte stamvegkorridorene. Forskjellene er større på jernbanen.

I ovennevnte utredning pekes det på at det ikke planlegges store prosjekter som kan kreve grensekryssende samarbeid. En eventuell etablering av E16 i ny strekning fra Oslo til Gävle i Sverige via Kongsvinger og Torsby (Jf St.meld nr 16, side 239) kan imidlertid medføre behov for viss mindre standardheving på både svensk og norsk side. Det kan også være aktuelt med noen mindre tiltak på andre grensekryssende strekninger og samarbeid innenfor drift og vedlikehold. Det siste er først og fremst knyttet til vinterdrift og kolonnekjøring over grensen vinterstid i nord. Samarbeidet mellom Sverige og Norge fungerer godt på dette og andre områder innenfor vegsektoren.

I utredningene om høyhastighetstog i Jernbaneverkets regi, har det vært samarbeid og gjensidig informasjon om utredningsarbeidet mellom Jernba-

neverket og det svenske Banverket. Prinsipielt har det vært de nasjonale markeder og behov som har vært bestemmende for prioriteringene, først og fremst fordi markedene er størst fra grenseområdene til de respektive nasjonale storbyregionene. Den grensekryssende transporten spesielt for persontrafikken er lav. For godstrafikken er bildet annerledes, derfor er også strekningene i større grad harmonisert mht standard der det er betydelig godstrafikk. Dette gjelder spesielt Ofofbanen. Her er hele banen, både på norsk og svensk side å betrakte som en helhetlig strekning.

I Nordområdene er det lang tradisjon for samarbeid over landegrensene. Det har lenge vært et nært samarbeid mellom vegmyndighetene i Finland, Norge og Sverige. De siste årene har det også vart en sterk økning av kontaktene med russiske myndigheter i Murmanskregionen. Det pågår et samarbeid om bl.a. trafiksikkerhet, vegmeldingstjeneste og utredninger om vegbehov i grenseområdet.

Som omtalt i NTP (jf. kapittel 8.4.4) vil det bli foretatt en særskilt gjennomgang av transportinfrastrukturen i nordområdene med et tidsperspektiv som strekker seg utover 2020. Det er bl.a. behov for en bedre koordinering av fremtidige planer for større infrastrukturinvesteringer i de berørte landene. I utredningsarbeidet vil det være naturlig å bygge videre på den etablerte norsk-russiske arbeidsgruppen, og styrke samarbeidet med svenske og finske myndigheter. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til innretning og organisering av utredningsarbeidet, men legger til grunn at det skal igangsettes i 2010.

Det veletablerte samarbeidet på transportområdet i Barentsområdet gjennom Barents Euro Arctic Transport Area (BEATA) vil bli videreutviklet. BEATA vil være en bidragsyter til det planlagte partnerskapet for transport og logistikk som nå er under etablering mellom Russland, Island, Norge og EU (ND TLP). Dette partnerskapet skal fokusere på samordning av planlegging og gjennomføring av prioriterte mellomstatlige infrastrukturprosjekter. Barents Link/NEW-korridoren er blant prosjektene som inngår fra norsk side. ND TLP planlegges å være operativt fra 2010.

Utover dette er det et betydelig grensekryssende samarbeid mellom regionale og lokale myndigheter, bl.a. gjennom deltakelse i EUs såkalte Interreg-program for regionalt samarbeid og utvikling. Disse samarbeidsprosjektene leverer bl.a. viktig informasjon og forslag som kommer til anvendelse i det grensekryssende samarbeidet på nasjonalt nivå.

4.

Se svar på spørsmål 3.

Spørsmål 136. Transportsikkerhet – "Mekanismer"

Jf. kapittel 11 Transportsikkerhet – kapittel 11.1 Hovedmål, side 268:

"Regjeringen vil i planperioden bygge videre på eksisterende strukturer og vurdere mekanismer som styrker sikkerheten i et tverrsektorielt perspektiv. En viktig del av arbeidet vil være å utvikle bedre forståelsesrammer og kunnskap om omfanget av ulike typer utilsiktet overføring av risiko og trafikk mellom transportgrenene og konkrete verktøy på dette feltet. Med kunnskap som plattform for utvikling av et sikkert transportsystem skal det fortsatt gjennomføres risikovurderinger og kostnadsberegninger som gjør det lettere å sammenlikne ulike tiltak på tvers av sektorer."

- Ber om en konkretisering av dette med eksempler på "mekanismer".

Svar:

Som det framgår av Nasjonal transportplan 2010–2019, inngår person- og godstransport i stadig større grad som del av transportkjeder bestående av flere transportmidler. Økende mobilitet skaper større avhengighet av et velfungerende, sammenkoblet og sikkert transportsystem på tvers av transportgrenene. Et sammenkoblet transportnett gjør at ulykker, tiltak mot ulykker og hendelser i én transportgren kan få ringvirkninger for andre transportgrener enten ved overføring av trafikk eller ved at risiko flyttes.

Eksempler på dette er at det ut fra et trafikksikkerhetsperspektiv, er ønskelig at en større andel av tungtransporten utføres på sjø og bane i stedet for på veg. Sjøtransporten og jernbanetrafikken er gjennomregulerte systemer med strenge og presise krav til transportutøverne og systemets totale sikkerhetsnivå, mens tilsvarende krav ikke finnes i vegsystemet. Sterke sikkerhetskrav innenfor sjøfarten eller jernbanen kan i praksis føre til at transport overføres fra sjø og bane til veg. Et eksempel er regelverket for transport av sprengstoff, hvor blant annet krav til beredskapsplaner og lagring i havn, fører til at transportører i mange tilfeller velger å frakte godset på vegnettet. Dermed kjøres sprengstoff på lastebil gjennom tunneler og byer i stedet for på sjøen.

Dette er effekter som krever bedre sektorovergripende rutiner for å sikre helhetlig sikkerhet på tvers av transportgrenene. En god kontakt mellom sektorer og nivåer kan bidra til å unngå utilsiktede og uønskede effekter av egne sikkerhetstiltak. For å oppnå dette satses det blant annet videre på sikkerhetsforskningen der alle sektorer og etater deltar, nettopp fordi som det refereres til i spørsmålet, vil være sentralt å utvikle bedre forståelsesrammer, kunnskap og konkrete verktøy på dette området. Samferdselsdepartementet arbeider med mulighetene for å videreføre

forskningsprogrammet Risiko og sikkerhet i transportsektoren (RISIT) fra 2010. Det er i den forbindelse viktig å diskutere hvordan en ev. videreføring kan være en av flere strategiske arenaer for tettere samarbeid og økt læring mellom transportformene. Det vil derfor være viktig å bygge videre på eksisterende møteplasser og arenaene der representanter for de ulike transportgrenene møtes i dag, samt vurdere behov for nye kontaktflater.

Spørsmål 137. Sikkerhet i luften – Vandelskontroll

Jf. kapittel 1.2 Sikkerhet i luftfart, side 268:

"Samferdselsdepartementet vil vurdere om det er formålstjenelig at politiet overtar vandelskontrollen av personer som trenger tilgang til sikkerhetsavgrensede områder på lufthavnene. Departementet vil også vurdere om tilsynsmyndighet på enkeltvis områder kan delegeres til en kompetent ikke-statlig organisasjon."

- Ber om å få opplyst hva dette konkret dreier seg om; hvilke enkeltvis områder gjelder dette og hva er "kompetent ikke-statlig organisasjon"?

Svar:

Luftfartstilsynet foretar vandelskontroll av personer som gjennom sitt ansettelsesforhold skal ha adgang til flyside på norske lufthavner. Vurderingen gjøres på bakgrunn av personens uttømmende politiattest. Formålet med vandelskontrollen er å forebygge anslag mot luftfarten. Regjeringen vil vurdere om det er mer formålstjenlig at politiet foretar denne vandelskontrollen.

Ved lov nr. 35/2004 ble det gitt hjemmel i § 15-3 i lov 11.6.1993 nr. 101 om luftfart til å delegere kompetanse til å fatte enkeltvedtak etter bestemmelser i eller gitt i medhold luftfartsloven til luftfartsforeninger, selskaper som direkte er eller indirekte heleid av staten, samt private sakkyndige. Bakgrunnen for denne bestemmelsen var bl.a. kompetansemessige og kapasitetsmessige hensyn gjorde det aktuelt å delegere til enkelte rettssubjekter utenfor den ordinære luftfartsforvaltningen. Det ble lagt til grunn at fagmiljøene som befinner seg nærmest den praktiske anvendelsen av regelverket ofte vil ha bedre forutsetninger for å forvalte regelverket enn den ordinære tilsynsmyndighet.

Saken dreier seg om å vurdere delegering av myndighet til å utstede kompetansebevis til å føre seilfly, mikrofly, hanglider og paraglider, m.a.o. kompetansebevis innen ulike luftsportsaktiviteter. Videre kan det være delegasjon av myndighet til å utstede "godkjenningsbevis" etter besiktigelse av amatørbygde fly. Med kompetent ikke-statlig organisasjon menes i denne sammenheng Norsk Luftsports-

forbund (NLF) som tidligere het Norsk Aero Klubb (NAK).

Spørsmål 138. Trafikksikkerhet på veg – Statistikk

Jf. kapittel 11.5 Trafikksikkerhet på veg, side 272:

"Ulykkesrisikoen er svært lav i Norge sammenliknet med de fleste andre land, med fem omkomne per 100 000 innbyggere i 2007. I europeisk sammenheng er Norge blant de fire landene med færrest omkomne, på samme nivå som Sverige, Nederland og Storbritannia."

- Ber om å få fremlagt statistikk som denne konklusjonen bygger på.

Svar:

Konklusjonen det vises til bygger på statistikk fra IRTAD (International Road Traffic and Accident Database). Tabellen nedenfor viser tall for antall drepte i vegtrafikkulykker pr. 100 000 innbyggere i land det er naturlig å sammenlikne Norge med. Tall for 2005 og 2006 er endelige tall fra IRTAD. For 2007 foreligger tall for antall drepte i IRTAD, men det er foreløpig ikke lagt ut beregnede tall for antall drepte pr 100 000 innbyggere for dette året. Offisielle tall fra IRTAD for 2007 vil derfor kunne vise enkelte mindre avvik sammenliknet med tallene i tabellen.

Tabell - Antall drepte pr. 100 000 innbyggere

	2005	2006	2007
Nederland	4,6	4,5	4,3
Norge	4,9	5,2	5,0
Sverige	4,9	4,9	5,2
Storbritannia	5,6	5,4	5,2
Tyskland	6,5	6,2	6,0
Finland	7,2	6,4	7,2
Danmark	6,1	5,4	7,4
Frankrike	8,8	7,8	7,5
Irland	8,4	9,3	8,0
Østerrike	9,3	8,8	8,3
Spania	10,3	9,3	8,7
Luxembourg	11,1	10,9	9,0
Portugal	-	9,2	9,2
Belgia	-	10,2	10,2
Italia	9,7	9,4	-
Hellas	15,9	14,9	-
Japan	6,2	5,7	-
Australia	8,1	7,9	-
Canada	8,5	9,3	-
New Zealand	9,9	9,4	-
USA	14,4	14,7	-

Spørsmål 139. Vedlikeholdsetterslepet

Jf. kapittel 11.6.1, side 274: "Regjeringens offensive satsing på drift og vedlikehold, jf. kapittel 6, bidrar også til bedret trafikksikkerhet. Innen drift og vedlikehold vil oppgaver ..."

Ved utgangen av 2009 beregnes vedlikeholdsetterslepet på stam- og riksveger (før overføring av hele 17 150 km øvrig riksvei til status ny fylkesvei) til ca. 19 mrd. kroner.

- Hvilket samlet mål og hvilken samlet plan har Regjeringen for å fjerne vedlikeholdsetterslepet på dagens riksvegnett i planperioden 2010–2019?

Svar:

Statens vegvesen har med dagens beregningsmetodikk anslått vedlikeholdsetterslepet på dagens riksvegnett til om lag 19 mrd. kr. Av dette er det anslått at om lag 7 mrd. kr vil ligge på det kommende riksvegnettet etter forvaltningsreformen og om lag 12 mrd. kr på de delene av riksvegnettet som blir fylkeskommunalt. Det er i St.meld. nr. 16 (2008–2009) vist til at stor trafikkvekst, lengre vegnett og mer kompliserte vegnett gjør det nødvendig med økt innsats for å opprettholde kvaliteten på driften og vedlikeholdet av infrastrukturen. I tillegg vil Samferdselsdepartementet øke innsatsen til mindre utbedringer for å komme videre med å ta igjen etterslepet som har bygget seg opp over tid.

Dagens anslag for vedlikeholdsetterslepet er grovt anslåtte tall, og Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å sette i gang en utredning for å forbedre beregningsmetodikken. Utredningen vil gi bedre forutsetninger for å fastslå hvor store bevilgninger som er nødvendige for å opprettholde vegkapitalen og ta igjen etterslepet. Det legges opp til at resultatet av utredningen kan benyttes i forbindelse med neste rullering av Nasjonal transportplan.

Fra 2010 vil fylkeskommunene ha ansvaret for et utvidet fylkesvegnett. Statens bevilgninger til fylkeskommunene ved overtakelse av øvrig riksvegnett skal skje gjennom rammetilskuddsordningen. Dette skal presenteres i kommuneproposisjonen for 2010, som legges fram av regjeringen våren 2009. Det legges opp til at ovennevnte utredning også skal omfatte fylkesvegnettet.

Spørsmål 140. Møteulykker – Tiltak

Jf. kapittel 11.6.2 Tiltak for å redusere møteulykker - Kartoversikter side 276–280.

- Ønsker oppstilling som viser:

1. Antall km på gjeldende stam- og riksvegnett der det etter Statens vegvesens mening bør settes opp midtrekkverk for å forhindre møteulykker.

2. Hvor mye av dette vil bli dekket inn med investering i ny veg med flere felt, og hvor mye vil bli dekket med fysisk oppsetting av midtdelelere i planperioden 2010–2019?

Svar:

1.

Statens vegvesens regioner gjennomførte for sommeren 2008 en registrering av behov for midtrekkverk på to- og trefelts veger på dagens stamvegnett. Som utgangspunkt ble det lagt til grunn at det var behov for midtrekkverk på stamveger med en forventet årsgjennsnitttrafikk på over 8 000 kjøretøy i 2020 og der dagens fartsgrense samtidig enten er 80 km/t eller høyere eller er redusert fra 80 km/t til 70 km/t på grunn av ulykkessituasjonen. Unntak ble gjort for strekninger der midtrekkverk ble ansett som en urealistisk løsning på grunn av særlig høye kostnader (for eksempel på strekninger med mange og lange tunneler). Videre ble det ikke registrert behov for etablering av midtrekkverk på to- og trefelts veger på strekninger hvor det i transportetatens forslag til NTP var prioritert å starte opp utbygging til firefelts veg i løpet av første fireårsperiode (2010–2013).

Basert på disse kriteriene ble det registrert et forventet behov pr. 1/1-2010 på noe i overkant av 450 km midtrekkverk på to- og trefelts veger på stamvegnettet. Kartene på sidene 276–280 i stortingsmeldingen om NTP 2010–2019 er laget med utgangspunkt i disse registreringene.

Det er ikke gjennomført tilsvarende registreringer på det som i dag er klassifisert som øvrige riksveger. Grove betraktninger gjennomført som et ledd i arbeidet med transportetatens forslag til NTP viser et behov for midtrekkverk på to- og trefelts veger på i størrelsesorden 200 km av dagens øvrige riksvegnett.

2.

Det er planlagt bygd 230 km firefelts riksveg i løpet av planperioden 2010–2019. Deler av dette er strekninger der det var planlagt oppstart av ny firefelts veg i planperioden 2010–2013 i transportetatens forslag til NTP, og som dermed ikke er regnet inn i det registrerte behovet for midtrekkverk på to- og trefelts veg. I tillegg vil det bli bygd ny firefelts veg på enkelte strekninger der det allerede er etablert midtrekkverk på to- eller trefelts veg. I underkant av 100 km med ny firefelts veg vil bli etablert på strekninger der det på kartene på sidene 276–280 i stortingsmeldingen om NTP 2010–2019 er registrert behov for midtrekkverk på to- og trefelts veg.

Bygging av midtrekkverk på riksvegnettet blir i hovedsak finansiert innenfor programområdet trafiksikkerhetstiltak. Prioriteringene innenfor de

ulike programområdene vil bli nærmere konkretisert gjennom Statens vegvesens arbeid med handlingsprogrammet for planperioden. Når dette foreligger, vil det være mulig å legge fram en nærmere spesifisering av hvilke to- og trefelts strekninger på riksvegnettet som vil få midtrekkverk i perioden 2010–2013. Det legges ikke opp til å konkretisere aktuelle tiltak i perioden 2014–2019 i like stort omfang som for perioden 2010–2013. Det er ikke mulig på det nåværende tidspunkt å gi noe godt svar på hvor stort gjenstående behov for midtrekkverk vi vil ha pr. 1/1-2020.

Spørsmål 141. Trafikkanrettede tiltak

Jf. punkt 11.7 Styrking av trafikkanrettede tiltak, side 282 tabell 11.1.

- Hvem utarbeider "Nasjonal årsrapport" som det henvises til i tabellen?
- Foreligger det sammenlignbare tall fra andre nordiske land, for eksempel Sverige?
- Hvordan fremkommer klassifiseringen av årsak=faktor? Blir dette gjort av Statens vegvesen? Er det med andre ord slik at ansvarlig for vegen og vegholdet vurderer om årsak til ulykke er faktorer knyttet til veg og vegmiljø?

Svar:

Det er Statens vegvesen som utarbeider "Nasjonal årsrapport", som det refereres til i tabell 11.1 på side 282 i St.meld. nr. 16 (2008–2009) NTP 2010–2019. Nasjonal årsrapport oppsummerer hovedresultatene fra arbeidet med dybdeanalyser av dødsulykkene i vegtrafikken, og i nevnte tabell vises sannsynlig medvirkende faktorer til dødsulykkene i 2005, 2006 og 2007, blant annet faktorer knyttet til veg og vegmiljø.

Det er opprettet ulykkesgrupper i alle Statens vegvesens distrikter. Disse samler inn opplysninger vedrørende dødsulykkene (konstaterer fakta). Som utgangspunkt for arbeidet foreligger en liste med en lang rekke mulige årsaksfaktorer innen trafikant, kjøretøy, veg og vegmiljø. I tillegg innhentes informasjon fra politiet ved at ulykkesanalysegruppen får tilgang til alle dokumentene i saken. De regionale ulykkesanalysegruppene gjennomfører deretter analyser basert på data fra ulykkesgruppene. I alle ulykkesgrupper og ulykkesanalysegrupper skal det være kompetanse innenfor hvert av områdene trafikant, kjøretøy og vegrelaterte forhold.

Statens vegvesen har utarbeidet retningslinjer, normaler og rundskriv som beskriver beste praksis for ulike fagområder og sikrer kvaliteten på det arbeidet som gjøres. I forbindelse med analysene samles det også inn informasjon om organisatoriske tiltak for å kunne si noe om hvorvidt Statens vegvesen har fulgt gjeldende retningslinjer og om disse eventuelt er gode nok.

Det finnes ikke direkte sammenliknbare tall fra andre nordiske land. Arbeidet med ulykkesanalyser i Sverige er organisert noe annerledes enn i Norge, og det foreligger ingen nasjonal årsrapport med den samme inndelingen av årsaksfaktorer som i tabell 11.1 i stortingsmeldingen om NTP.

Spørsmål 142. Føreropplæring

Jf. side 283 Boks 11.1 Pilotprosjekt føreropplæring. Forsøk på 6 skoler med føreropplæring i tilknytning til VG-skoler skal avsluttes i juni 2009.

- Blir evalueringsresultat lagt frem for Stortinget før prosjektet eventuelt utvides?

Svar:

Prøveprosjektet der seks videregående skoler tilbyr føreropplæring i tilknytning til skolen, avsluttes i juni 2009. Pilotprosjektet blir evaluert av NTNU Voksne i Livslang Læring (ViLL) og evalueringen skal foreligge medio juni d.å. Evalueringsresultatene vil ikke bli lagt fram for Stortinget, men rapporten vil være offentlig og åpen for alle.

Spørsmål 143. ATK

Jf. side 286 Streknings-ATK

- Hvordan vil Stortinget få tilbakemelding om resultater av innføring av streknings-ATK?

Svar:

Streknings-ATK etableres som trafikksikkerhetstiltak i Norge fra 2009. Statens vegvesen skal gjennomføre en evaluering av hvilken effekt som oppnås med hensyn til kjørefart og ulykker. Dette gjennomføres blant annet ved før- og etterregistreringer av fartsnivå og ulykkesituasjon.

Resultater knyttet til fartsutviklingen vil kunne foreligge relativt raskt, mens det for å få holdbare resultater knyttet til endringer i ulykkesituasjonen må påregnes et noe lenger tidsperspektiv (minst to år).

Stortinget vil underrettes om evalueringsresultatene på egnet måte når disse foreligger.

Spørsmål 144. Vegtilsyn

Jf. side 288 Tilsyn i vegsektoren. NOU 2009:3 På sikker veg er omtalt. Utvalgets flertall foreslår opprettelse av statlig vegtilsyn.

- Når vil Regjeringen legge fram sak til Stortinget om opprettelse av vegtilsyn?"

Svar:

Etablering av et tilsyn i vegsektoren er en stor sak som krever grundige vurderinger og en god prosess

mot berørte aktører. Før Regjeringen tar stilling til saken vil derfor NOUen bli sendt på offentlig høring. Et framlegg for Stortinget kan ventes i 2010

Spørsmål 145. Transportsikkerhet generelt

Om kapittel 11 transportsikkerhet generelt.

- Foreligger det tallmaterieell og/eller innspill til kapittel 11 Transportsikkerhet fra Statens havarikommisjon for transport, fra Luftfartstilsynet og fra Jernbanetilsynet til dette kapitlet, og hva er hovedanbefalinger i slike eventuelle innspill.

Svar:

Luftfartstilsynet og Jernbanetilsynet var representert i referansegruppen for arbeidet med transportetatens forslag til NTP 2010-2019, og ble gjennom dette gitt anledning til å påvirke innholdet i transportetatens forslag. I tillegg innhentet Samferdselsdepartementet innspill til stortingsmeldingen fra Jernbanetilsynet på lik linje med innspill fra Jernbaneverket. Omtalen av sikkerhet i luftfart bygger på "Strategi for norsk luftfart" fra juni 2008. Luftfartstilsynet bidro med innspill i utarbeidelsen av denne strategien.

Statens havarikommisjon for transport har ikke deltatt i referansegruppen for transportetatens planforslag og det foreligger ikke innspill til kapitlet fra kommisjonen.

Spørsmål 146. Definisjoner havner:

"Jf. kapittel 10.1.4 Havnestruktur og stamnett til sjøs: "Samtidig med innføringen av begrepet stamnetthavn fjernes nå begrepet "nasjonal havn". Dette betyr at havnestrukturen består av havner som med hjemmel i den nye havne- og farvannsloven betegnes som "utpekte havner" og "stamnetthavner". Alle andre havner betegnes som "øvrige havner", og disse vil primært ha som oppgave å betjene lokalsamfunn og stedlig næringsliv."

- Hva er forskjellen på "utpekte havner" ihht, havneloven og "stamnetthavner"?
- Hva er hensikten med å operere med to ulike begrep på havner som skal ha en nasjonal og/eller regional oppgave?"

Svar:

STAMNETTHAVNER

Regjeringen har i Nasjonal transportplan utpekt 31 stamnetthavner. Gjennom denne utpekingen signaliserer regjeringen hvilke havner som anses å være de viktigste i regional og nasjonal sammenheng. Stamnetthavnene er, med unntak av dem som kun er sjø/sjø baserte, gjennom Nasjonal transportplan 2010-2019 gitt riksvegtilknytning. Dette innebærer at

staten beholder ansvaret for disse vegene etter gjennomføringen av regionreformen, der ansvaret for store deler av vegnettet blir overført til fylkeskommunene. Videre er alle stamnetthavnene knyttet til stamnettet til sjøs. Dette innebærer at staten har ansvar for både sjøverts og landverts infrastruktur til/fra stamnetthavnene. Status som stamnetthavn vil ha betydning for prioriteringen av infrastrukturtiltak i den grad det er behov for utbedring av havnas tilknytning til landbasert eller sjøverts infrastruktur. Utover dette er det ikke knyttet andre virkemidler til stamnetthavnene.

UTPEKTE HAVNER

I den nye havne- og farvannslov skiller det mellom havner som har en særlig funksjon i det overordnede transportnettet, såkalte "utpekte havner", og havner som ikke har denne betydningen. Loven gir hjemmel til å stille krav og sette vilkår til de utpekte havnene. Det vil blant annet stilles krav om utforming av en strategisk plan for utvikling av havnen, og det kan stilles vilkår om organisering, eierskap og samarbeid med andre havner. Bestemmelsen er utformet for å gi staten mulighet til nærmere å regulere driften i de havnene som er av særskilt betydning for å gjennomføre den statlige transportpolitikken.

Det er foreløpig ikke definert noen utpekte havner da den nye havne- og farvannsloven ikke har trådt i kraft. I Nasjonal transportplan 2010-2019 pekes det imidlertid på fire havner som er sentrale intermodale knutepunkt for gods- og passasjertransport til og fra Norge, og som det derfor kan bli aktuelt å bruke bestemmelsen på. Dette gjelder Oslo, Kristiansand, Stavanger og Bergen. Regjeringen vil definere et mindre antall utpekte havner i forbindelse med havne- og farvannslovens ikrafttredelse.

Spørsmål 147. Sikkerhet i sjøtransport:

"Jf. pkt 11.4 Sikkerhet i sjøtransport side 269-271. I kapittel 11.4.2. omtales en rekke satsingsområder; overvåkning av skipstrafikken, fornyelse av utstyr på trafikksentralene, seilingsleder og trafikkregulering, navigasjonsinstallasjoner, fornyelse av kystverkets fartøy, effektivisering av lostjenesten og statlig slepebåtberedskap.

- Hvorfor er ikke oljevernberedskap behandlet?
- Hva gjør Fiskeri- og kystdepartementet for å samordne planlegging, tiltak og administrasjon av samlet sikkerhet og beredskap knyttet til sjøtransport?"

Svar:

Oljevernberedskapen er innrettet mot konsekvensreducerende tiltak ved eventuelle ulykker, og i liten grad mot å legge til rette for effektive transpor-

ter, og virksomhetsområdet faller derfor ikke naturlig inn under transportplanlegging. Som det fremgår under pkt. 6.3.3 i stortingsmeldingen er følgelig beredskap mot akutt forurensning ikke er del av den økonomiske planrammen i Nasjonal transportplan 2010-2019 og derfor ikke behandlet i stortingsmelding 16.

Det er imidlertid innenfor planrammen satt av midler til utskifting av Kystverkets fartøy. Det er lagt opp til at etaten i løpet av planperioden skal totalfornye sin flåte med effektive og multifunksjonelle fartøy som blant annet skal inngå i oljevernberedskapen.

For øvrig vises det til omtale av oljevernberedskapen i St. meld. 14 (2005-2005) På den sikre siden – Sjøsikkerhet og oljevernberedskap, St.meld. nr. 8 (2005-2006) Helhetlig forvaltning av det marine miljø i Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten (forvaltningsplan) og i St. meld. 37 (2008-2009) Helhetlig forvaltning av det marine miljø i Norskehavet (forvaltningsplan).

Ansvaret for sikkerhet og beredskap knyttet til sjøtransport er delt mellom Nærings- og handelsdepartementet og Fiskeri- og kystdepartementet, og myndigheten på feltet utøves i stor grad av Sjøfartsdirektoratet og Kystverket som underliggende etater (se for øvrig side 269 i stortingsmeldningen). Kystverket har ansvar for maritim infrastruktur, mens Sjøfartsdirektoratet har myndighetsansvar overfor norskregistrerte skip og utenlandske skip som anløper norske havner. Ansvarsdelingen for sikkerhet og beredskap fungerer bra, og det er et godt samarbeid på områder der det er skjæringspunkter mellom de to etatene. Regjeringens vurdering er derfor at samordning av planlegging, tiltak og administrasjon knyttet til sikkerhet og beredskap innen sjøtransport er godt ivarettatt.

Spørsmål 148. Transport og klima

Jf. kapittel 12 Miljø, side 22:

"For miljø nås ikke alle målene fullt ut. Etatenes vurdering er at det først og fremst er teknologisk utvikling og virkemidler for å dempe veksten i biltrafikken som kan gi størst bidrag til reduserte klimagassutslipp fra transport. Klimautfordringene i transportsektoren løses derfor i liten grad ved bruk av sektorens investeringsmidler. Transportetatens prioriteringer vil i liten grad påvirke klimagassutslippene. Med kraftige tiltak og virkemidler utenfor transportetatens ansvarsområder, er det trolig mulig å nå målet om en reduksjon på 2,5-4 mill. tonn CO₂-ekvivalenter i 2020. Generelt økte transportkostnader vil imidlertid svekke norsk næringslivs konkurransevne."

Det foreligger nå rapport om klimatiltak i transportsektoren; ref. Klima og transport v/Vista Analyse, 2008, Nyhet, publisert 25.3 2009. Rapport om

klimatiltak i transportsektoren; "Høyere pris for å redusere klimagassutslippene."

I rapportens sammendrag heter det:

"Kostnadseffektivitet på tvers tilsier mindre reduksjoner på transport." (...)

"Klimahandlingsplanens sektormål er et premiss for dette arbeidet. Vurdering av kostnadseffektivitet på tvers av sektorer inngår derfor ikke i mandatet for prosjektet. Vi vil likevel påpeke at våre beregninger og gjennomgangen av internasjonale studier indikerer at kostnadene ved å gjennomføre de målsatte utslippsreduksjonene på transportsektoren er høyere enn sannsynlige kostnader innenfor enkelte andre sektorer."

SPØRSMÅL:

Hvilke konsekvenser får denne rapportens påpekning for omtalte klimatiltak utenfor transportetatens ansvarsområder?

SVAR:

Spørsmålet tar for seg den nasjonale klimapolitikken. St.meld.nr.16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 behandler klimapolitikken på transportområdet.

Den nasjonale klimapolitikken vil bli fremmet for Stortinget i 2010. Som en del av forberedelsen blir ulike tiltak i alle sektorer gjennomgått i Klimakur 2020 for å få oppdatert kunnskap om kostnader og effekter av tiltak i alle sektorer, jf omtale i kapittel 12.1.1.

Spørsmål 149. Oppfølgingsspørsmål – Kostnader for prosjekter

Det vises til departementets svar på spørsmålene 46, 48, 50, 51 og 52 der det ble bedt om proveny på ulike veistrekninger.

- Det bes om anslått byggekostnad for hvert enkelt av de potensielle prosjektene i nevnte spørsmål.

Svar:

Samferdselsdepartementet har i tidligere svar på spørsmål nr. 46, 48, 50, 51 og 52 meddelt at det ikke foreligger tilstrekkelig plangrunnlag og derfor heller ikke beregninger av netto nytte for de prosjektene som dette ønskes for i disse spørsmålene. Av samme grunn finnes det heller ikke kostnadsanslag for disse prosjektene.

Spørsmål 150. Kostnad for bygging av veg

Hva vil det normalt koste å bygge én km ny vei for hver enkelt veitype, under forutsetning av at dette inngår som en del av et større veibyggingssprosjekt

slik at oppstarts-/avviklingskostnader ved anleggsarbeid ikke inngår i prisen.

Med veityper menes her samtlige gjeldende vegnormaler, 3-feltsvei (2+1) med midtdeler og 6-felts motorvei. Angi gjerne et konfidensintervall.

Svar:

Som omtalt i Samferdselsdepartementets svar på spørsmål nr. 57, utfører Statens vegvesen årlig kostnadsanalyser basert på ulike vegbredder. I disse analysene inngår totale anleggskostnader knyttet til gjennomførte prosjekter. Det foreligger derfor ikke erfaringstall ekskl. oppstarts-/avviklingskostnader.

Nedenfor angis kostnadsspenn for bygging av to- og firefelts veg med ulike vegbredder, basert på disse analysene.

Tofelts veg – vegbredde 6,5 m	20-50 000 kr/lm
Tofelts veg – vegbredde 7,5 m	30-60 000 kr/lm
Tofelts veg – vegbredde 8,5 m	40-80 000 kr/lm
To felts veg – vegbredde 10 m – bred midtmarkering	50-100 000 kr/lm
Tofelts veg – vegbredde 12,5 m – midtdeler	70-110 000 kr/lm
Firefelts veg – vegbredde 16 m – midtdeler	90-120 000 kr/lm
Firefelts veg - vegbredde 19-22 m - midtdeler	100-160 000 kr/lm

Tabell 1 – kostnadsspenn vegbredder

Kostnadene ved bygging av trefelts veg med midtdeler antas å ligge i samme størrelsesorden som ved bygging av tofelts veg med midtdeler. Dette skyldes at ved bygging av tofelts veg med midtdeler, bygges det som hovedregel forbikjøringsfelt på vesentlige deler av strekningen.

Statens vegvesen opplyser at det ikke foreligger tilfredsstillende erfaringstall for kostnader ved bygging av seksfelts veg.

Som opplyst i svaret på spørsmål nr. 57 understreker Statens vegvesen at det vil være store variasjoner i kostnadene fra prosjekt til prosjekt. I grunnlagsmaterialet for kostnadsanalysene inngår dessuten både nyanlegg og utbedringsprosjekter. Som hovedregel vil løpemeterprisene være vesentlig lavere ved utbedring av eksisterende veg enn ved nyanlegg.

Spørsmål 151. "Sarpsbru"

Hva vil det koste å bygge en ny 4-felts statlig fullfinansiert "Sarpsbru"?

Svar:

I følge Statens vegvesen foreligger det en eldre utredning fra 2002 der ulike alternativer for ny bru på rv 118 over Sarpsfossen er vurdert. Kostnadsansla-

gene for de mest aktuelle alternativene ble i den forbindelse stipulert til 200-350 mill. kr, omregnet til dagens prisnivå.

I forbindelse med arbeidet med konseptvalgutredning (KVU) for Nedre Glommaregionen vurderes også alternative kryssinger av Sarpsfossen. Det er derfor ikke grunnlag for å angi kostnader for bygging av ny firefelts bru før planleggingen er kommet lenger. Rv 118 i Østfold er for øvrig foreslått omklassifisert til fylkesveg fra 2010.

Spørsmål nr. 152. Kostnadsoverslag for prosjekter

Det bes om kostnadsanslag på følgende prosjekter:

1. Ny Blindernvei fra Ring 2 til Universitetskrysset (ring 3)

Ny tofelts 1,3 km tunnelstrekning fra eksisterende rundkjøring i Universitetskrysset på ring 3 (mellom Ullevål og Gaustad) og til nytt kryss på ring 2 ved Sognsveien.

2. 4-felts vei fra Grorud til Gjelleråsen (rv 4)

Utvidelse fra 2 til 4 felt på 4,8 km fra eksisterende toplanskryss ved Grorud og til rundkjøring ved Gjelleråsen. Nytt toplanskryss på rv 4 x Fossumveien

3. Ljabrudidiagonalens 2. del fra Hauketo til Skullerud

Ny 2-felts tunnel for rv 155 fra eksisterende Ljabrudidiagonal x Nedre Prinsdals vei og til eksisterende Skullerudkryss på E6, ca. 2,5 km.

4. 6-felt på E6 fra Ryen til Klemetsrud

Utvidelse fra 4 til 6 felt, 6,5 km fra Klemetsrudkrysset til Ryenkrysset. Inkluderer ny rampeløsning på Ryenkrysset med ramper mellom E6 og Svartdalsveien.

5. Bretvedtdiagonalen fra Trondheimsveien til Østre Aker vei

Ny 4-felts tunnelstrekning på 1,0 km med toplanskryss på rv 4 v/Røtvet til eksisterende toplanskryss på rv 163 Østre Aker vei v/Alfaset. Til erstatning for rv 191 Nedre Kalbakkvei.

6. Vestvendte ramper på Holmen/Vinderen på ring 3

Ramper for trafikk fra Holmenveien til Ring 3's vestgående løp og for trafikk fra Ring 3's østgående løp til Holmenveien/Vinderen.

7. Østvendte ramper fra Ring 3 på Lysaker vest til E18

Ombygging av Lysaker vest-krysset. Ramper for trafikk fra E18s vestgående løp til Ring 3's nordgående løp (Granfosslinjen) og for trafikk fra Ring 3's sørgående løp til E18's østgående løp på Lysaker

Svar:

Det foreligger ikke tilstrekkelig plangrunnlag til å kunne angi kostnadene for de prosjektene som det bes om kostnadsoverslag for, med unntak av deler av prosjektet E6 fra Ryen til Klemetsrud (pkt. iv).

Det er utarbeidet et forprosjekt for strekningen E6 Klemetsrud – Ryen der nye felt på E6 er forutsatt

forbeholdt kollektivtrafikken. Kostnadene for strekningen fra Klemetsrud – Abildsø er anslått til om lag 500 mill. 2008-kroner, inkl. ombygging/utbedring av Mortensrudkrysset og Skullerudkrysset. På grunn av manglende planavklaring er det imidlertid knyttet stor usikkerhet til anslaget. Strekningen Abildsø – Ryen må vurderes i lys av pågående planarbeid for Manglerudtunnelen. Det foreligger derfor ikke tilstrekkelig grunnlag for å anslå kostnadene for denne strekningen.

Spørsmål 153. Konsekvenser for NTP av vekst i bevilgninger til fylkesveger

I forbindelse med Arbeiderpartiets landsmøte gikk partiet inn for at de nye fylkesvegene må ha en vekst i bevilgningene på nivå med stamvegene, og at denne veksten må finansieres gjennom rammeoverføringer til fylkeskommunene.

Hvilke konsekvenser får dette for behandlingen av Nasjonal transportplan?

Svar:

Det vises til Stortingsmeldingen s. 69, der det heter: "Statens bevilgninger til fylkeskommunene ved overtakelse av øvrig riksvegnett skal skje gjennom rammetilskuddsordningen. Dette skal presenteres i kommuneproposisjonen for 2010, som legges fram av regjeringen våren 2009. Arbeidet med økonomi i tilknytning til reformen er imidlertid ikke ferdigstilt på tidspunktet for framlegging av Nasjonal transportplan. De økonomiske rammene i planen er derfor basert på 2009-budsjettets rammer samt en rentekompensasjonsordning tilsvarende et aktivitetsnivå på 2 mrd. kroner pr. år."

Det henvises på denne bakgrunn til kommende kommuneproposisjon.

Spørsmål 154. Jernbaneverket – Konkurransen og egenregi drift og vedlikehold

Hvor stor andel av drift og vedlikeholdsarbeidet på jernbane er konkurranseutsatt, og hvor stor del av disse kontraktene utføres av jernbaneverket selv?

Svar:

DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Jernbaneverket utfører i hovedsak snørydding av spor, feilretting, beredskap, kontroller av egne anlegg, øvrig forebyggende vedlikehold og mindre fornyelser i egen regi. Større fornyelser og investeringer samt det maskinelle sporvedlikehold (sporjustering og skinnerliping mm) konkurranseutsettes.

I 2008 konkurranseutsatte Jernbaneverket ca. 32 pst. av vedlikeholdet samlet sett, innen fornyelse var ca. 50 pst. konkurranseutsatt.

I 2009 vil en større andel av vedlikeholdet bli konkurranseutsatt, bl.a. som følge av økningen i vedlikehold i regjeringens tiltakspakke som i hovedsak omfatter økte fornyelser. Andelen av vedlikeholdsarbeidene i sum som vil bli konkurranseutsatt vil øke til 45-50 pst. Andelen av fornyelse som konkurranseutsettes, vil øke til omlag 70 pst.

INVESTERINGER

Historisk sett har konkurranseutsetting av Jernbaneverkets investeringer ligget på rundt 90 pst. Ved økte bevilgninger vil andelen konkurranseutsetting øke. F.eks. vil økningen i bevilgningene i 2009 (om lag 50 pst.) medføre en konkurranseutsetting på om lag 92 pst.

Spørsmål 155. Økonomiske rammer, låneordning mv.

1. I svar på spørsmål 30 går det fram at låneordninga til fylka vil gje årlege utgifter for staten på om lag 600 mill. kroner. -Korleis fordeler dette seg på det einskilde året i tiårsperioden (under føresetnad om fullt låneopptak kvart år)?
2. Kva er den prosentvise auken i rammene til stamveggar i NTP-framlegget samanlikna med noverande NTP?
3. Kva er den prosentvise auken i rammene til øvrige riksveggar i NTP-framlegget samanlikna med noverande NTP, inkludert rentekompensasjon?
4. Kva er den prosentvise auken i rammene til øvrige riksveggar i NTP-framlegget samanlikna med noverande NTP, eksklusive rentekompensasjon?
5. Kva blir kostnadane dersom øvrige riksveggar skal ha den same prosentvise auken som stamvegane når rentekompensasjonen er inkludert?
6. Kva blir kostnadane dersom øvrige riksveggar skal ha den same prosentvise auken som stamvegane når rentekompensasjonen er halde utanfor?

Svar:

1.

Om ein føreset fullt låneopptak kvart år i tiårsperioden, vil staten sine utgifter til rentekompensasjonsordninga fordele seg slik: i fyste NTP-periode (2010-2013) er gjennomsnittlege årlege utgifter 248 millionar 2009-kroner. I andre periode (2014-2019) ligg nivået for utgiftene på 839 millionar 2009-kroner i årlege gjennomsnitt.

Om ein ynskjer å sjå meir detaljert på tala, til dømes på dei einskilde åra:

2010: 62 millionar
2011: 186 millionar

2012: 310 millionar
2013: 434 millionar
2014: 558 millionar
2015: 680 millionar
2016: 796 millionar
2017: 903 millionar
2018: 1002 millionar
2019: 1093 millionar

Alle tal er i 2009-kroner. Her må ein merke seg at ein har rekna med ei rente på om lag 6 pst. Nivået på rentene har endra seg sidan berekninga vart gjort, og vil høgst truleg endra seg vidare òg.

2.

Auken i rammene til stamvegane isolert sett er på 52,5 pst sett i høve til rammene i NTP-perioden 2006-2015. (Dette talet er for heile NTP-perioden (2010-2019), og føreset at dei økonomiske rammene til mellom anna rassikring og OPS vert vedteke av Stortinget slik dei ligg i NTP-framlegget).

3.

Staten sine løyvingar til fylkeskommunane av øvrige riksveggar blir presentert i kommuneproposisjonen for 2010. I NTP er det lagt til grunn budsjett-rammene for 2009 samt rentekompensasjonsordninga. Auken i rammene i NTP 2010-2019 til øvrige riksveggar isolert sett blir då 19,1 pst. sett i høve til rammene i NTP-perioden 2006-2015. Då er rentekompensasjon teke med i berekninga, og tala føreset mellom anna òg at rassikring blir lik det som ligg i NTP-framlegget. Kor stor den samla auken blir vert klart i kommuneproposisjonen.

4.

Auken i rammene i NTP 2010-2019 til øvrige riksveggar isolert sett er på 9,6 pst sett i høve til rammene i NTP-perioden 2006-2015 når ein ser bort frå rentekompensasjonen, alt anna likt punkt iii) over. Kor stor den samla auken blir vert klart i kommuneproposisjonen.

5.

Om ein skal ha lik vekst for øvrige riksveggar som for stamveggar i NTP 2010-2019, må ein ha ei økonomisk ramme på 9,73 milliardar 2009-kronar til desse vegane. Auken i rammene til øvrige riksveggar isolert sett må vera på 3,35 milliardar sett i høve til rammene i NTP-perioden 2006-2015, og 2,14 milliardar ytterlegare auke i høve til NTP 2010-2019 når ein tek omsyn til rentekompensasjonen. Då tala for "sams vegadministrasjon" ikkje er fastlagde, er dette halde utanom berekninga.

6.

Om ein skal ha lik vekst for øvrige riksvegar som for stamvegar, må ein ha ei økonomisk ramme på 9,73 milliardar 2009-kronar til desse vegane. Auken i rammene til øvrige riksvegar isolert sett må vera på 3,35 milliardar sett i høve til rammene i NTP-perioden 2006-2015, og 2,74 milliardar ytterlegare auke i høve til NTP 2010-2019 når ein ikkje tek omsyn til rentekompensasjonen. Då tala for "sams vegadministrasjon" ikkje er fastlagde, er dette halde utanom berekninga.

Spørsmål 156. Omklassifisering og ramme-fordeling

i. Vil omklassifiseringa av 1 350 km øvrig riksveg til stamveg (framtidig riksveg) endre fordelinga av rammene samanlikna med det som er presentert i NTP-framlegget?

ii. I tilfelle ja, vil omklassifiseringa av 1 350 km øvrig riksveg til stamveg (framtidig riksveg) endre fordelinga av rammene både for drift- og vedlikehald og investeringar?

Svar:

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) er det orientert om at økonomiske rammer til fylkesvegnettet er planrammer slik dei ville vore utan forvaltningsreforma. Vidare skal statens løyvingar til fylkeskommunane ved overtaking av det øvrige riksvegnettet skje gjennom rammetilskotsordninga. Dette vart presentert i kommuneproposisjonen for 2010 som regjeringa la fram 15. mai, jf St.prp. nr. 68 (2008-2009) Kommuneproposisjonen 2010. Samferdselsdepartementet har samstundes lagt fram St.prp. 72 (2008-2009) om nokre saker på Samferdselsdepartementets område med ei eiga sak om omklassifisering av dagens øvrig riksvegnett som følgje av forvaltningsreforma.

Som basis for ein god standard på det nye fylkesvegnettet har regjeringa vidareført nivået i 2009-budsjettet. Det er utover dette lagt opp til ein auke i dei frie inntektene for fylkeskommunen på 1 mrd. kr (2010-kr) knytt til det overførte vegnettet. I kommuneproposisjonen er hovudlinjene i det endelege økonomiske oppgjeret i samband med forvaltningsreforma presentert.

Samla ramme til drift og vedlikehald, og fylkesfordelinga av midlar til drift og vedlikehald, er justert i høve til 1 350 km av dagens øvrig riksvegnett som framleis vil vere riksveg etter 1.1.2010. Når det gjeld løyvingar til investeringar, har ikkje Samferdselsdepartementet vurdert det naudsynt å redusere ramma som skal bli overført frå Samferdselsdepartementets budsjett i høve til dei 1 350 km som staten framleis skal vere ansvarleg for. Omklassifiseringa har likevel følgjer for fylkesfordelinga av midlane, og er difor

innarbeida i fylkesfordelinga som er presentert i St.prp. 68 (2008-2009).

Spørsmål 157. Bindingar mv.

1. I NTP-framlegget heiter det at veglengd, folketal og bindingar er dei tre parametrar som vil styre fordelinga mellom fylka av investeringsrammene til dei øvrige riksvegane. Kva verknad vil det ha på fordelinga dersom ein i tillegg tek inn trafikk-tal som ekstra parameter i fordelinga?
2. Korleis blir utslaget av bindingane fordelt på kvart fylke og kva verknader vil det ha på fordelinga av rammene til øvrige riksvegar mellom fylka dersom bindingane ikkje er parameter i fordelinga?
3. Representerer Hardangerbrua ei binding jf. fordelingsparametra i NTP-framlegget, og kva verknad vil dette prosjektet ha på investeringsramma og drifts- og vedlikehaldsramma for Hordaland

Svar:

1.

I St.prp. nr. 68 (2008-2009) Kommuneproposisjonen 2010 er det foreslått ei fylkesfordeling av investeringsmidlane for perioden 2010-2013 på grunnlag av bindingar knytt til alt vedtekne prosjekt, vegstandard, veglengde og folketal. Samferdselsdepartementet har også vurdert fordelingsmodellar der trafikkarbeidet på dagens øvrige riksvegnett inngjekk som parameter. Trafikkarbeid er eit uttrykk for total trafikkmengde på eit aktuelt vegnett og kan svært forenkla definerast som summen av utrekna ÅDT multiplisert med veglengde for dei delstrekningane som inngår i det aktuelle vegnettet. Dette inneber at både folketal og veglengde vil påverke storleiken på trafikkarbeidet. Eventuelle konsekvensar av å ta inn trafikkarbeid som ein ekstra parameter er dessutan avhengig av den innbyrdes vektninga mellom dei ulike parametrane. Det er derfor vanskeleg å seie noko generelt om konsekvensane av å ta inn trafikkarbeid som ein ekstra parameter i modellen for fylkesfordeling av investeringsmidlane.

Fordelinga av investeringsmidlane i kommuneproposisjonen, i alt 2 866 mill. kr, inkluderer òg ei skjønsmessig fordeling av om lag 200 mill. kr. Desse midlane er fordelt for å justera fordelinga for særskilte høve som ikkje vert fanga opp av vegstandard, veglengde, befolkning og bindingar som kriterium for fordeling, jf òg brev 26. mai 2009 frå kommunal- og regionalministeren til kommunal- og forvaltningskomiteen på Stortinget.

Grunnlaget for fordelinga av investeringsmidlane i kommuneproposisjonen har vore to fordelingsmodellar utarbeidd av Statens vegvesen, *NTP-modellen* og *bindingsmodellen*. I *NTP-modellen* blir den

berekningsmessige ramma fordelt etter forfall på det aktuelle vegnettet. Deretter blir resterande midlar fordelt etter veglengd og folketal med lik vekt på kvar av desse parametrane. I *bindingsmodellen* blir ramma først fordelt etter føresette bindingar til alt igangsette prosjekt og refusjonsavtalar. Deretter blir resterande midlar fordelt etter veglengd og folketal slik som i *NTP-modellen*. I kommuneproposisjonen har Samferdselsdepartementet nytta eit vekta gjennomsnitt (50/50) av dei to modellane for fordeling av investeringsmidlane.

Vektinga av ulike parameter vil virke inn på fylkesfordelinga og det vil difor ikkje vere mogleg å si kva som er konsekvensar av dei ulike modellane. Departementet vil legge opp til ein prosess mot fylka for å ha ein full gjennomgang av kva for premiss som er lagt til grunn for fylkesfordelinga, fordelinga av ferjemidlar og kostnader knytt til sams vegadministrasjon.

2.

Etterfølgjande tabell viser fylkesfordelinga av føresette bindingar i perioden 2010-2013 knytt til den delen av dagens øvrige riksvegnett som er foreslått omklassifisert til fylkesveg frå 2010. Bindingane omfattar føresette løyvingar til igangsette/vedtekne prosjekt, oppfølging av inngåtte refusjonsavtalar samt oppfølging av ordninga med alternativ bruk av ferjetilskot for dei prosjekta der overføringa frå post 72 Kjøp av riksvegferjetenester til post 30 Riksveginvesteringar er gjennomført før 2010.

Fylke	Bindingar 2010-2013 (mill. 2009-kr)
Østfold	30
Akershus	180
Oslo	190
Hedmark	20
Oppland	80
Buskerud	200
Vestfold	10
Telemark	60
Aust-Agder	70
Vest-Agder	20
Rogaland	370
Hordaland	550
Sogn og Fjordane	1 320
Møre og Romsdal	330
Sør-Trøndelag	160
Nord-Trøndelag	60
Nordland	820
Troms	40
Finnmark	40
Sum	4 550

Som det går fram av tabellen, er det store variasjonar mellom fylka. Samanlikna med dagens rammnivå til øvrig riksvegnett er bindingane særst store i Sogn og Fjordane og Nordland. Dersom bindingar ikkje skal inngå som parameter i fordelingsmodellen for perioden 2010-2013, vil det føre til ein vesentleg reduksjon av rammene til desse to fylka. For fylke med små bindingar vil ei slik endring føre til auka rammer.

3.

Hardangerbrua vil inngå i fellesstrekninga for rv 13 og rv 7 mellom Bu og Granvin. Rv 13 på denne strekninga blir ein del av det framtidige riksvegnettet. Følgjeleg er det lagt til grunn at føresette statlege løyvingar til prosjektet etter 2009 skal dekkast innfor den statlege ramma til rv 13 Jøsandal – Voss for perioden 2010-2013, jf. også omtale i St.meld. nr. 16 (2008-2009), side 231, og vedlegg til Samferdselsdepartementet sitt svar på spørsmål nr. 5. Føresette statlege løyvingar til prosjektet er derfor ikkje rekna som ei binding på framtidig fylkesvegnett.

Spørsmål 158. Motiv-modellen

Drift- og vedlikeholdsmidlane til øvrige riksvegar skal fordelast etter Motiv-modellen, jf. NTP-ramlegget.

- Kan departementet gjere nærare greie for denne modellen og kva parameter som ligg til grunn for fordeling som følgje av modellen?

Svar:

Motiv er eit dataprogram og eit formelverk som nyttas til å berekne behovet for midlar til drift og vedlikehald av vegar og gater. I utgangspunktet er modellen meint nytta for riksvegane, men Statens vegvesen har dei siste åra også gjort berekningar òg for fylkesvegar. Disse har i nokre regionar vore nytta til fordeling mellom distrikt og mellom ulike tiltakstypar innfor eit fylke.

Motiv blir nytta av Vegdirektoratet til fordeling av drift- og vedlikehaldsmidlar til regionane. Verktøyet nyttas òg til berekning av drift og vedlikehaldskostnader på nyanlegg og til ulike analyser. Det er laget modeller for drift og vedlikehald av alle objekt Statens vegvesen har ansvaret for. Utsifting av tyngre utstyr som eksempelvis tunnelkvelv er investering og inngår ikkje i Motiv.

Kostnadsmodellen tar for seg alle drifts- og vedlikehaldsoppgåver. Berekningane blir gjort for ein skilde vegar eller delar av ein veg dersom det er store sprang i trafikk, breidd eller andre parameter. Kostnadene summerast så opp til ynskt aggregeringsnivå.

Årlige gjennomsnittskostnader for kvar vedlikehaldsoppgåve blir berekna som produkt av mengde,

einingspris og talet på tiltak, eller mengde og årspris for visse tiltak.

Mengdene blir henta frå Nasjonal Veg Data Bank (NVDB). For dei fleste objekt er det registrert mengder, for noen få blir mengd berekna ut frå andre registrerte data for vegnettet.

Einingsprisen har hovudsakeleg kome fram gjennom analysar av kontraktar, men for nokre objekt og arbeidsoppgåver er det gjort ein ressursberekning. Kostnader til arbeidsvarsling er inkludert i modellen. I dei tilfelle kor prisene utelukkande er henta frå funksjonskontraktane er det tatt mest omsyn til dei nyaste kontraktane.

Talet på tiltak tar utgangspunkt i Statens vegvesen håndbok 111 Standard for drift og vedlikehold. I modellen blir det føresatt at standarden blir haldt, og det tas derfor ikkje omsyn til forfallet. For å ta omsyn til ulike klimaforhold blir informasjon om normalvær (over 30 år) henta frå Meteorologisk Institutt sine klimastasjonar.

Legging av asfaltdekke i kjørebanen blir ikkje berekna i Motiv, men blir fordelt etter ein egen modell, HIPS. Grusvegar, samt legging av dekke utanfor kjørebanen inngår i Motiv.

Spørsmål 159. Løyvemyndighet for ekspressbussene

Ang. NTP formuleringa "Løyvemyndighet for ekspressbussrutene er delegert til fylkeskommunene" (s. 129):

- Gjeld dette også dei fylkeskryssande bussrutene, og kva er det som avgjer kva fylkeskommune som skal handsame den einskilde søknaden?

Svar:

Med verknad frå 1. april 2006 vart løyvemyndigheiten for fylkesoverskridende ruter delegert frå Samferdselsdepartementet til fylkeskommunane, ved endring i Forskrift om yrkestransport innenlands med motorvogn og fartøy (yrkestransportforskriften) § 3. Regelen etter endringa lyder :

"§ 3 Løyvemyndighet

Den fylkeskommune hvor løyvesøker har sin forretningsadresse er løyvemyndighet. For løyvesøkere som skal drive behovsprøvd transport innen annet fylke, er vedkommende fylkeskommune løyvemyndighet. Vegdirektoratet er løyvemyndighet for riksvegferjer."

Delegasjonen omfatter i prinsippet alle fylkeskryssande ruter både med motorvogn og fartøy, jfr. likevel at slik at Vegdirektoratet er løyvemyndighet for riksvegferjer. For kystruta Bergen-Kirkenes er Samferdselsdepartementet løyvemyndighet.

Departementet har i Rundskriv N-3/2006 presisert at dersom ruta det gjeld er i eit anna fylke, skal

den handsamast av den fylkeskommunen der ruta har sitt endepunkt eller der ein reknar med at ruta vil få hovuddelen av trafikkgrunlaget frå.

Spørsmål 160. Rassikringstiltak – rett tekst

I NTP-framlegget s. 232, står følgjande: "Videre prioriteres midler til mindre rassikringstiltak på E39 mellom Ålesund og Trondheim, blant annet på den rasfarlige strekninga Loteberget i Sogn og Fjordane."

- Kva skal vere rett tekst i dette avsnittet?

Svar:

Rett tekst skal vere: "Videre prioriteres midler til mindre rassikringstiltak på E39 mellom Bergen og Ålesund, blant annet på den rasfarlige strekningen Loteberget i Sogn og Fjordane."

Spørsmål 161. Om trafikk Strynefjellet/Kvivsvegen

Er det venta trafikkauke over Strynefjellet når Kvivsvegen opnar, og kva omfang ventar ein at den eventuelle trafikkauken vil ha?

Svar:

I trafikkanalysen som vart utarbeidd som ein del av planlegginga av prosjektet E39 Kvivsvegen, er det rekna med at trafikken over rv 15 Strynefjellet vil auke noko. Den regionale transportmodellen som vart nytta i analysen, indikerer ein auke på om lag 50 køyretøy per døgn når Kvivsvegen opnar for trafikk. Kvivsvegen vil innebere eit ferjefritt vegsamband mellom Ytre Søre Sunnmøre og Austlandet. Stigningane i Eiksundtunnelen på rv 653 og over Strynefjellet er likevel ei ulempe for tungtrafikken, slik at vegval for denne trafikken er usikkert. Følgeleg er det rekna med at ein stor del av trafikkauken vil vere personbiltrafikk. Det er imidlertid knytt stor uvisse til vurderingane.

Spørsmål 162. Gjennomsnittskostnader

Det bes om en oversikt over gjennomsnittlige totale kostnader pr. kilometer for bygging av:

- a) merket sperreområde/midtmarkering (uten midtrekkverk)
- b) midtrekkverk på eksisterende vei hvor utvidelse av vegbanen ikke er nødvendig
- c) midtrekkverk på eksisterende vei hvor utvidelse av vegbanen er nødvendig
- d) stamveg type S1
- e) stamveg type S2
- f) stamveg type S3
- g) stamveg type S4
- h) stamveg type S5
- i) stamveg type S6
- j) stamveg type S7

- k) stamveg type S8
- l) stamveg type S9
- m) andre hovedveger type H1
- n) andre hovedveger type H2
- o) gang-/sykkelveg
- p) Enkeltsporet jernbane
- q) Dobbeltsporet jernbane
- r) Kryssingsspor på jernbanen

Dersom det eksisterer kostnadsmodeller for veg og/eller jernbane basert på strekninger med/uten broer/tunneler/stasjoner eller lignende, bes det om at de ulike variasjonene fremkommer av departementets svar.

Svar:

A) – O):

Som omtalt i Samferdselsdepartementets svar på spørsmål nr. 55 ble dimensjoneringsklassene S1-S9 og H1-H2 innført i forbindelse med Statens vegvesens revisjon av normalene for veg- og gateutforming i 2008. Det foreligger derfor ikke erfaringstall for kostnader ved bygging av veg etter disse dimensjoneringsklassene. Nedenfor angis derfor kostnadsspenn for bygging av veg med ulike vegbredder, basert på Statens vegvesens årlige kostnadsanalyser. Vanligste dimensjoneringsklasse ved ulike vegbredder er oppgitt i parentes.

Som opplyst i svar på spørsmål nr. 57 og 150, understreker Statens vegvesen at det vil være store variasjoner i kostnadene fra prosjekt til prosjekt. I grunnlagsmaterialet for kostnadsanalysene inngår dessuten både nyanlegg og utbedringsprosjekter. Som hovedregel vil løpemeterprisene være vesentlig lavere ved utbedring av eksisterende veg enn ved nyanlegg.

Vegbredde 6,5 m (H1)	20-50 000 kr/lm
Vegbredde 7,5 m (H2)	30-60 000 kr/lm
Vegbredde 8,5 m (S1-S3)	40-80 000 kr/lm
Vegbredde 10 m (S4)	50-100 000 kr/lm
Vegbredde 12,5 m (S5)	70-110 000 kr/lm
Vegbredde 16 m (S6)	90-120 000 kr/lm
Vegbredde 19-22 m (S7-S9)	100-160 000 kr/lm
Gang- og sykkelveger (vegbredde 3 m)	5-25 000 kr/lm

Det foreligger ikke tilsvarende kostnadsanalyser for etablering av merket sperreområde/midtmarkering eller bygging av midtrekkverk. I arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 er det lagt til grunn en gjennomsnittskostnad på 3 500 kr/lm ved etablering av merket sperreområde/midtmarkering. Ved bygging av midtrekkverk på eksisterende veg er det lagt til grunn en kostnad på 15-20 000 kr/lm,

basert på at det er nødvendig med en viss utvidelse av vegen. Dette skyldes at det er svært få strekninger som har tilstrekkelig vegbredde til at det kan bygges midtrekkverk uten en slik utvidelse.

P) – R):

Jernbaneverket har ikke oppdaterte nøkkeltall basert på de siste kontraktsinngåelsene. Anslagene under er derfor basert på tidligere erfaringstall, men noe justert i forhold til KS2-resultater (ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag). Erfaringsgrunnlaget er begrenset, ettersom det gjennomføres relativt få investeringsprosjekter i jernbanesektoren.

Nøkkeltall:

Enkeltsporet fri linje:	80 000 kr/lm
Enkeltsporet tunnel/ brukonstruksjoner:	160 000 kr/lm
Nytt dobbeltspor, fri linje, inntil eksisterende enkeltspor:	130 000 kr/lm
Dobbeltsporet tunnel/ brukonstruksjoner:	260 000 kr/lm
Kryssingsspor (gjennomsnittspris):	70 mill. kr (min-max: 50-140 mill. kr)

Spørsmål 163. Hva vil det koste å bygge Eidanger-tunnelen (Farriseidet-Porsgrunn) som dobbeltsporet jernbane istedenfor enkeltsporet?

Svar:

Som omtalt på side 226 i stortingsmeldingen har Samferdselsdepartementet bedt Jernbaneverket vurdere om det er mer hensiktsmessig å bygge hele eller deler av Eidangerforbindelsen som dobbeltspor som ledd i framtidige planer om å kople sammen Vestfold- og Sørlandsbanen. Jernbaneverket vurderer nå dette som en del av det videre planarbeidet for strekningen. Foreløpige beregninger fra Jernbaneverket antyder et kostnadsoverslag på i størrelsesorden 5,2 mrd. kr for dobbeltsporet bane, mot enkeltspor med kryssingsspor på ca. 3,7 mrd. kr (dvs. en differanse på om lag 40 pst). Samferdselsdepartementet understreker at dette er et foreløpig anslag.

Spørsmål 164. Hvilken vegnormal er lagt til grunn for kostnadsanslaget til prosjektet E6 Brenna–Brattås–Lien i Grane kommune, Nordland?

Svar:

Statens vegvesen opplyser at etatens Håndbok 017 Veg- og gateutforming er benyttet som grunnlag for planlegging og kostnadsberegning av prosjektet E6 Brenna – Brattås – Lien. Dimensjoneringsklasse

S2, ÅDT 0-4000 kjøretøy og fartsgrense 80 km/t er lagt til grunn. Dette innebærer blant annet at vegen er planlagt bygd med 8,5 meter vegbredde.

Spørsmål 165. Redusert reisetid på jernbanen

1. Det bes om å få oversendt dagens hastighetsprofil på linjene Oslo-Kristiansand, Oslo-Trondheim og Oslo-Bergen.
Med hastighetsprofil menes en fremstilling over linjen hvor den tillatte maksimalhastighet fremgår.
2. I følge Jernbaneverkets stamnettutredning bygges nye spor i utgangspunktet for inntil 200 km/t for konvensjonelle tog.
 - Hvilken effekt ville en oppgradering av dagens linje på Dovrebanen, Bergensbanen og Sørlandsbanen til en makshastighet på inntil hhv. 160 km/t og 200 km/t for konvensjonelle tog ha for reisetiden mellom endestasjonene?
3. Det bes om departementets vurdering av hvor store kostnader slik oppgradering vil medføre.
Dersom departementet ikke har et godt nok grunnlag å vurdere dette bes det om en vurdering basert på erfaringer ("best guess").

Svar:

1. Dagens hastighetsprofil for ovennevnte (og øvrige) baner er gjengitt i Jernbaneverkets Network Statement 2010 som kan lastes ned via www.jernbaneverket.no, jf. lenke nedenfor.
<http://www.comitato.com/V3/3-3-2-4.pdf>
Hastighetsprofilen for hver av de etterspurte banene er beskrevet over flere sider:
 - Oslo-Kristiansand-Stavanger, side 9-10
 - Oslo-Trondheim (over Hovedbanen), side 3-4, (Oslo S-Gardermoen, side 5)
 - Oslo-Bergen (over Hønefoss), side 9+12-13, over Roa side 12-13

2.

Det er ikke maksimalhastigheten som er avgjørende for reisetiden, men hvordan og hvor mye den reelle kjørehastigheten avviker fra maksimalhastigheten, jf. omtalen av hastighetsprofilene for dagens trasé i svaret på spørsmål i). For nybygde strekninger over lange avstander for eksempelvis høyhastighet, vil hastighetsprofilen være mye jevnere enn på eksisterende banestrekninger, med unntak av stopp ved stasjoner.

Jernbaneverket planlegger og bygger per i dag nye spor hovedsakelig for 200 km/t i InterCity-området og i nærtrafikkområdene til de største byene. For nyanlegg på fjernstrekningene prioriteres kapasitetsøkende tiltak, tilgjengelighetsøkende tiltak og sikkerhetsmessige tiltak. Her inngår også rassikring og rasvarsling. Alle disse prosjektene har noe innvirkning på hastigheten og dermed kjøretiden, uten at dette nødvendigvis har vært hovedbegrunnelsen for tiltaket.

Jevn hastighetsstandard på 160 og 200 km/t vil i praksis ikke kunne oppnås ved en oppgradering av dagens linjer. Traseene er bygd for å følge terrenget, og er dermed svært kurverike. Der hastigheten er lavere enn 130 km/t, er det i all hovedsak kurvaturen som er den begrensende faktor for hastigheten.

Dersom framføringshastigheten på fjernstrekningene skal heves er det to hovedalternativer. Ved oppgradering av dagens bane vil det sannsynligvis være mest aktuelt å heve hastighetsstandard over noen partier, og akseptere lavere maksimalhastighet der oppgradering er svært komplisert og/eller kostnadsnivende. Et jevnere hastighetsprofil vil være energisparende, og det som gir mest effekt på gjennomsnittshastigheten er å heve hastigheten på de delstrekninger som har lavest hastighetsgrense i dag. Ved bygging av helt nye baner/-delstrekninger vil hastigheter over 200 km/t bli vurdert. Disse vurderingene vil bl.a. være en del av Jernbaneverket utredningsoppdrag som oppfølging av Nasjonal transportplan 2010-2019.

Nedenfor følger en forenklet beregning utført av Jernbaneverket av kjøretider for ny trasé med gjennomgående hastighetsstandard på 160 og 200 km/t:

	Raskeste tog i 2009	Gjennomgående hastighet 160 km/t	Gjennomgående hastighet 200 km/t
Antall stopp Oslo - Bergen:		6	6
Oslo - Bergen kjøretid	06:29	03:40	03:11
Antall stopp Oslo - Kristiansand		8	8
Oslo - Kristiansand kjøretid	04:25	02:57	02:33
Antall stopp Oslo - Trondheim:		7	7
Oslo - Trondheim kjøretid	06:36	04:17	03:43

Det gjøres oppmerksom på at en oppgradering av dagens trasé til maksimalhastigheter på 160 og 200

km/t i praksis vil kreve bygging av helt ny bane på store deler av strekningene. En slik ombygging vil

påvirke traseens lengde og dermed også de kilometeravstandene som ligger til grunn for ovenstående beregning. Antall stopp er i beregningene redusert i forhold til dagens stoppmønster. Tidstep inklusiv akselerasjon og retardasjon per stopp er i beregningene for 160 km/t forutsatt til ca. 4 minutter og for 200 km/t ca. 5 minutter per stopp.

Ved å bygge kun deler av strekningen med ny bane vil kjøretiden ligge i intervallet mellom dagens, og helt ny bane. En beregning av hva som vil være optimal kjøretid mht gevinster og kostnader for den enkelte banestrekning krever en langt mer omfattende analyse.

3.

Det vises omtale på s. 175-176 i stortingsmeldingen. I meldingen omtales at regjeringen vil be Jernbaneverket arbeide videre med å vurdere hvordan mulige konsepter for utbygging og drift av høyhastighetsbaner eventuelt kan tilpasses norske forhold. Gjennom det videre utredningsarbeidet vil det framkomme hvilke reisetider som er mulig å oppnå mellom de største byene i landet gjennom utvikling av de eksisterende baner, sammenliknet med ulike alternativer for etablering av separate høyhastighetsbaner.

Det omtalte utredningsarbeidet planlegges igangsatt så snart Stortinget har behandlet regjeringens forslag til Nasjonal transportplan. Kostnader knyttet til en slik utvikling av eksisterende baner vil være en viktig del av utredningsarbeidet.

Nedenfor er kostnader oppgitt som meterkostnad for spesifiserte tiltakstyper basert på tidligere erfaringstall, jf. også departementets svar på spørsmål 162:

- Nøkkeltall enkeltsporet fri linje: 80.000,- kr/m.
- Nøkkeltall enkeltsporet tunnel/brukonstruksjoner: 160.000,- kr/m.
- Nøkkeltall for nytt dobbeltspor, fri linje, inntil eksisterende enkeltspor: 130.000,- kr/m dobbeltspor.
- Nøkkeltall dobbeltsporet tunnel/brukonstruksjoner: 260.000,- kr/m.
- Nøkkeltall for kryssingsspor: Snittpris 70 millioner kroner (min-max: 50-140 mill. kr) Laveste er kort forlengelse av eksisterende kryssingsspor, høyeste er langt kryssingsspor med nytt sikringsanlegg og omlegging av eksisterende infrastruktur. Tillegg for ombygging av store stasjoner (må vurderes spesielt).

Spørsmål 166. Tunnel Drangsdalen (jf. også spørsmål 62)

Hva er kostnadene knyttet til bygging av ny tunnel på jernbanestrekningen i Drangsdalen, hvor

dagens hastighet ligger på om lag 20 km/t, og når kan prosjektet startes opp?

Svar:

Det ble tidlig på 1990-tallet utarbeidet planer for en lengre linjeomlegging på strekningen Moi-Heskestad. Den planlagte linjeomleggingen var ment både å skulle øke sikkerheten og samtidig redusere reisetiden på strekningen. Andre prosjekter ble prioritert høyere enn linjeomlegging gjennom Drangsdalen, og prosjektet er også nå prioritert lavere enn tiltakene som er foreslått gjennomført i Nasjonal transportplan 2010-2019.

Omleggingen - med det anbefalte alternativ fra Jernbaneverket (den gang NSB) - ble ført frem til reguleringsplannivå, og ble kostnadsregnet til i størrelsesorden 500 mill. kroner. Siden den gang er kravene til tunneler skjerpet og kostnadene til jernbaneanlegg har økt. Det er derfor grunn til å tro at kostnadene med dette alternativet i dag vil være betydelig høyere.

Detaljering av tiltak innen programområdene blir nå gjort i Handlingsprogrammet 2010-2013. Den primære årsaken til å gjennomføre kartlegging og senere tiltak for å redusere skredfaren i Drangsdalen, er å redusere risiko for ras og skred med ulykker som konsekvens. Jernbaneverket har et betydelig økt fokus på sikkerhet langs sporet, og det har derfor i lang tid vært nedsatt kjørehastighet på deler av strekningen gjennom Drangsdalen for å redusere konsekvensene ved eventuelle ras.

Foreløpig er det i arbeidet med Handlingsprogrammet foreslått prioritert sikrings- og varslings tiltak for ca. 35 mill. kr til denne strekningen i første del av planperioden. Dette er tiltak primært for å bedre sikkerheten og øke oppetiden. Jernbaneverket vil vurdere behovet for ytterligere mindre tiltak for å kunne reetablere normal linjehastighet på den aktuelle strekningen. Dette vil kunne gi en kjøretidsgevinst på 2-3 minutter i forhold til i dag. Til sammenlikning vil en større linjeomlegging kunne gi om lag 5 minutter redusert kjøretid.

Oppgraderingen som er planlagt gjennom Drangsdalen vil sammen med andre tiltak bidra til å styrke banens konkurransefortrinn både i forhold til person- og godstransport.

Spørsmål 167. Elektrifisering Nordlandsbanen

Hva koster det å elektrifisere gjenstående strekninger under benevnelsen "Trønderbanen" og videre hele Nordlandsbanen?

Svar:

Strekningen på Nordlandsbanen fra Trondheim til Steinkjer og videre til Bodø er ikke elektrifisert.

Meråkerbanen fra Hell til Storlien er heller ikke elektrifisert. Elektrifisering av Trønderbanen (strekningen Trondheim-Steinkjer) er vurdert i "Utviklingsplan for Trønderbanen", og kostnadene er der vurdert til å være i størrelsesorden 0,8 til 1,0 mrd. kroner for den 125 km lange strekningen. Kostnadsoverslaget gjelder kun elektrifisering, eventuelle øvrige moderniseringstiltak kommer i tillegg.

Elektrifisering videre fra Steinkjer til Bodø er ikke vurdert nærmere, men en kostnad i størrelsesorden 3 mrd. kroner kan antas for elektrifisering alene. I tillegg til selve elektrifiseringen vil det være behov for profilutvidelse og framføring av høyspent kraftforsyning fra det regionale høyspentnettet fram til omformerstasjonene. Det er dessuten naturlig å vurdere behovet for annen modernisering av banen i forbindelse med en så betydelig investering som elektrifisering innebærer. Disse forholdene er ikke med i kostnadsoverslaget over. Det er heller ikke tatt høyde for høyere driftkostnader og vedlikeholdskostnader som følge av en elektrifisering.

Sammen med Trønderbanen er det naturlig å vurdere elektrifisering av Meråkerbanen (75 km) som vil være en manglende lenke mellom det svenske og det norske jernbanenetten. Kostnadene for dette er i "Utviklingsplan for Meråkerbanen" anslått til å være i størrelsesorden 0,5 mrd. kroner, gitt at strekningen Trondheim-Steinkjer er elektrifisert. Også dette kostnadsoverslaget gjelder kun elektrifisering, slik at ev. fjernstyring eller andre moderniseringstiltak kommer i tillegg.

Spørsmål 168. Jernbane – Østre linje

Kan det gis et anslag på hva det vil "koste" (som for eksempel kjøp av tjenester) ved utviding av togtilbudet til Rakkestad med henholdsvis én og to ekstra avganger per dag?

Kan departementet gi en vurdering av mulighet for å gjenåpne togtraseen Rakkestad-Sarpsborg på Østre linje, herunder hvilke investeringer som må gjøres, kostnader forbundet med dette og mulig framdriftsplan?

Svar:

NSB har siden desember 2008 kjørt timesfrekvens på strekningen Skøyen–Mysen på hverdager.

Dette innebærer en klar forbedring av tilbudet til de reisende på Østre linje sammenlignet med tidligere. Når det gjelder en forlengelse av rutetilbudet fra Mysen til Rakkestad, har NSB gjort vurderinger av dette bl.a. i forbindelse med arbeidet med Ruteplan 2012, men dette arbeidet er foreløpig på planleggingsstadiet.

NSBs grove og foreløpige beregninger antyder at en utvidelse av tilbudet til Rakkestad med 1–2 avganger per dag vil kunne medføre et økt offentlig kjøpsbehov på i størrelsesorden 0,5–1 mill. kroner per år. Beregningene forutsetter at det økte personell- og materiellbehovet kan løses innenfor dagens ressurstuasjon. Dersom det er behov for mer materiell eller personell, vil disse anslagene kunne øke betydelig.

Beregningene forutsetter videre at det med forlengelse menes å kjøre en eller to av avgangene som daglig går Skøyen–Mysen videre til Rakkestad, samt at forlengelsene skjer utenom rushtid. Inntektspotensialet ved en eventuell utvidelse av dette togtilbudet vurderes som lite og har derfor minimalt å si for det anslåtte kjøpsbehovet. Det understrekes at beregningene er beheftet med stor usikkerhet.

En gjenåpning av banen mellom Rakkestad og Sarpsborg for ordinær passasjertrafikk vil kreve noe oppgradering for å kunne tilby en god nok standard. Det er på strekningen en rekke usikrede planoverganger som har for dårlig sikt i forhold til linjehastigheten og det er derfor nedsatt hastighet i dag. Tidstapet i forhold til ordinær linjehastighet er på ca. 17 minutter. Gjennomføring av planovergangstiltak vil derfor være påkrevet. Like sør for Rakkestad er det en usikkert kryssing med offentlig veg. Her må det iht. forskriftene bygges vegsikringsanlegg. Deler av banen er gjengrodd og det må foretas skogrydding. Videre må det gjøres noe med plattformkapasiteten på Sarpsborg stasjon der det i dag kun er to spor til plattform og ikke plass til tog fra/til Østre linje. Det kan bli behov for plattformtiltak på Ise stasjon dersom den skal tas i bruk igjen.

Jernbaneløst har ikke utredet omfang av og kostnader ved å gjenåpne strekningen Rakkestad–Sarpsborg for ordinær persontrafikk.