



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2008–2009)

Budsjettinnstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 1 (2008–2009)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om
bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kapitler under
Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet,
Fornyings- og administrasjonsdepartementet og
Justis- og politidepartementet (rammeområde 17)**

Innhold

Side

1. Sammendrag	7
1.1 Oversikt over budsjettforslaget	7
2. Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 17	10
2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag	10
2.2 Generelle merknader fra komiteen	11
2.2.1 Generelle merknader fra flertall i komiteen	11
2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet	12
2.2.3 Generelle merknader fra Høyre	22
2.2.4 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti	25
2.2.5 Generelle merknader fra Venstre	28
3. Samferdselsdepartementet – Utdrag fra budsjettkapitler samt komiteens merknader til disse	30
3.1 Sammendrag – Hovedpunkter Samferdselsdepartementet	30
3.2 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet	30
3.2.1 Sammendrag	30
3.2.2 Komiteens merknader	31
3.3 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.	31
3.3.1 Sammendrag	31
3.3.2 Komiteens merknader	32
3.4 Kap. 1310 Flytransport	33
3.4.1 Sammendrag	33
3.4.2 Komiteens merknader	33
3.5 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	35
3.5.1 Sammendrag	35
3.5.2 Komiteens merknader	35
3.6 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet	35
3.6.1 Sammendrag	35
3.6.2 Komiteens merknader	36
3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	36
3.7.1 Sammendrag	36
3.7.2 Komiteens merknader	36
3.8 Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS	36
3.8.1 Sammendrag	36
3.8.2 Komiteens merknader	37
3.9 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	37
3.9.1 Sammendrag	37
3.9.2 Komiteens merknader	37
3.10 Kap. 1320 Statens vegvesen	37
3.10.1 Sammendrag – Generelt	37
3.10.2 Komiteens merknader	38
3.10.2.1 Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	39
3.10.2.2 Post 29 Vederlag til OPS-prosjekter	41
3.10.2.3 Post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk	41
3.10.2.4 Post 31 Rassikring	59
3.10.2.5 Post 35 Vegutbygging i Bjørvika	61
3.10.2.6 Post 60 Forsøk	61
3.10.2.7 Post 72 Kjøp av rikvegferjetjenester	61

3.10.2.8	Bompenger, forskudd og refusjoner	64
3.11	Kap. 4320 Statens vegvesen	65
3.11.1	Sammendrag	65
3.11.2	Komiteens merknader	65
3.12	Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS	65
3.12.1	Sammendrag	65
3.12.2	Komiteens merknader	65
3.13	Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS	65
3.13.1	Sammendrag	65
3.13.2	Komiteens merknader	66
3.14	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	66
3.14.1	Sammendrag	66
3.14.2	Komiteens merknader	66
3.14.2.1	Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport	66
3.14.2.2	Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	68
3.14.2.3	Post 71 (ny) Tilskudd til gang- og sykkelveger	69
3.15	Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket	69
3.15.1	Sammendrag	69
3.15.2	Komiteens merknader	70
3.15.2.1	Post 23 Drift og vedlikehold	72
3.15.2.2	Post 30 Investeringer i linjen	73
3.15.2.3	Merknader til banestrekninger, prosjekter og tiltak	76
3.16	Kap. 1351 Persontransport med tog	80
3.16.1	Sammendrag	80
3.16.2	Komiteens merknader	81
3.17	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	82
3.17.1	Sammendrag	82
3.17.2	Komiteens merknader	82
3.18	Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet	83
3.18.1	Sammendrag	83
3.18.2	Komiteens merknader	83
4.	Omtale av viktige oppfølgingsområder – Samferdselsdepartementet	83
4.1	Sammendrag	83
4.2	Komiteens merknader til "viktige oppfølgingsområder"	83
4.2.1	Transportsikkerhet	83
4.2.2	Samfunnstryggleik og beredskap innan samferdselssektoren	84
4.2.3	Kollektivtransport	85
4.2.4	Samferdsel og miljø	86
4.2.5	Universell utforming	88
4.2.6	Nasjonal transportplan	88
4.2.7	Kjøp av samferdselstenester	90
4.2.8	Ekstern finansiering av infrastruktur	90
4.2.9	Styring og oppfølging av samferdselsprosjekter	92
4.2.10	Selskap eiet av Samferdselsdepartementet	92
4.2.11	Gebyr	93
4.2.12	Oppfølging av oppmodingsvedtak fra stortingsssesjonen 2007–2008	93
4.2.13	Systematiske brukerundersøkelser	93
4.2.14	Hurtigrutemuseet	93
4.2.15	Likestilling	93
4.2.16	Oppfølging av nordområdestrategien – Jernbane Kirkenes–Nikkel	93

5.	Fiskeri- og kystdepartementet – Kystforvaltning – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	94
5.1	Sammendrag	94
5.2	Kap. 1062 Kystverket	94
5.2.1	Sammendrag	94
5.2.2	Komiteens merknader	94
5.2.2.1	Post 1 Driftsutgifter	94
5.2.2.2	Post 21 Spesielle driftsutgifter	96
5.2.2.3	Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold	96
5.2.2.4	Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	97
5.2.2.5	Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg	98
5.2.2.6	Post 70 Tilskudd Redningselskapet	98
5.3	Kap. 4062 Kystverket	98
5.3.1	Sammendrag	98
5.3.2	Komiteens merknader	99
5.4	Kap. 1070 og 4070 Samfunnet Jan Mayen	99
5.4.1	Sammendrag	99
5.4.2	Komiteens merknader	99
6.	Fornyings- og administrasjonsdepartementet – IKT-politikk – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	99
6.1	Kap. 1560 Spesielle IKT-tiltak	99
6.1.1	Sammendrag	99
6.1.2	Komiteens merknader	99
6.2	Kap. 1561 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	100
6.2.1	Sammendrag	100
6.2.2	Komiteens merknader	100
6.3	Kap. 1562 Tilskot til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser ..	100
6.3.1	Sammendrag	100
6.3.2	Komiteens merknader	100
6.4	Kap. 1563 IKT-tryggleik	100
6.4.1	Sammendrag	100
6.4.2	Komiteens merknader	100
7.	Justis- og politidepartementet – Nødnett – Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	101
7.1	Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon	101
7.1.1	Sammendrag	101
7.1.2	Komiteens merknader	101
8.	Forslag fra mindretall	102
9.	Komiteens tilråding	106
	Vedlegg	113



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2008–2009)

Budsjettinnstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 1 (2008–2009)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2009, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justis- og politidepartementet (rammeområde 17)

Til Stortinget

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Karita Bekkemellem, Eirin Faldet, Irene Johansen, Torsten Rudi-

hagen, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, 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, viser til at rammeområde 17 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justis- og politidepartementet.

1. SAMMENDRAG

1.1 Oversikt over budsjettforslaget

Tabellen viser budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg II for rammeområde 17.

Rammeområde 17. Kapitler og poster under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justis- og politidepartementet

Kap.	Post	Formål	St. prp. nr. 1
Utgifter i hele kroner			
<i>Justis- og politidepartementet</i>			
456		Direktoratet for nødkommunikasjon	561 110 000
	1	Driftsutgifter	183 269 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	377 841 000
<i>Fiskeri- og kystdepartementet</i>			
1062		Kystverket	1 708 290 000
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 186 920 000
	21	Spesielle driftsutgifter	4 070 000
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	398 100 000

Kap.	Post	Formål	St. prp. nr. 1
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	47 400 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	30 800 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet	41 000 000
1070		Samfunnet Jan Mayen	36 200 000
	1	Driftsutgifter	31 200 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	5 000 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
1300		Samferdselsdepartementet	159 000 000
	1	Driftsutgifter	113 600 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	19 300 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	23 600 000
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 500 000
1301		Forskning og utvikling mv.	238 200 000
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	18 000 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	170 200 000
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet	50 000 000
1310		Flytransport	519 900 000
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	519 900 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	13 400 000
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap.1310 post 70</i>	13 400 000
1313		Luftfartstilsynet	167 500 000
	1	Driftsutgifter	167 500 000
1314		Statens havarikommisjon for transport	50 200 000
	1	Driftsutgifter	50 200 000
1320		Statens vegvesen	17 035 700 000
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	7 749 500 000
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	380 100 000
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 60 og post 72</i>	6 440 900 000
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	442 500 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	229 000 000
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 31</i>	17 700 000
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 776 000 000
1330		Særskilte transporttiltak	727 900 000
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	415 800 000
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen–Kirkenes	312 100 000
1350		Jernbaneverket	7 073 200 000
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 800 900 000
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	73 200 000
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	3 199 100 000

Kap.	Post	Formål	St. prp. nr. 1
1351		Persontransport med tog	1 724 700 000
	60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog	10 200 000
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	1 714 500 000
1354		Statens jernbanetilsyn	37 300 000
	1	Driftsutgifter	37 300 000
1380		Post- og teletilsynet	205 100 000
	1	Driftsutgifter	169 100 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	11 500 000
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i>	24 500 000
<i>Fornyings- og administrasjonsdepartementet</i>			
1560		Spesielle IKT-tiltak	17 463 000
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	17 463 000
1561		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram	20 149 000
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	20 149 000
1562		Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser	5 238 000
	70	Tilskudd NorStella	1 062 000
	71	Tilskudd til Nasjonalt kompetansesenter for fri programvare	4 176 000
1563		IKT-sikkerhet	4 176 000
	70	Tilskudd til Norsk senter for informasjonssikring (NORSIS)	4 176 000
		Sum utgifter rammeområde 17	30 304 726 000

Inntekter i hele kroner

Inntekter under departementene

3456		Direktoratet for nødkommunikasjon	9 563 000
	1	Brukerbetaling	4 563 000
	2	Refusjoner	5 000 000
4062		Kystverket	664 181 000
	1	Gebyrinntekter	655 021 000
	2	Andre inntekter	9 160 000
4070		Samfunnet Jan Mayen	4 445 000
	1	Inntekter fra kioskdirift	520 000
	7	Refusjoner	3 925 000
4300		Samferdselsdepartementet	2 300 000
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 300 000
4313		Luftfartstilsynet	115 800 000
	1	Gebyrinntekter	115 800 000
4320		Statens vegvesen	461 200 000
	1	Salgsinntekter m.m.	147 000 000
	2	Diverse gebyrer	270 700 000
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	43 500 000
4350		Jernbaneverket	510 300 000
	1	Kjørevegsavgift	25 000 000

Kap.	Post	Formål	St. prp. nr. 1
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	113 100 000
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	283 100 000
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	73 200 000
	37	Anleggsbidrag	15 900 000
4380		Post- og teletilsynet	170 600 000
	1	Diverse gebyrer	170 600 000
<i>Renter og utbytte mv.</i>			
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	257 000 000
	80	Renter	257 000 000
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS	40 000 000
	80	Renter	40 000 000
		Sum inntekter rammeområde 17	2 235 389 000
		Netto rammeområde 17	28 069 337 000

Komiteen viser til vedlagte brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 3. november 2008, om statsbudsjettet 2009 – vegformål – endring i forhold til St.prp. nr. 1 (2008–2009).

Komiteen viser videre til vedlagte brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortinget, datert 26. november 2008, om Oslopakke 3 – statsbudsjettet 2009 – bruk av bompengar til drift av kollektivtransport.

2. KOMITEENS HOVEDPRIORITERINGER FOR RAMMEOMRÅDE 17

2.1 Stortingets vedtak for rammeområde 17 og oppsummering av forslag

Komiteen viser til at ved vedtak i Stortinget 27. november 2008 er netto rammebeløp for ramme-

område 17 fastsatt til 28 069 337 000 kroner, jf. Budsjett-innst. S. I (2008–2009). Rammen er meddelt komiteen i brev fra Stortingets presidentskap datert 27. november 2008.

Komiteen viser videre til at etter Stortingets forretningsorden § 19 kan det i fagkomiteene ikke utformes forslag til bevilgningsvedtak som avviker fra den ramme Stortinget har vedtatt.

Komiteen viser til at etterfølgende tabell gir en oversikt over budsjettforslaget fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet innenfor vedtatt ramme, jf. Budsjett-innst. S. I (2008–2009), og videre primærbudsjettene til Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, slik de framkommer i finansinnstillingen. Bare poster med avvik. Endring i forhold til Regjeringens forslag i parentes.

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp	FrP	Høyre	KrF	Venstre
Utgifter (i hele tusen kroner)								
1062		Kystverket	1 708 290	1 708 290	1 728 290	1 733 290	1 708 290	1 758 290
				(0)	(+20 000)	(+25 000)	(0)	(+50 000)
	1	Driftsutgifter	1 186 920	1 186 920	1 186 920	1 186 920	1 176 920	1 236 920
				(0)	(0)	(0)	(-10 000)	(+50 000)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	398 100	398 100	398 100	394 100	398 100	398 100
				(0)	(0)	(-4 000)	(0)	(0)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	41 000	41 000	61 000	70 000	51 000	41 000
				(0)	(+20 000)	(+29 000)	(+10 000)	(0)
1300		Samferdselsdepartementet	159 000	159 000	147 640	148 000	159 000	159 000
				(0)	(-11 360)	(-11 000)	(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	113 600	113 600	102 240	102 600	113 600	113 600
				(0)	(-11 360)	(-11 000)	(0)	(0)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp	FrP	Høyre	KrF	Venstre
1301		Forskning og utvikling mv.	238 200	238 200	238 200	238 200	238 200	258 200
				(0)	(0)	(0)	(0)	(+20 000)
	50	Samferdselsforskning	170 200	170 200	170 200	170 200	170 200	190 200
				(0)	(0)	(0)	(0)	(+20 000)
1320		Statens vegvesen	17 035 700	17 035 700	22 009 100	18 035 700	17 635 700	17 329 700
				(0)	(+4 973 400)	(+1 000 000)	(+600 000)	(+294 000)
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	7 749 500	7 749 500	7 999 500	7 749 500	7 999 500	7 784 500
				(0)	(+250 000)	(0)	(+250 000)	(+35 000)
	30	Riksveginvesteringer	6 440 900	6 440 900	10 606 800	7 340 900	6 640 900	6 590 900
				(0)	(+4 165 900)	(+900 000)	(+200 000)	(+150 000)
	31	Rassikring	442 500	442 500	1 000 000	542 500	592 500	542 500
				(0)	(+557 500)	(+100 000)	(+150 000)	(+100 000)
	72	Kjøp av riksvegerferjetjenester	1 776 000	1 776 000	1 776 000	1 776 000	1 776 000	1 785 000
				(0)	(0)	(0)	(0)	(+9 000)
1330		Særskilte transporttiltak	727 900	727 900	574 500	736 900	827 900	727 900
				(0)	(-153 400)	(+9 000)	(+100 000)	(0)
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	415 800	415 800	92 400	424 800	415 800	415 800
				(0)	(-323 400)	(+9 000)	(0)	(0)
	61	Styrking kollektiv	0	0	170 000	0	0	0
				(0)	(+170 000)	(0)	(0)	(0)
	71	Tilskudd til gang og sykkelveier	0	0	0	0	100 000	0
				(0)	(0)	(0)	(+100 000)	(0)
1350		Jernbaneverket	7 073 200	7 073 200	7 073 200	7 023 200	7 373 200	7 679 200
				(0)	(0)	(-50 000)	(+300 000)	(+606 000)
	23	Drift og vedlikehold	3 800 900	3 800 900	3 800 900	3 750 900	3 975 900	3 900 900
				(0)	(0)	(-50 000)	(+175 000)	(+100 000)
	30	Investeringer i linjen	3 199 100	3 199 100	3 199 100	3 199 100	3 324 100	3 705 100
				(0)	(0)	(0)	(+125 000)	(+506 000)
1351		Persontransport med tog	1 724 700	1 724 700	1 524 700	1 730 700	1 724 700	1 730 700
				(0)	(-200 000)	(+6 000)	(0)	(+6 000)
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 714 500	1 714 500	1 514 500	1 720 500	1 714 500	1 720 500
				(0)	(-200 000)	(+6 000)	(0)	(+6 000)
1360		Samferdselsberedskap	0	0	500 000	0	0	0
				(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
	30	Kompensasjon lån og avdrag	0	0	500 000	0	0	0
				(0)	(+500 000)	(0)	(0)	(0)
1560		Spesielle IKT-tiltak	17 463	17 463	17 463	17 463	17 463	19 463
				(0)	(0)	(0)	(0)	(+2 000)
	22	Samordning av IKT-politikken	17 463	17 463	17 463	17 463	17 463	19 463
				(0)	(0)	(0)	(0)	(+2 000)
		Sum utgifter	30 304 726	30 304 726	35 433 366	31 283 726	31 304 726	31 282 726
				(0)	(+5 128 640)	(+979 000)	(+1 000 000)	(+978 000)
Inntekter (i hele tusen kroner)								
		Sum inntekter	2 235 389	2 235 389	2 235 389	2 235 389	2 235 389	2 235 389
				(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
		Sum netto	28 069 337	28 069 337	33 197 977	29 048 337	29 069 337	29 047 337
				(0)	(+5 128 640)	(+979 000)	(+1 000 000)	(+978 000)

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til sine respektive alternative forslag til rammer for rammeområde 17 i Budsjett-innst. S. I (2008–2009). Disse medlemmer har ikke justert sine primærstandpunkt etter Stortingets bevilgningsvedtak under rammeområde 17. Disse medlemmer viser til sine primærstandpunkter i kapittel 2.2 Generelle merknader fra komiteen.

2.2 Generelle merknader fra komiteen

2.2.1 Generelle merknader fra flertall i komiteen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at budsjettforslaget for 2009 betyr at Regjeringen overoppfyller de økonomiske rammene i vedtatt Nasjonal transportplan for årene 2006–2009 med om lag 1,9 mrd. kroner. Sammenliknet med regjeringen Bondevik II sitt

forslag til statsbudsjett for 2006 er nivået på bevilgningene til vei og bane økt med om lag 6,3 mrd. kroner. Den økte satsingen skaper grunnlag for tryggere, mer miljøvennlig og effektiv samferdsel i hele landet.

Flertallet støtter Regjeringens forslag om å doble innsatsen til trafikksikring av veinettet til vel en milliard kroner. I satsingen inngår en rekke ulike prosjekter og tiltak, blant annet bygging av 30 km med midtrekkverk på ulykkesbelastede veier. I 2009 vil alt 21 større nye veistrekninger åpnes for trafikk, inkludert 69 kilometer med firefelts veier med fysisk skille mellom kjøretningene. Tiltakene vil til sammen føre til at det blir nye 100 kilometer med fysisk skille mellom kjøretningene på riksveinettet.

Flertallet støtter Regjeringens forslag om å trappe opp byggingen av gang- og sykkelveier langs eksisterende veinett med 70 mill. kroner i 2009.

Flertallet viser til at budsjettforslaget gir rom for å sette i gang en rekke nye veiprojekter i 2009, samtidig som den økte innsatsen til drift og vedlikehold av veinettet videreføres.

Flertallet viser til at Regjeringens budsjettforslag har en god distriktsprofil gjennom blant annet å øke investeringene i rassikring av veinettet med 25 pst. til 650 mill. kroner.

Flertallet viser til at Regjeringen i 2009 vil foreslå å bevilge til sammen 12,1 mrd. kroner til tiltak for jernbane og kollektivtransport. I tillegg er det lagt opp til at 2,24 mrd. kroner fra innkreving av bompenger skal benyttes til kollektivtiltak. De samlede kollektivmidlene utgjør dermed om lag 14,3 mrd. kroner, 30,7 pst. mer enn for 2008.

Flertallet viser til at budsjettforslaget åpner for igangsetting og utbygging av en rekke samferdselsprosjekt. Flertallet støtter forslaget og finner ikke grunn til å gi enkeltprosjekter omtale ut over budsjetteksten.

Flertallet vil komme tilbake til de enkelte framtidige prosjekter i forbindelse med stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2010–2019.

Flertallet konstaterer at Regjeringen følger opp klimaavtalen på Stortinget og foreslår en dobling av bevilgningene til belønningsordningen for kollektivtrafikk i de største byene. I tillegg er flertallet glad for den økte klimasatsingen på forskning og utvikling av lavutslipps drivstoff og miljøvennlig transport gjennom Forskningsrådet og den nye nasjonale støtteordningen Transnova.

Flertallet støtter forslaget om å øke investeringene i jernbanen med 850 mill. kroner i 2008. Nivået i 2009 på 3,2 mrd. kroner innebærer en økning på 140 pst. siden 2005. Regjeringen har lagt et godt grunnlag for en ny giv for norsk jernbane som attraktivt og miljøvennlig reisealternativ.

Flertallet vil framheve Regjeringens innsats for å innløse eiendommer som er båndlagt i forbin-

delse med samferdselsprosjekter. Folk som har eiendommer i områder som båndlegges for utbygging, er i en vanskelig situasjon i perioden fra eiendommen båndlegges og til utbyggingen starter. Innløsningen av slike eiendommer, slik dette er presentert i statsbudsjettet for 2009 (boliger i traseen til ny rv 23 i Røyken i Buskerud) og i St.prp. 45 2007–2008 (eiendommer i traseen til ny E6 på Møllenberg i Trondheim), viser tydelig at Regjeringen har forståelse for den vanskelige situasjonen disse enkeltmenneskene har havnet i.

Flertallet vil understreke at det er viktig at utbetalingen av statlig refusjon av forskotterte midler kommer så tidlig som mulig i det enkelte budsjettåret, slik at forskotteringsperioden blir kortest mulig og at rentekostnadene blir lavest mulig for bompengeselskap og andre som har forskottert.

Flertallet viser til at budsjettforslaget for 2009 foreslår en reell økning i bevilgningen til statlig utbygging av fiskerihavner og farleier med 43 mill. kroner. Dette innebærer at Nasjonal transportplan mer enn oppfylles. Kyst-Norge er viktig for verdiskapingen i landet, og fiskerihavnene er viktige elementer i grunnlaget for den marine verdiskapingen. Tiltak i farleiene er viktige både for økt sikkerhet og bedre framkommelighet.

Flertallet viser til at Regjeringen har styrket oljevernberedskapen systematisk gjennom blant annet reetablering av hoveddepot på Fedje i Hordaland og økning på 25 mill. kroner i 2008. Forslaget om å øke innsatsen med ytterligere 88 mill. kroner i 2009 følger opp Kystverkets utskiftingsplan for oljevernutstyr på en god måte. Flertallet mener forslaget om å øke slepebåtberedskapen med innleie av et nytt fartøy gir et positivt bidrag til å styrke sjøsikkerheten.

Flertallet viser til at Regjeringens økte satsing på utbygging av bredbånd har gitt en dekning som er prognostisert til 99,8 pst. ved inngangen til 2009. Bevilgningene til bredbåndsutbygging over Fornyings- og administrasjonsdepartementets og Kommunal- og regionaldepartementets 2008-budsjett, og over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett for 2009, vil føre til en ytterligere økning i deknningen. Regjeringens mål om 100 pst. bredbånddekning er så avgjort innenfor rekkevidde.

2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Budsjett-innst. S. I (2008–2009), og til Fremskrittspartiets prioriteringer i sitt alternativ til budsjett: (Påplussinger og kutt i forhold til St.prp. nr. 1 (2008–2009)):

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp	FrP
1062		Kystverket	1 708 290	1 708 290	1 728 290
				(0)	(+20 000)
	70	Tilskudd Redningselskapet	41 000	41 000	61 000
				(0)	(+20 000)
1300		Samferdselsdepartementet	159 000	159 000	147 640
				(0)	(-11 360)
	1	Driftsutgifter	113 600	113 600	102 240
				(0)	(-11 360)
1320		Statens vegvesen	17 035 700	17 035 700	21 989 100
				(0)	(+4 953 400)
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	7 749 500	7 749 500	7 979 500
				(0)	(+230 000)
	30	Riksveginvesteringer	6 440 900	6 440 900	10 606 800
				(0)	(+4 165 900)
	31	Rassikring	442 500	442 500	1 000 000
				(0)	(+557 500)
1330		Særskilte transporttiltak	727 900	727 900	574 500
				(0)	(-153 400)
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	415 800	415 800	92 400
				(0)	(-323 400)
	61	Styrking kollektiv	0	0	170 000
				(0)	(+170 000)
1351		Persontransport med tog	1 724 700	1 724 700	1 524 700
				(0)	(-200 000)
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 714 500	1 714 500	1 514 500
				(0)	(-200 000)
1360		Samferdselsberedskap	0	0	500 000
	50	(ny) Tilskudd til bredbåndsbygging	0	0	20 000
				(0)	(+20 000)
1560		Spesielle IKT-tiltak	17 463	17 463	37 463
				(0)	(+20 000)
	22	Samordning av IKT-politikken	17 463	17 463	19 463
				(0)	(+2 000)
Sum utgifter			30 304 726	30 304 726	31 282 726
				(0)	(+978 000)
Sum utgifter			30 304 726	30 304 726	35 433 366
				(0)	(+5 128 640)
Inntekter (i hele tusen kroner)					
Sum inntekter			2 235 389	2 235 389	2 235 389
				(0)	(0)
Sum netto			28 069 337	28 069 337	33 197 977
				(0)	(+5 128 640)

Disse medlemmer understreker at tabellen med tilleggene foran ikke viser Fremskrittspartiets totale satsing, og henviser derfor til Fremskrittspartiets etterfølgende generelle merknader, og merknader under kap. 1320 for helheten.

Disse medlemmer vil også henvise til eget utenlandsbudsjett, som er en del av Fremskrittspartiets alternative budsjettforslag for 2009. Utenlandsbudsjettet omfatter 4 mrd. kroner til investeringer i veinettet, og muliggjør forserte investeringstiltak med lave innenlandske etterspørselsvirkninger.

Ut over disse tilleggene i ordinære statlige bevilgninger foreslår disse medlemmer 500 mill. kroner til betjening av statlige lån til vei- og jernbaneetatene slik at investeringsprosjekter kan startes og gjennomføres kontinuerlig. Denne bevilgningen dekker forsert igangsetting og fremdrift av investeringsprosjekter for minimum 10–15 mrd. kroner avhengig av avskrivningstid, og innfører prosjektfinansiering i norsk samferdsel. Samlet vil avkastningen fra infrastrukturfondet og årlige statlige utlån til prosjektfinansiering sikre moderniseringen av Norges samferdselsnett i løpet av en periode på 20–25 år i stedet for dagens 50–70-årsperspektiv – uten bruk av bompenger. Disse medlemmer peker på at Fremskrittspartiets alternativ til samferdselsbudsjett for 2009 derved er et verktøy for fornyelse og modernisering av samferdselssektoren. Ny organisering og nye virkemidler innenfor organisasjon, gjennomføring og finansiering gir rask fremdrift mot effektive sikre og miljøvennlige samferdselsnett. Dette sikrer mobilitet, konkurranseevne, lønnsomhet og sikkerhet for liv og helse innenfor transportsektoren inn i neste NTP-periode, 2010–2019.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet prioriterer følgende hovedgrep:

- Kraftig økning i veginvesteringer og vegvedlikehold i tråd med Fremskrittspartiets primærforslag ved behandlingen av Nasjonal transportplan for perioden 2006–2015.
- Etablering av et infrastrukturfond med en første avsetning på 60 mrd. kroner. Avkastningen øremerkes realinvesteringer i infrastruktur fordelt til vei, kollektiv-/jernbaneinfrastruktur og til IKT/bredbåndsinfrastruktur.
- Omdanning av Statens vegvesen, Jernbaneverket og Kystverket til selskaper som med rimelige, statlige lån kan gjennomføre effektiv, kontinuerlig og forutsigbar utbygging uavhengig av de årlige statsbudsjetter (prosjektfinansiering).
- Midler fra et utenlandsbudsjett hvor anlegg av fast infrastruktur importeres fra utenlandske

entreprenørselskaper med lave innenlandske etterspørselsvirkninger.

Disse medlemmer viser til at norsk infrastruktur for samferdsel ligger nede etter at skiftende stortingsflertall gjennom årtier har neglisjert både vedlikeholds-, utbyggings- og moderniseringsbehov. I erkjennelsen av et slikt faktum peker disse medlemmer på at det burde ligge til rette for å utnytte det handlingsrommet vi nå står overfor; handlingsrommet som er åpent fordi oljeinntektene fremdeles er høye, kostnadene ved eldrebølgen ikke har slått inn for fullt og Norge har høstet fruktene av globaliseringen. Disse medlemmer peker på at den økonomiske situasjonen som forespeiles for 2009, tilsier at realinvesteringer i samferdselens infrastruktur både kan gi mer effektive, sikre og miljøvennlige samferdselsnett, og i tillegg sørge for å utnytte den betydelige og varslede ledige kapasitet innenfor anleggssektoren som konjunktorene kan resultere i.

Disse medlemmer vil peke på at dette betinger vilje til å gjennomføre en målbevisst satsing i 2009, og mens mulighetsrommet er åpent. Komende Nasjonal transportplan 2010–2019 representerer mulighetenes tiår i så måte, et "samferdselens tiår" som det ikke finnes noen grunner til å vente ytterligere år med å starte realiseringen av.

Disse medlemmer viser til at begrunnelsen ved innføringen av "handlingsregelen" under regjeringen Stoltenberg I, viste til tre spesifiserte anvendelser for det økte handlingsrommet innfasingen av oljeinntektene gir. Disse hadde til formål å styrke vekstevnen i økonomien gjennom lavere skatt på arbeid, tiltak for en forbedret infrastruktur og tiltak for å bringe frem ny kunnskap gjennom forskning og utvikling.

Disse medlemmer vil gjennomføre moderniseringer av norsk samferdselspolitikk som hittil har vært blokkert i Stortinget og i byråkratiet. Disse medlemmer viderefører Fremskrittspartiets politikk ved å starte oppbyggingen av et fond på 300 mrd. kroner hvor avkastningen er øremerket veibygging, jernbaneinvesteringer og IKT:

År	2010	2011	2012	2013	2014	Videre årlig
Årlig avsetning (mrd. kroner)	60	60	60	60	60	0
Akkumulert fond (mrd. kroner)	60	120	180	240	300	300
Årlig avkastning (mill. kroner)	3 000	6 000	9 000	12 000	15 000	15 000
- Veier	70 pst.	2 100	4 200	6 300	8 400	10 500
- Jernbane/kollektiv	25 pst.	750	1 500	2 250	3 000	3 750
- IKT/Bredbånd	5 pst.	150	300	450	600	750

I tillegg vil disse medlemmer omgjøre Jernbaneverket og Statens vegvesen til statlige selskaper som kan oppta lån og bygge kontinuerlig og sam-

menhengende med avklart, statlig, bompengefri finansiering uavhengig av de årlige statsbudsjettene. Det vises til Fremskrittspartiets alternative statsbud-

sjett, hvor det er satt av 500 mill. kroner til dekning av rente- og avdragsutgifter, og som muliggjør realisering av infrastrukturinvesteringer i takt med økende ledig kapasitet i anleggssektoren.

Disse medlemmer konstaterer at Fremskrittspartiets forslag til samferdselsbudsjett for 2009 innfører reell prosjektfinansiering i norsk samferdsel.

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 har merket seg at SSBs beregninger tillater økte investeringer i samferdsel på 10 mrd. kroner i 2009, 20 mrd. kroner i 2010 og deretter 30 mrd. kroner i økning uten vesentlige negative innvirkninger på innenlands økonomi, selv ved opprettholdelse av øvrig utgiftsnivå. Disse medlemmer er tilfredse med at fagmiljøene derved anerkjenner en anvendelse av midler som ligger på et nivå som Fremskrittspartiet lenge har foreslått.

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 avstandsulempere 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.

Selv om jernbanen har sin styrke og konkurransekraft ved persontransport i tett befolkede områder og ved godstransport over lange avstander; selv om luftfarten for mange er det viktigste kollektivnettet og skip, hurtigbåt og ferjer er avgjørende for kystbefolkningen, kommer man ikke utenom at Norges viktigste samferdselsnett er veien.

Disse medlemmer konstaterer likevel at veinettet koster tid, penger, slitasje og ergrelser. Veinetet koster næringslivet fortjeneste, markedsandeler og leveranser. Og verst av alt koster veinettet 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 vei-

nettet 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 at et markedsstyrt transportnett hvor de forskjellige transportformene utnytter sine sterke sider i et samspill, med intermodale knutepunkter som sikrer "sømløs" overgang for personer og gods, vil ha potensial til å effektivisere næringslivets logistikk verdt 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.

Nytenking, modernisering, samordning og effektivisering er like viktig for disse medlemmer som økte investeringer, dersom potensialet som ligger i "samferdselens tiår" skal hentes ut. Med ett "Transportdepartement" med ansvar for all transport på land, sjø og i lufta, og ett transportdirektorat med ansvar for hele transportinfrastrukturen, kan det legges til rette for samordning og effektiv gjennomføring. En gjennomføring basert på realisering av først og fremst høy standard på hovedårene i form av stamveinetet, trafikksystemene i og rundt de store byene og knutepunktene mot andre transportmidler.

Disse medlemmer har ikke som utgangspunkt for Fremskrittspartiets samferdselsbudsjett for 2009 at transport og mobilitet er noe negativt som bør forhindres. Økt transport som følge av et bedre og mer tilrettelagte tilbud innenfor person- og godstransporten, må tvert imot oppfattes å imøtekomme et reelt transportbehov, som tidligere ikke har kunnet realiseres innenfor praktiske eller økonomiske rammer. Likevel må det legges vekt på å minimalisere de negative effektene fra samferdselen gjennom positive stimulerings tiltak, omfattende satsing på flere former for sikkerhet og generelt store investeringer i effektiv, sikker og miljøvennlig godstransport, samt individuell så vel som kollektiv persontransport.

Disse medlemmer har merket seg at transportsektoren er plassert langt ned på listen over sektorer hvor det er realistisk å få til utslippskutt som monner av FNs klimapanel. En artikkel fra TØI viser til at økonomiske tiltak mot veitrafikken for å gi store reduksjoner i CO₂-utslipp krever dramatisk økte kjørekostnader. Disse medlemmer viser til at utslippsreduksjonene beregnes å komme som resultat av redusert mobilitet snarere enn fra overgang til kollektive transportmidler. Det konkluderes med at "Virkemidler som stimulerer til innkjøp av nye kjøretøy

med lavt drivstofforbruk kan i så måte vise seg mer effektive enn virkemidler som tar sikte på å redusere trafikk, og endre transportmiddelvalg". Disse medlemmer vil hevde at særnorske avgifter, skatter, restriksjoner og påbud ikke styrker vekstevnen i norsk økonomi. Disse medlemmer peker på at Norge er avhengig av den økonomiske veksten både for velferdsutviklingen og for den teknologiutviklingen vi trenger for å bidra til en mer bærekraftig fremtid.

Disse medlemmer har også registrert at LO og NHO i fellesskap har formulert 10 krav til den kommende NTP 2010–2019 som er svært sammenfallende med virkemidlene i Fremskrittspartiets eksisterende politikk, moderniserings- og fornyelsesforslag i denne innstillingen, og som Fremskrittspartiet planlegger videreført inn i neste NTP-periode 2010–2019:

1. JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENTET, UTDRAK
FRA BUDSJETTKAPITTEL 456 NØDNETT

Disse medlemmer er opptatt av at det i forbindelse med etableringen av felles nødnett, må stilles krav om muligheter til på god måte å kunne få overført både bilder og data med god kapasitet. Disse medlemmer peker på de uvurderlige verdiene det vil ha dersom man kan få levende bilder fra for eksempel et ulykkessted. Disse medlemmer mener at når man nå etablerer et kostbart og fremtidsrettet nødnett, er det viktig at man legger til grunn nødetatens behov både i dag og i fremtiden. Disse medlemmer forutsetter at innfasingen skal skje i henhold til Stortingets tidligere vedtatte fremdriftsplan, og vil videre peke på at man må få en rask og god evaluering etter at man har etablert første fase av utbyggingen.

2. FISKERI OG KYSTDEPARTEMENTET, UTDRAK
FRA BUDSJETTKAPITTEL 1062 OG 4062

Disse medlemmer minner om at befolkning og næringsliv har behov for en konkurransedyktig sjøtransport. Dette vil være av vesentlig betydning for å sikre dagens og fremtidens bosetting og næringsliv langs kysten.

Disse medlemmer vil vise til sikker transport på havet og langs kysten er en forutsetning – og av avgjørende betydning – for at næringslivet skal bestå, særlig tatt i betraktning at Norge er et langstrakt land med mange og lange fjorder. Skip som transportmiddel er effektivt, og er derfor en viktig del av norsk samferdsel. Derfor er det viktig at arbeidet med utbygging, merking og utdyping av farleder, skjer på en mer effektiv måte. På kort sikt er utbedringsbehovet av farleder på 300–400 mill. kroner.

Disse medlemmer ønsker derfor å satse på en raskere utbedring enn Regjeringen foreslår, og

legger til grunn at økt bruk av konkurranse vil frigjøre midler slik at utbedring av farledene kan fremskyndes.

Disse medlemmer er opptatt av å sikre en viktig og nødvendig redningstjeneste og beredskap – herunder oljevernberedskap – langs hele kysten. Disse medlemmer ser med sterk bekymring på Regjeringens manglende vilje til å gi rammevilkår til Redningsselskapet som sikrer operativ drift av alle deres fartøyer.

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 er kjent med at Redningsselskapet har signalisert at dersom Regjeringen ikke øker tilskuddet til selskapet, vil dette bidra til at Redningsselskapet må redusere sin beredskap og aktivitet. Disse medlemmer mener at dette vil bidra til at tryggheten for alle som bor og ferdes langs kysten vil svekkes. Disse medlemmer mener dette er uholdbart. Disse medlemmer viser derfor til Fremskrittspartiets forslag til statsbudsjett, hvor det foreslås å øke bevilgningene til Redningsselskapet med 20 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer ber Regjeringen følge utviklingen i 2009, og vurdere om tilskuddet må økes.

Disse medlemmer er videre sterkt opptatt av å sikre at havnene får gode rammevilkår, og at avgifter kun skal kreves inn etter selvkostprinsippet.

Disse medlemmer ser med bekymring på konkurransesituasjonen når norske myndigheter stadig pålegger brukerne av havnene økte avgifter, bl.a. til sikkerhetstiltak. I likhet med for øvrig infrastruktur mener disse medlemmer at nødvendige og pålagte investeringer til slike formål må dekkes over de offentlige budsjetter. På bakgrunn av det høye kostnadsnivået i Norge må man ta vare på alle muligheter for billig og effektiv varetransport. Videre understreker disse medlemmer at offentlige og private havner må likestilles.

3. SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i samferdselspolitikken vil arbeide for effektive, sikre og miljøvennlige transportnett.

Disse medlemmer mener at transport av varer og passasjerer derfor bør skje i form av fri konkurranse.

Disse medlemmer mener at veiinvesteringene må økes betydelig i årene fremover idet prosjektkalkyler nå mer enn noen gang før viser at investering i veier er en lønnsom samfunnsøkonomisk

investering. Disse medlemmer mener at det derfor er naturlig å revurdere en rekke samferdselsprosjekter som tidligere ble definert som ulønnsomme med bruk av altfor høy kalkulasjonsrente og lav trafikkvekst, samt å øke investeringsvolumet.

Disse medlemmer vil peke på at norske transportbedrifter må gis levelige rammevilkår for å sikre en effektiv og levedyktig transportnæring, slik at ikke de store utenlandske transportører får fritt spill på vårt innenlandske transportmarked, og for å unngå at norske transportører flagger ut til billigere land. Disse medlemmer mener at sikring av norske arbeidsplasser i både by- og landdistrikter blir en naturlig konsekvens hvis rammevilkårene er stabile og levelige.

I et land som Norge med lange avstander og spredt bosetting, er et godt utbygd veinett med høy standard avgjørende for at landets næringsliv vil kunne fungere på en effektiv måte.

Disse medlemmer er bekymret for utviklingen hvor samferdselen får stadig reduserte andeler av offentlige budsjetter, og legger til grunn i sitt forslag til statsbudsjett for 2009 at denne trenden snus, og at det i fremtiden satses mer på utbygging av spesielt veinettet.

Disse medlemmer mener konkurranse er et sunt virkemiddel for å få best mulig produkt ut av minst mulig ressursbruk. Samferdsel egner seg særdeles godt for konkurranse, og disse medlemmer ønsker å bruke dette virkemiddelet i størst mulig utstrekning og hvor det er formålstjenlig.

Disse medlemmer ønsker at kollektive transporttilbud i størst mulig grad skal utføres av private bedrifter etter markedsøkonomiske prinsipper. I de områder hvor det ikke er mulig å drive kollektivtransport med overskudd, og hvor det offentlige av spesielle grunner ønsker å opprettholde dette med subsidier, mener disse medlemmer at tilbudet skal basere seg på konkurranse mellom transportelskapene på anbudsbasis om å dekke de spesifiserte transportbehov

Luftfartsformål

Disse medlemmer viser til at konkurransen på det innenlandske markedet har ført til en kraftig reduksjon i prisnivået for flyreiser. Disse medlemmer mener at fokus på fjerning av konkurransehindrede regler må fortsette, med lavere priser og bedre tilbud på flyreiser som mål.

Disse medlemmer ønsker å opprettholde et godt flytilbud rundt om i landet, men dette tilbudet må basere seg på konkurranse og til enhver tid være tilpasset det reelle behovet for flytransport. Videre legges det til grunn at hvis ulønnsomme flyplasser skal opprettholdes, må dette gjøres ved bevilgninger over statsbudsjettet, og ikke gjennom et system hvor

andre flypassasjerer må betale en ekstra flyplassavgift slik systemet har vært frem til i dag.

Disse medlemmer mener at Avinor AS bør driftes som et "non profit"-selskap, hvor et overskudd tilbakeføres brukerne i form av lavere avgifter. Disse medlemmer vil derfor vurdere hvorvidt Avinors selskapsform er optimal for fremtidig styring av norsk luftfart. I denne sammenhengen bør en oppsplitting av selskapet vurderes. Målet med en slik vurdering er komme ut av dagens uheldige situasjon hvor Avinor i en monopolrolle kan videreføre alle sine pådratte kostnader uavhengig av egen effektivitet over på flyselskapene og derved passasjerene. Dette innebærer at prisen som passasjerene betaler på lønnsomme flyplasser presses kunstig høyt i forhold til reelle kostnader.

Disse medlemmer vil ha like konkurransevilkår for lufthavnene, og tar avstand fra at private lufthavner pålegges restriksjoner gjennom myndighetsvedtak, hvor hensikten åpenbart er å skjerme Avinors flyplasser for sunn konkurranse.

Disse medlemmer understreker at flysikkerheten er styrende for effektivisering og omorganisering, herunder at best tilgjengelig utstyr brukes og at tilstrekkelig kvalifisert mannskap finnes.

Jernbaneformål

Disse medlemmer ønsker en politikk som vil bidra til å sette jernbanen i stand til å møte de utfordringene og den konkurransen som eksisterer, og som bare vil forsterkes. Disse medlemmer vil vise til at det i løpet av de siste årene har blitt gjennomført en rekke utredninger for å se på hvilke deler av jernbanenettet som ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt, og resultatene på enkelte strekninger er svært klare.

Disse medlemmer er av den oppfatning at jernbanen i større grad bør få legge ned samfunnsøkonomisk ulønnsomme strekninger, og konsentrere seg om de strekningene hvor man har muligheter for å drive samfunnsøkonomisk lønnsomt. Dette vil også bety at man vil få større effekt av hver offentlig krone som skytes inn i den norske jernbanen, noe som for disse medlemmer er et sentralt punkt. Jernbanestrekninger hvor persontransporten overføres til vei-transport vil i tillegg, etter disse medlemmers syn, gi brukerne et forbedret tilbud når veinettet opprustes til effektive, sikre og miljøvennlige transportåre for så vel kollektiv som individuell transport. Disse medlemmer mener at det er det ulogisk å satse ensidig på togtransport der mange av kundene velger å reise med buss.

Disse medlemmer mener at jernbanen i større grad har behov for å forholde seg til konkurranse, slik de øvrige transportsektorene for lengst har måttet gjøre. Dette er ikke noe negativt, men kan

være det som trengs for å vitalisere jernbanen og bidra til å gjøre den samfunnsøkonomisk lønnsom. For å oppnå økt konkurranse, kutt i subsidier og en samfunnsøkonomisk lønnsom jernbane, vil disse medlemmer utnytte jernbanens sterke sider:

- Godstransport over lange distanser.
- Persontransport i tettbefolkede områder.

Disse medlemmer viser derfor til forslaget om infrastrukturfondet, og øremerkingen av en del av avkastningen fra "Oljefondet" til sikker og forutsigbar finansiering av samferdselsnettene i Norge. Dette muliggjør fullt ut dobbeltsporprosjekter og kapasitetsøkende tiltak i og omkring våre høytrafikkerte byområder. Allerede etter første år gir infrastrukturfondet rom for varig og forutsigbar opptrapping av investeringer i dagens jernbanenett.

Disse medlemmer mener at det innenfor drift og vedlikehold ligger et betydelig effektiviseringspotensial, som kan realiseres ved å videreføre de omstillingsprosjekter Regjeringen ved sin tilfredelse avlyste. Disse medlemmer vil peke på at i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2009 opprettholdes midlene til vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen på samme nivå som Regjeringens forslag. Disse medlemmer forutsetter et forsiktig potensial for effektivisering ved konkurranse innenfor driften som vil gi mer effektiv ressursbruk.

Tilsvarende mener disse medlemmer at konkurranse også om persontransporten, i likhet med godstransporten, vil gi bedre kvalitet til lavere pris for brukerne og det offentlige.

Disse medlemmer viser til at med redusert persontransport på ulønnsomme strekninger vil kapasiteten for godstransport på jernbanen øke kraftig, selv uten omfattende og kostbar utbygging.

Ferjetransport

Disse medlemmer mener at ferjedrift er en naturlig del av det offentlige veinettet 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 har registrert at flere eksportører og trafikkselskaper rundt om i landet klager på at det er for få ferjeavganger, noe som fører til ekstra kostnader for næringslivet. Dette fører igjen til at de taper i konkurransen med andre og med utlandet.

Disse medlemmer understreker at der det ut fra samfunnsmessige årsaker er viktig å opprettholde

ulønnsomme ruter, skal disse gjøres lønnsomme ved statstilskudd, og legges ut på anbud.

Disse medlemmer viser til Dokument nr. 8:54 (2006–2007) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Harald T. Nesvik, Kenneth Svendsen og Arne Sortevik om å igangsette prøveprosjekt med gratis riksveiferjer på én strekning i hvert av fylkene Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal samt Nordland. Forslaget ble avvist av de øvrige partiene.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sitt alternative statsbudsjett for 2008 satte av penger til en omfattende prøveordning med gratis riksveiferjesamband på strekningene:

- E39 Solevåg–Festøy i Møre og Romsdal
- E6 Bognes–Skarberget i Nordland
- E39 Lote–Anda i Sogn og Fjordane
- Rv 544 Sunde–Ranavik–Skjersholmane (Hodnanes/Jektevik) i Hordaland.

Disse medlemmer viser til at også dette forslaget ble avvist av de øvrige partiene. Disse medlemmer viser til at kostnader knyttet til ordning, er utredet av Møreforskning i rapport fremlagt i desember 2006. I statsbudsjett for 2008 sa Regjeringen (side 60):

"Med bakgrunn i bl.a. de kostnadmessige aspektene har regjeringen fortsatt spørsmålet om eventuelt gratisferjer til vurdering. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken når den er nærmere avklart."

Disse medlemmer peker på at spørsmål om gratisferjer ikke omtales i statsbudsjettet for 2009. Disse medlemmer viser til at samferdselsministeren i brev av 9. mai 2007 til transport- og kommunikasjonskomiteen vedr. Dokument nr. 8:54 (2006–2007) karakteriserte forslaget om å sette i gang prøveordning med gratisferjer slik:

"Forslaget må karakteriseres som noe lettvindt da man vil starte opp uten å sikre at de utvalgte samband gir mest erfaringsgrunnlag i forhold til de ressurser som settes inn. Det må også lages et praktisk opplegg for gjennomføring av forsøket, herunder for forsøkets varighet og opplegget for evaluering. Dette forhold er ikke berørt i forslaget."

Disse medlemmer peker på at Regjeringen nå har hatt langt tid til å forberede forsøk med gratisferjer uten at noe har skjedd. Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiet fortsatt ser på riksveiferjer som en del av riksveien, og derfor vil gjøre bruken av riksveiferjer gratis.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om gjennomføring av forsøk med gratis riksveiferjer på ferjestrekninger i flere fylker."

VEIFORMÅL

Disse medlemmer viser til at bevilgningene til veginvesteringer etter Regjeringens fremlagte budsjettforslag fremdeles ligger 638 mill. kroner lavere enn flertallsvedtaket i Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan, og at investeringsmidler er overført til vedlikeholdsposten – uten at veksten i vedlikeholdsetterslepet på riksveiene er stanset. Dette viser nok et eksempel på at samferdselsatsingen, også fra dagens regjering, er helt utilstrekkelig i forhold til virkelighetens behov.

Disse medlemmer viser videre til svar fra Samferdselsdeputet i brev av 24. november 2009 på spørsmål nr. 3 fra transport- og kommunikasjonskomiteen.

Disse medlemmer viser til at i dette svaret går det fram at følgende prosjekter har lavere statlige bevilgninger i perioden 2006–2009 enn i Statens vegvesens handlingsprogram for denne perioden:

Prosjekt	Mill. 2009-kroner	Avvik
<i>Post 30 Stamveger</i>		
E6 Svingenskogen–Åsgård (korridor 1) ¹⁾	-454	
Rv 2 Kongsvinger–Nybakk (korridor 2) ^(*)	-65	
E18 Frydenhaug–Eik (korridor 3)	-33	
E18 Kopstad–Gulli (korridor 3)	-151	
Rv 150 Ulvensplitten–Sinsen (korridor 3)	-458	
E39 Vigeland–Osestad (korridor 4) ^(*)	-24	
E39 Eiganestunnelen (korridor 4) ^(*) 2)	-98	
E39 Jektevik–Sandvikvåg (korridor 4)	-33	
E39 Svevatjørn–Rådal (korridor 4) ^(*)	-141	
E39 Vågsbotn–Hylkje (korridor 4)	-13	
E39 Torvund–Teigen (korridor 4)	-24	
E39 Kvivsvegen (korridor 4)	-36	
E39 Renndalen–Staurset (korridor 4)	-64	
E16 Fylling Steinsfjorden (korridor 5) ^(*)	-108	
Rv 7 Ramsrud–Kjeldsbergvingene (korridor 5)	-53	
E6 Hovinmoen Dal/Skaberud–Kolomoen (korridor 6)	-33	
E136 Flatmark–Monge–Marstein (korridor 6) ^(*)	-11	
E6 Majavatn (korridor 6) ^(*)	-46	
<i>Post 30 Øvrige riksveger</i>		
Rv 161 Carl Berners plass–Bindernveien (Oslo) ^(*)	-87	

Rv 168 Bogstadveien (Oslo)	-48
Rv 47 T-forbindelsen (Rogaland) ^(*)	-117
Rv 557 Ringveg vest (Hordaland)	-65
Rv 567 Hauge–Lonevåg (Hordaland)	-22
Rv 616 Bremangersambandet, fase 2 (Sogn og Fjordane)	-34
Rv 78 Toventunnelen med tilknytninger (Nordland)	-27
Rv 86 Internveg Torsken (Troms) ^(*)	-31
<i>Post 31 Rassikring</i>	
Rv 13 Bugjelet–Brimnes (Hordaland)	-34
Rv 55 Naustbukttunnelen (Sogn og Fjordane)	-35
Rv 60 Hellesylt–Strekanetunnelen (Møre og Romsdal)	-12

¹⁾ Avviket skyldes i hovedsak omprioritering av statlige midler til E18 Krosby–Knapstad.

²⁾ Avviket skyldes omprioritering av statlige midler til E39 Stangeland–Sandved.

^(*) Startes seinere enn lagt til grunn i handlingsprogrammet.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2009, hvor full statlig finansiering for å realisere alle disse prosjektene ligger inne.

Disse medlemmer merker seg at selv om enkelte avvik skyldes omprioriteringer og senere oppstart, fremstår prosjekter for tett på 1,1 mrd. kroner som manglende i forhold til planverket. Disse medlemmer vil peke på at dette underbygger at målsettingene i gjeldende NTP for investeringer i riksveiene langt fra er oppnådd.

Disse medlemmer merker seg den manglende satsning på riksveinettet som dette innebærer. Regjeringen peker på et betydelig behov på store deler av veinettet, særlig for å øke fremkommeligheten og trafikksikkerheten. Likevel vil forbedringen av sikkerhet for liv og helse, av fremkommelighet og konkurranseforhold for næringslivet som et tids- og kapasitetsmessig oppgradert veinett kan gi, igjen utebli. Disse medlemmer merker seg spesielt mangelen på midler for å sikre oppstart av, eller forsere fremdriften i viktige stamveiprosjekter av nasjonal betydning, slik som høyhastighetsveinett mellom de største byene og trafikksystemene rundt disse. Videre finner disse medlemmer det helt unødvendig å basere det aller meste av nye investeringer i riksveinettet på bompengefinansiering, og direkte urimelig å benytte slike midler til andre formål enn veistrekningen de er innkrevd ved.

Disse medlemmer vil peke på at de 29 prosjektene som ligger i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006–2009, og som er pekt på tidligere i innstillingen, er prosjekter som i stor grad er ferdige

til oppstart og som kan startes opp ved å benytte den nye låneordningen for vei- og jernbaneinvesteringer som Fremskrittspartiet legger opp til.

Disse medlemmer viser derfor til Fremskrittspartiets merknader i Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan, som også ble videreført i Fremskrittspartiets alternative forslag til samferdselsbudsjett for 2006, 2007 og 2008. Disse medlemmer viser til at de dokumenterte behovene innenfor veisektoren på ingen måte er blitt mindre, og fastholder Fremskrittspartiets primærforslag om en storsatsing på veiformål med 7,5 mrd. kroner mer per år enn regjeringen Bondevik IIs forslag til Nasjonal transportplan la opp til. Midlene i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett innrettes primært mot anvendelse til riksveiiinvesteringer med en økning på 8,17 mrd. kroner i forhold til Regjeringens forslag, økt vedlikehold, til sikkerhetstiltak som midtdelere og til rassikring med en økning som mer enn fordobler regjeringens forslag. Fremskrittspartiet oppfyller derved veisatsingen i Nasjonal transportplan slik den virkelig ble vedtatt i Stortinget, og tar også igjen etterslep fra tidligere år både på vedlikehold, veiinvestering og rassikring.

Videre har disse medlemmer merket seg fremleggelsen av stamveitredninger fra Vegdirektoratet, hvor behovet for et tidsmessig og funksjonelt stamveinett iht. veinormalene oppgis å ville koste 230 mrd. kroner og ta 50 år å realisere med Regjeringens bompengebaserte investeringsnivå. Disse medlemmer ønsker å peke på muligheter for å forberede et løft med start fra 2009, og viser til Fremskrittspartiets forslag om dette i alternativt forslag til statsbudsjett. I tillegg vises det til Fremskrittspartiets forslag om å innføre prosjektfinansiering i Norge

basert på at etatene får tilgang til rimelige, statlige lån som tilbakebetales over anleggets levetid med bevilgninger i de årlige statsbudsjettene.

Disse medlemmer vil vise til at Fremskrittspartiets bevilgninger til investering i samferdsel vil resultere i at de vesentligste deler av stamveinettet kan oppgraderes på 20 år i stedet for dagens 50-årsperspektiv – uten bruk av bompenger. Videre skaper planen rom for utbygging av viktige deler av det øvrige riksveinettet.

Disse medlemmer viser også til at fordelingen av rammetillegg til stamveier, og til fylkesfordelt rammetillegg er basert på Fremskrittspartiets primære forslag til budsjettramme i Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan 2006–2015, hvor Fremskrittspartiets fordeling av ressursene til stamveiene og fylkesfordelt ramme i denne 10-årsperioden er brukt som fordelingsnøkkel. Disse medlemmer bemerker at fordelingen uttrykker de årlige gjennomsnittlige investeringer over 10 år for hver korridor/riksvei. Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiets totale årlige ramme står fast, men partiets prioriteringer for de enkelte stamveiene og fylkene må til enhver tid kunne tilpasses. I praksis betyr dette at de beløp som er satt opp under de enkelte stamveiene/fylkene årlig, vil kunne overføres innbyrdes på grunnlag av de til enhver tid gjeldende prioriteringer for å sikre effektiv fremdrift av igangsatte prosjekter.

Disse medlemmer understreker at Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan i utgangspunktet vil være basis for grunnlaget til fordeling inntil en ny oppdatert Nasjonal transportplan blir vedtatt.

Fremskrittspartiets forslag til fordeling av økning på stamveirute (mill. kroner)

Stamveikorridorer	Korridor	Forslag St.prp. nr. 1 (2008–2009)	Tillegg FrP	SUM m/FrP:
1	E6 Oslo–Svinesund/Kornsjø	340	111	451
2	E18 Oslo–Ørje/Magnor	343,2	553	896
3	Oslo-Grenland–Kristiansand–Stavanger	647,2	810	1 457
4	Stavanger-Bergen–Ålesund–Trondheim	616,4	717	1 333
5	Oslo-Bergen/Haugesund /Sogn/Florø	340,4	610	951
6	Oslo-Trondheim/ Ålesund/Måløy	705,9	1431	2 137
7	Trondheim–Bodø	169,5	893	1 062
8	Bodø-Narvik–Tromsø–Kirkenes arm Lofoten	109	837	946
Totalt stamveiruter		3 271,6	5 961	9 233

Fremskrittspartiets forslag til fordeling av økning på øvrige riksveier (mill. kroner)

Fylkesfordelt ramme til "øvrige riksveier"	Forslag St.prp. 1 (2008–2009)	Tillegg FrP	Sum m/FpP
Østfold	78	112	190
Akershus	213,5	240	454
Oslo	260	240	500
Hedmark	53	128	181
Oppland	50	128	178
Buskerud	169	128	297
Vestfold	69,5	152	222
Telemark	100	192	292
Aust-Agder	47	80	127
Vest-Agder	106	80	186
Rogaland	222	112	334
Hordaland	318	64	382
Sogn og Fjordane	116	64	180
Møre og Romsdal	152	96	248
Sør-Trøndelag	88	80	168
Nord-Trøndelag	117	80	197
Nordland	96	96	192
Troms	72	80	152
Finnmark	48	49	97
Sum	2 375	2 205	4 580

Disse medlemmer vil vise til at for rassikring er Regjeringens forslag brukt som fordelings-

nøkkel for Fremskrittspartiets økning, og det forutsettes at denne kan justeres iht. faglige prioriteringer.

Fremskrittspartiets forslag til fordeling av økning på rassikring (mill. kroner)

Fylkesfordelt ramme til rassikring	Forslag St.prp. 1 (2008–2009)	Tillegg FrP	Sum m/FpP
Oppland	2,2	3	5
Buskerud	1,6	2	4
Telemark	8,4	11	19
Aust-Agder	9,6	12	22
Vest-Agder	6	8	14
Rogaland	36	45	81
Hordaland	45	57	102
Sogn og Fjordane	138,5	175	312
Møre og Romsdal	46,2	58	104
Sør-Trøndelag	8	10	18
Nord-Trøndelag	1	1	2
Nordland	24	30	54
Troms	61	77	138
Finnmark	55	69	124
Totalt rassikring	442,5	558	1 000

Disse medlemmer viser til at Regjeringen fastslår at "transportinfrastruktur er et offentlig ansvar, og at utbygging av infrastruktur er avgjø-

rende for vekst og utvikling i lokalsamfunn og næringsliv". Disse medlemmer finner det derfor svært spesielt at ikke forslaget til samferdselsbud-

sjett, og i særdeleshet ikke forslaget til riksveiinves-
teringer, gjenspeiler det ansvaret Regjeringen selv
peker på eget ansvar for.

Disse medlemmer viser også til SINTEF-
rapport A07034 fra februar 2007 – "Miljømessige
konsekvenser av bedre veier", som dokumenterer at
effektive og sikre veier også er miljøvennlige veier.

2.2.3 Generelle merknader fra Høyre

Komiteens medlemmer fra Høyre viser
til at Høyre i sitt alternative statsbudsjett foreslår å

bevilge 29 048 337 000 kroner på rammeområde 17,
som er 979 000 000 kroner mer enn det som følger av
Regjeringens forslag. I tillegg har disse medlem-
mer foreslått et vedlikeholdsfond for samferdsels-
formål på 40 mrd. kroner, omtalt under, samt en
rekke strukturtiltak og forslag til alternativ organisering
og finansiering som vil gi Norge bedre infra-
struktur, raskere.

Disse medlemmer viser til Høyres alterna-
tive forslag til statsbudsjett i Budsjett-innst. S. I
(2008–2009), samt tabellen nedenfor:

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp	Høyre
1062		Kystverket	1 708 290	1 708 290	1 733 290
				(0)	(+25 000)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	398 100	398 100	394 100
				(0)	(-4 000)
	70	Tilskudd Redningselskapet	41 000	41 000	70 000
				(0)	(+29 000)
1300		Samferdselsdepartementet	159 000	159 000	148 000
				(0)	(-11 000)
	1	Driftsutgifter	113 600	113 600	102 600
				(0)	(-11 000)
1320		Statens vegvesen	17 035 700	17 035 700	18 035 700
				(0)	(+1 000 000)
	30	Riksveginvesteringer	6 440 900	6 440 900	7 340 900
				(0)	(+900 000)
	31	Rassikring	442 5000	442 500	542 500
					(100 000)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 776 000	1 776 000	1 782 500
					(+6 500)
1330		Særskilte transporttiltak	727 900	727 900	736 900
				(0)	(+9 000)
	60	Særskilt tilskudd til kollektiv- transport	415 800	415 800	424 800
				(0)	(+9 000)
1350		Jernbaneverket	7 073 200	7 073 200	7 023 200
				(0)	(-50 000)
	23	Drift og vedlikehold	3 800 900	3 800 900	3 750 900
				(0)	(-50 000)
1351		Persontransport med tog	1 724 700	1 724 700	1 730 700
				(0)	(+6 000)
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 714 500	1 714 500	1 720 500
				(0)	(+6 000)
		Sum utgifter	30 304 726	30 304 726	31 283 726
				(0)	(+979 000)
Inntekter (i hele tusen kroner)					
		Sum inntekter	2 235 389	2 235 389	2 235 389
				(0)	(0)
		Sum netto	28 069 337	28 069 337	29 048 337
				(0)	(+979 000)

Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett, som inneholder tre viktige hovedelementer:

- Trygghet for hjem og jobb. Høyre fører en ansvarlig økonomisk politikk med lavere skatter for små og store bedrifter for å trygge arbeidsplassene. Høyre senker skattene på vanlige lønnsinntekter for å gjøre det mer lønnsomt å jobbe.
- Ny optimisme. Høyre legger til rette for økt aktivitet i økonomien og større satsing på innovasjon gjennom økte investeringer i veibygging og større satsing på kunnskap og forskning.
- Nye løsninger. Høyre vil modernisere offentlig sektor og gi mer til dem som trenger det mest. Høyre følger opp løftene om mer kvalitet i omsorgen og økt satsing på rehabilitering, og satser på målrettede fattigdomstiltak. Høyre styrker politiet for å gi folk nødvendig trygghet i hverdagen.

Disse medlemmer peker på at forbedret infrastruktur og mer moderne samferdselsløsninger øker mobiliteten og bidrar til å tilfredsstille de transportbehov som finnes i samfunnet. Dette kan gi vekst og utvikling i hele landet. En godt utbygget og vedli-

keholdt infrastruktur gir enkeltmennesker frihet til å kunne forflytte seg på en effektiv og sikker måte innenlands og til utlandet. Infrastrukturen er samtidig viktig for at bedrifter i hele landet skal være konkurransedyktige. Dette gjelder både ved at bedriftene lettere kan tiltrekke seg arbeidskraft, og gjennom reduserte kostnader for å nå markedene.

Disse medlemmer understreker viktigheten av gode veier. Veibygging er både god distriktpolitikk og god næringspolitikk. Bedre veier er også avgjørende for å komme videre mot visjonen om null drepte og varig skadde i trafikken. Disse medlemmer mener at man i økonomiske nedgangstider må bidra til å redusere arbeidsledigheten i blant annet bygg- og anleggssektoren gjennom økt satsing på veibygging. Disse medlemmer mener at det statlige andelen av veiinvesteringene må økes. Manglende investeringer i veier i forhold til målsettingene i Nasjonal transportplan må bevilges på budsjettet for 2009. Disse medlemmer vil derfor øke bevilgningene til veiinvesteringer med hele 1 mrd. kroner i forhold til det som følger av Regjeringens forslag.

Av beløpet 1 mrd. kroner vil disse medlemmer bruke 750 mill. kroner på vegbygging, hovedsakelig på riksveg-/europavegnettet, slik tabellen viser:

Fylke	Vegnummer	Vegnavn	Diverse	Mill. kr
Østfold	E18	Momarken–Melleby (Indre Østfold)	OPS	35
Akershus	E18	Vestkorridoren	Planlegging OPS	20
	rv120	Lillestrømvn (Enebakk)	Gang-/sykkelvei	5
	rv169	Hølandsvn (Gansdalen)	Trafikksikkerh.tiltak	5
Oslo	rv168	Griniveien (Røatunnel)	Prosjektering	20
	E18	Mosseveien i tunnel	Prosjektering	20
Hedmark	rv2	Skarnes–Kongsvinger	Oppstart	30
Oppland	E16	Bagn–Fønhus (Valdres)		40
Buskerud	rv7	Sokna–Ørgenvika	OPS	50
Vestfold	rv 312	Semslinna	Midtdeler	5
	rv 308	Jarlsberglinna	Midtdeler	5
	rv 305	Sandefjordsveien	Midtdeler	5
Telemark	E18	Stathelle–Dørdal (Bamble)		50
Aust-Agder	rv 9	Tveit–Langeid (Setesdal)		20
Vest-Agder	rv 451	Hamre–Kjevik	Oppstart	25
Rogaland	E39	Helleland–Skjebadalen		40
	rv 13	Osberg–Kilane		20
	rv 44	Hinnasvingane		10
Hordaland	E16/rv 13	Vossapakko		40
	E39	Boravik–Sandvikvåg	Ferdigstilling	40
	E39	Os–Bergen	OPS	20

Fylke	Vegnummer	Vegnavn	Diverse	Mill. kr
Sogn og Fjordane	rv 616	Kolset-Sørdal (Bremanger II)	Oppstart	20
	rv 60	Olden-Innvik	Planlegging	5
Møre og Romsdal	E136	Vågetunnelen-Tresfjordbrua	Oppstart	40
Sør-Trøndelag	rv 717	Sund-Bradden	Oppstart	15
	rv 714	Bergsbakken	Oppstart 2. halvår	25
Nord-Trøndelag	E6	Langstein-Stjørdal (Svemarka-Tillerkrysset)		20
Nordland	E6	Storforshei-Saltfjellet (Dunderlandsdalen)		43,5
	rv 81	Svolvær- Skutvik	Riksvegferjetilskudd	6,5
Troms	rv 83	Tjeldsund Bru-Harstad		30
Finmark	E6	Storsandnes-Alta	OPS	40
Vegbygging totalt				750

I tillegg vil disse medlemmer bevilge 100 mill. kroner mer enn Regjeringen til midtdele og andre trafikksikkerhetstiltak, 50 mill. kroner til belønningsordningen for tryggere skolevei og 100 mill. kroner til rassikring, slik at den totale ekstrasatsingen fra Høyre beløper seg til 1 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil i tillegg etablere et vedlikeholdsfond til samferdselsformål på 40 mrd. kroner. Dette vil gi en årlig avkastning på 2 mrd. kroner som disse medlemmer vil bruke for å møte noen av utfordringene med det store etterslepet på vedlikehold av vei- og jernbanenettet.

Disse medlemmer fremmer dette forslaget:

"Stortinget ber Regjeringen etablere et vedlikeholdsfond til samferdselsformål på 40 mrd. kroner. Den årlige avkastningen skal komme i tillegg til ordinære bevilgninger, og benyttes til å møte utfordringene med det store etterslepet på vedlikehold av vei- og jernbanenettet."

Disse medlemmer mener at gode kollektivløsninger er viktig for et smidig transportsystem. Disse medlemmer viser til den svært vellykkede satsingen fra regjeringen Bondevik II med den såkalte belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Disse medlemmer vil ha en sterkere satsing enn Regjeringen på kollektivtransport i de store byene, for å redusere bilbruk og øke kollektivandelen. Statlig tilskudd til kollektivtiltak i distriktene kan ikke kompensere for bedre og sikrere veier. Disse medlemmer foreslår å øke bevilgningen til belønningsordningen i byene med 30 mill. kroner i 2009. I tillegg prioriterer disse medlemmer å finansiere en ungdomsrabatt på 50 pst. på NSB og øvrige kollektivtilbud i hele landet.

Disse medlemmer er opptatte av å finne nye løsninger som kan gi raskere og mer rasjonell utbyg-

ging, drift og vedlikehold av veianlegg. Disse medlemmer ser at Regjeringens varslede modell for bygging av infrastruktur, "prosjektfinansiering", er skrinlagt. Dette gjør det enda viktigere å jobbe videre med bygging av vei gjennom offentlig-privat samarbeid (OPS). Erfaringene fra de første OPS-prosjektene som er fullført er så gode, blant annet med halvert byggetid og bedre kostnadskontroll, at disse medlemmer mener modellen bør videreføres på egnede strekninger.

Disse medlemmer mener at konkurranse i jernbanesektoren er viktig for å sikre et best mulig tilbud til brukerne med de ressursene som er tilgjengelige. For eksempel har økt konkurranse innen persontransport på Gjøvikbanen vært en stor suksess. Gjøvikbanen har etter konkurranseutsettingen fått et tilbud med mye bedre kvalitet, stor økning i antall avganger og universell utforming, slik at den nå er tilgjengelig også for funksjonshemmede. Mer bruk av anbud med kontraktvilkår og sanksjoner kan vise seg å være et mer egnet og effektivt verktøy for å sikre den offentlige tjenestekvalitet, med hensyn til f.eks. universell utforming, fremfor lovfesting av rettigheter. Disse medlemmer foreslår konkurranseutsetting av persontransport på jernbane på flere strekninger som i dag drives av NSB.

Disse medlemmer har fremmet forslag om en handlingsplan for flere kryssingsspor på jernbanen. Med flere kryssingsspor vil vi øke kapasiteten i jernbanenettet. Dette vil øke mulighetene til å overføre mer av godstrafikken fra vei over på jernbane. Under forrige regjeringsperiode ble det gjennomført en rekke tiltak som medførte en økning i godstransport på jernbane med 80 pst. i løpet av 4 år. Disse medlemmer ønsker økt konkurranse ved utbygging, drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur, for å sikre midler til jernbaneinvesteringer. Konkurranseutsetting er ikke noe nytt i jernbanesektoren. Tall fra Jernbaneverket for de siste årene viser at det

aller meste av Jernbaneverkets investeringer og en stor andel av vedlikeholdet har vært konkurranseutsett. Den omstillingen og konkurranseutsettingen som Stortinget vedtok høsten 2004, og som ble satt i verk i 2005, førte til lavere kostnader for flere vedlikeholdsoppdrag på jernbanenettet. Disse medlemmer mener at innsparte midler som følge av konkurranseutsetting bør brukes til å styrke jernbanen. Disse medlemmer peker på at sikkerhet fortsatt skal være et statlig ansvar og ha prioritet nummer én.

Disse medlemmer vil ha en sterkere satsing på oljevernberedskap langs kysten, og foreslår å bevilge 15 mill. kroner ekstra til dette. Kystnaturen er sårbar, og omfattende forurensing kan få langvarige økologiske, trivselsmessige og økonomiske konsekvenser.

Det forekommer årlig en rekke sjøfartsulykker langs norskekysten. Disse medlemmer anerkjenner den meget samfunnsnyttige rollen som Redningsselskapet har ved å bidra til økt sikkerhet for alle som ferdes på sjøen. Disse medlemmer vil derfor øke bevilgningene til Redningsselskapet betydelig i forhold til Regjeringens forslag.

For transport over lengre avstander og til mer spesialiserte oppgaver, er luftfarten og skipsfarten viktige og nødvendige for nasjonen. Disse medlemmer vil bidra til at disse næringene får gode vilkår, slik at de reisende og all last skal kunne transporteres på en sikker og effektiv måte også i fremtiden.

Disse medlemmer mener at gode og pålitelige post- og telekommunikasjonstjenester er av stor betydning for alle. "Post i butikk" har gjennom lokalisering og åpningstider gjort kjernetilbudet til Posten mer tilgjengelig for folk flest. Konkurransen mellom bedrifter innenfor tele- og datatjenester har gitt kundene stadig bedre og rimeligere tjenester. I Norge har vi, relativt sett, stor faglig tyngde innen IKT-næringen, både generelt og innenfor spesialiserte sektorer. Disse medlemmer ønsker å bidra til at denne kompetansen består og kan vokse, både ved å gi bedrifter lavere skatter og avgifter, og ved å stimulere til økt forskning.

2.2.4 Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til merknader, forslag og rammer slik det fremkommer i Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett for 2009, jf. Budsjett-innst. S. I (2008–2009). Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti i sitt alternative statsbudsjett foreslår å bevilge 29 069 400 000 kroner under ramme 17, noe som er 1 mrd. kroner høyere enn det som følger av Regjeringens forslag.

Dette medlem mener det er nødvendig med betydelig økning av de årlige samferdselsbudsjettene. Samtidig mener dette medlem 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 mener det er behov for et finansieringssystem hvor planlagte og påbegynte prosjekter i større grad kan gjennomføres i sammenheng. Dette medlem mener det er nødvendig å legge til rette for nye finansieringsmuligheter og alternative organiseringsformer slik at investeringstakten både på vei og bane kan økes. Dette medlem viser i den forbindelse til Kristelig Folkepartis forslag vedrørende alternativ organisering og finansiering slik det fremkommer i Budsjett-innst. S. I (2008–2009).

Dette medlem vil understreke at samferdsel er et viktig satsingsområde for Kristelig Folkeparti, og viser til at følgende hovedmål ligger til grunn for Kristelig Folkepartis prioriteringer på samferdselsområdet: framkommelighet, tilgjengelighet, trafikk-sikkerhet og miljøhensyn.

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 veier og sviktende kollektivtilbud som resultat.

Dette medlem peker på at trafikk-sikkerhet står sentralt i Kristelig Folkepartis samferdselspolitikk, og viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjettforslag der bevilgningene til utbedring av rastruede strekninger over post 31 på kap. 1320 økes med 150 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag. Dette medlem peker på at rasfaren på norske veier er til stor belastning for befolkningen, og at rasene går oftere og er blitt mer uforutsigbare. Dette medlem mener det er nødvendig med raskere tempo i sikringen.

Dette medlem mener klimatrusselen må tas på alvor og peker på at transport utgjør en av de største utfordringene for bærekraftig utvikling i verden i dag. Miljøbelastningene fra transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er stort og økende. Dette medlem mener jernbanen er nøkkelen i et bærekraftig transportsystem og viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der bevilgningen til jernbaneformål foreslås økt med 300 mill. kroner ut over Regjeringens forslag. 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 vil vise til at kollektivtransport er mange steder ikke er et reelt alternativ til bil. Dette medlem mener derfor det må satses på flere, bedre og sikrere veier. Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen til vedlikehold og investering i riksveinettet på 450 mill kroner ut over Regjeringens forslag.

Dette medlem viser til at Redningsselskapet (NSSR) har gjennomført store omorganiseringer og effektiviseringstiltak grunnet lavere omsetning. Dette medlem viser til at bevilgningen til NSSR, slik det legges opp til fra Regjeringen, verken kompenserer for prisstigning på drivstoff og vedlikehold, eller for den generelle prisstigningen. Dette medlem vil derfor styrke NSSR med 10 mill. kroner.

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 sykkelvei. 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 mener at det bør settes av 100 mill. kroner til dette formålet som en startbevilgning. Dette medlem viser til Budsjett-innst. S. I (2008–2009) der Kristelig Folkeparti fremmet forslag om å opprette en statlig belønningsordning for gang- og sykkelvei, etter modell fra den statlige belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Dette medlem mener en slik ordning skal ha som formål å påvirke transportplanleggingen i kommuner og fylkeskommuner, og fungere som et insentiv for bedre tilrettelegging for gående og syklende.

Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningen under ramme 17 med 1 mrd. kroner utover Regjeringens forslag. Økningen ville gitt rom for å prioritere følgende tiltak:

Beløp (mill. kr)

Jernbaneformål

Strekningstiltak mellom Bergen og Voss, herunder strekningen Stanghelle og Vaksdal	20
Raskt realiserbare prosjekter i InterCity-triangelet	100
Bybane Jæren	6
Planleggingsmidler 2B Moss	25
Fortsatt drift av Bratsbergbanen	12
Planleggingsmidler dobbeltspor Sandnes–Stavanger	20
Planleggingsmidler dobbeltspor Stavanger–Bryne	35
Automatisering av Nordlandsbanen	25
Planleggingsmidler for oppstart av Ringeriksbanen	20
Utbedring av banestrekningen Trondheim–Steinkjer	22
Planleggingsmidler Eidangertunnelen	5
Videreføring av dobbeltspor på Vestfoldbanen	10
	300

Veiformål

Utbedring E39 vest for Kristiansand, herunder flere strekk med midtdele	40
Forsert fremdrift av Lister-pakken	20
Utbedringer av Haukelitunnelene på E134	25
E 18 gjennom Østfold	80
Opprusting av rv 70 Kristiansund–Oppdal	20
Opprusting av E18 gjennom Bamble	40
Breddeutvidelse av rv 3 gjennom Østerdalen	30
Planleggingsmidler rv 60 Olden–Innvik	20
E6 vest for Alta	10
Skarvberg tunnelen	10
Riksveifergesambandet Skutvik–Svolvær	6,5

	Beløp (mill. kr)
Hopen bru på rv 60 mellom Tverrlandet og Bodø	20
Utbedring av rv 614, parsellen Grov–Svelgen	10
Opprusting gamle E10 Guldesfjordbotten–Langvassbukta (Våtvoll)	40
Planleggingsmidler til omlegging av E134 gjennom Kongsberg	13
Oppstartsmidler til Nes bru på E6 ved Grong	10
Utbedring av rv 51, strekningen Leira–Buskerud grense	20
Utbedring av E6 gjennom Gudbrandsdalen	35,5
	450
<i>Tilskudd til gang- og sykkelveier</i>	
Statlig belønningsordning for gang- og sykkelveier	100
	100
<i>Rassikring</i>	
Naustbukttunnelen mellom Øvre Årdal og Årdalstangen og Gullringen i Luster	5
Rv 60 Røyr–Hellesylt	10
Rv 63 Korsmyra	10
Rv 70 Oppdølsstranda	10
Fullføring av sikring på E10 Reinerbringen i Lofoten, samt E10 Fjøsdaalen i Lofoten	10
Sikre utsatte punkt på rv 715 i Sør-Trøndelag	10
Rv 33 Skreifjella	15
Fullføre sikring av Rv 255 Skåbu	20
Forsert rassikring av rv 37 i Rjukan kommune	20
Tysdalstrand på rv 13	10
Rv 551 Løfallstrand–Mauranger	20
Mindre sikringstiltak i Troms	10
	150
<i>Totalt</i>	<i>1 000</i>

Dette medlem viser til at Kristelig Folkepartis budsjettalternativ ble nedstemt ved Stortingets behandling 27. november 2008. Kristelig Folkepartis prioriteringer fremgår av Budsjett-innst. S. I (2008–2009), samt tabellen nedenfor.

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp 2009	KrF 2009
			Utgifter (i hele tusen kroner)		
1062		Kystverket	1 708 290	1 708 290	1 708 290
				(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	1 186 920	1 186 920	1 176 920
				(0)	(-10 000)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	41 000	41 000	51 000
				(0)	(+10 000)
1320		Statens vegvesen	17 035 700	17 035 700	17 635 700
				(0)	(+600 000)
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	7 749 500	7 749 500	7 999 500
				(0)	(+250 000)
	30	Riksveginvesteringer	6 440 900	6 440 900	6 640 900
				(0)	(+200 000)
	31	Rassikring	442 500	442 500	592 500
				(0)	(+150 000)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp 2009	KrF 2009
1330		Særskilte transporttiltak	727 900	727 900	827 900
				(0)	(+100 000)
	71	Tilskudd til gang og sykkelveier	0	0	100 000
				(0)	(+100 000)
1350		Jernbaneverket	7 073 200	7 073 200	7 373 200
				(0)	(+300 000)
	23	Drift og vedlikehold	3 800 900	3 800 900	3 975 900
				(0)	(+175 000)
	30	Investeringer i linjen	3 199 100	3 199 100	3 324 100
				(0)	(+125 000)
		Sum utgifter	30 304 726	30 304 726	31 304 726
				(0)	(+1 000 000)
Inntekter (i hele tusen kroner)					
		Sum inntekter	2 235 389	2 235 389	2 235 389
				(0)	(0)
		Sum netto	28 069 337	28 069 337	29 069 337
				(0)	(+1 000 000)

2.2.5 *Generelle merknader fra Venstre*

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre over rammeområde 17 foreslår å bevilge 978 mill. kroner mer enn det som følger av Regjeringens forslag.

Dette medlem viser til Venstres alternative forslag til statsbudsjett i Budsjett-innst. S. I (2008–2009), samt tabellen nedenfor

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp	Venstre
Utgifter (i hele tusen kroner)					
1062		Kystverket	1 708 290	1 708 290	1 758 290
				(0)	(+50 000)
	1	Driftsutgifter	1 186 920	1 186 920	1 236 920
				(0)	(+50 000)
1301		Forskning og utvikling mv.	238 200	238 200	258 200
				(0)	(+20 000)
	50	Samferdselsforskning	170 200	170 200	190 200
				(0)	(+20 000)
1320		Statens vegvesen	17 035 700	17 035 700	17 329 700
				(0)	(+294 000)
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	7 749 500	7 749 500	7 784 500
				(0)	(+20 000)
	30	Riksveginvesteringer	6 440 900	6 440 900	6 590 900
				(0)	(+165 000)
	31	Rassikring	442 500	442 500	542 500
				(0)	(+100 000)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 776 000	1 776 000	1 785 000
				(0)	(+9 000)
1350		Jernbaneverket	7 073 200	7 073 200	7 679 200
				(0)	(+606 000)
	23	Drift og vedlikehold	3 800 900	3 800 900	3 900 900
				(0)	(+100 000)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp	Venstre
	30	Investeringer i linjen	3 199 100	3 199 100 (0)	3 705 100 (+506 000)
1351		Persontransport med tog	1 724 700	1 724 700 (0)	1 730 700 (+6 000)
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 714 500	1 714 500 (0)	1 720 500 (+6 000)
1560		Spesielle IKT-tiltak	17 463	17 463 (0)	19 463 (+2 000)
	22	Samordning av IKT-politikken	17 463	17 463 (0)	19 463 (+2 000)
		Sum utgifter	30 304 726	30 304 726 (0)	31 282 726 (+978 000)
Inntekter (i hele tusen kroner)					
		Sum inntekter	2 235 389	2 235 389 (0)	2 235 389 (0)
		Sum netto	28 069 337	28 069 337 (0)	29 047 337 (+978 000)

Dette medlem vil peke på at samferdselssektoren må ta sin del av ansvaret for å redusere de nasjonale klimagassutslippene. Dette medlem vil derfor vise til at Venstres hovedprioritet i samferdselspolitikken er å intensivere utbyggingen av en konkurransedyktig infrastruktur for miljøvennlig og ressursparende gods- og persontrafikk. Dette er sammen med å sikre et sikkert transportsystem for alle, en av de viktigste nasjonale oppgavene i de kommende årene.

Dette medlem synes det er positivt at Regjeringen har valgt å videreføre arbeidet med å utrede høyhastighetstog i Norge, men vil peke på at det haster å få en konkret plan for hvordan satsingen skal innrettes og finansieres. Dette medlem viser til at en rekke aktører peker på at en satsing på høyhastighetstog kan starte allerede i dag, gjennom en offensiv oppgradering og fornyelse av det eksisterende jernbanenettet.

Dette medlem vil særlig peke på betydningen av å få realisert InterCity-triangelet med dobbeltspor og prosjekter som bidrar til vesentlig redusert reisetid på de lengre strekningene. På denne bakgrunn viser dette medlem at Venstre i alternativt budsjett foreslår å øke bevilgningene til jernbanen og bybaner med 606 mill. kroner, hvorav 100 mill. kroner avsettes til økt innsats til drift og vedlikehold i Oslo-området.

Dette medlem vil også peke på behovet for at det utvikles og legges til rette for en mer miljøvennlig vegtrafikk. Det er særlig viktig å ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi og miljøvennlige drivstoff. Den forrige regjeringen, Regjeringen Bondevik II, trappet regelmessig opp bevilgningene til forskning, utvik-

ling og demonstrasjon innen hydrogen og biodrivstoff. Dette medlem foreslår i alternativt budsjett å øke bevilgningene til formålet med 20 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Dette medlem mener det er viktig å opprettholde en høy vegstandard med hensyn på trafikksikkerhet og fremkommelighet i byområdene og distriktene. Dette medlem har ingen tro på at det er mulig å bygge seg ut av trafikkproblemene i byområdene, men det er nødvendig å intensivere arbeidet med bedre vedlikehold, fysiske midtskiller og rassikring på riksveg og stamvegnettet dersom vi skal nå målet om null skadde og drepte i trafikken. Dette medlem mener at Regjeringen ligger etter i satsingen på trafikksikkerhet. Dette er skuffende. Flere kilometer med fysiske midtdelere, flere gang- og sykkelveger og økt innsats innen rassikring er avgjørende for å nå målene. Dette medlem foreslår derfor i alternativt budsjett å bevilge 50 mill. kroner til bygging av fysiske midtdelere, 15 mill. kroner til ombygging av rv 60 Olden–Innvik, 100 mill. kroner til en belønningsordning for kommunene til å satse på trygge skoleveger gjennom økt innsats på blant annet gang- og sykkelveger, økt innsats innen rassikring med 100 mill. kroner og økt innsats innen vedlikehold av vegnettet med 20 mill. kroner utover Regjeringens forslag. Flere steder i landet er man bekymret over ferjetilbudet. Dette medlem har merket seg denne uroen, og vil på denne bakgrunn styrke ferjetilbudet med 9 mill. kroner i alternativt budsjett utover Regjeringens forslag.

Dette medlem legger vekt på føre-var-prinsippet i miljøpolitikken. Hovedinnsatsen må derfor legges inn på å forebygge forurensning. Flere steder

langs kysten ligger det "tikkende miljøbomber" – vrak som inneholder miljøskadelige stoffer som kan få alvorlige konsekvenser for det marine miljøet dersom det ikke ryddes opp. Dette medlem mener at Regjeringen så langt har vist en altfor passiv holdning i forhold til å ta tak i dette arbeidet. På denne bakgrunn foreslår dette medlem i alternativt budsjett å øke innsatsen innen fjerning og tømning av vrak som utgjør en miljøtrussel med 50 mill. kroner.

Dette medlem registrerer at tidligere HØYKOM-midler, bevilget over statsbudsjettet til nasjonalt prosjekt for elektronisk byggesaksbehandling, er avviklet. Prosjektet, som har vært et spleiselag mellom næringsaktører, KS og staten vurderes så langt som svært vellykket i de 41 forsøkskommunene, og erfaringene kan bidra til å effektivisere saksbehandlingen av byggesaker i alle kommuner. De er imidlertid avhengig av statens bidrag for å fullføre prosjektet og bringe erfaringene ut. På denne bakgrunn foreslår dette medlem i alternativt budsjett å videreføre prosjektet med en bevilgning på 2 mill. kroner.

Dette medlem viser til at Regjeringen som en oppfølging av klimaforliket foreslår økte bevilgninger til belønningsordningen for kollektivtrafikken i sitt budsjettforslag for 2009. Dette vil styrke kollektivsatsingen i de store byene. Dette medlem er imidlertid skuffet over at man ikke også satser tyngre på øvrig kollektivtrafikk. Dette medlem foreslår i alternativt budsjett derfor å innføre ungdomskort med 50 pst. rabatt i kollektivtrafikken over hele landet, og foreslår på denne bakgrunn å øke bevilgningene til persontransport med tog på 6 mill. kroner. Dette medlem vil i den forbindelse vise til Venstres forslag i alternativt budsjett over rammeområde 18 om et rammetilskudd til kommunesektoren på 28 mill. kroner. Dette medlem vil peke på at Venstres satsing på en trygg og mer miljøvennlig transportsektor i alternativt budsjett summerer seg opp til totalt en påplussing på over 1 000 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

3. SAMFERDSELSDEPARTEMENTET – UTDRAG FRA BUDSJETTKAPITLER SAMT KOMITEENS MERKNADER TIL DISSE

3.1 Sammendrag – Hovedpunkter Samferdselsdepartementet

Regjeringa foreslår eit samferdselsbudsjett for 2009 på om lag 28 mrd. kroner, ein auke på om lag 3,2 mrd. kroner eller 13,1 pst. frå saldert budsjett 2008. Forslaget til samferdselsbudsjett for 2009 er utan tvil blant dei beste i moderne tid.

Samferdsel er noko folk flest er oppteken av. Svært mange er opptekne av utfordringar knytt til standarden på transportinfrastrukturen i Noreg. Vik-

tige stikkord er m.a. trafikktryggleik, rassikring, transportkostnader for næringslivet og at det er mogleg for folk både i by og land til å delta aktivt i samfunnslivet. Regjeringa sitt forslag til samferdselsbudsjett for 2009 inneber eit nytt stort lyft for staten sin innsats både på veg- og jernbaneinfrastruktur.

Budsjettforslaget inneber at løyvingane til Statens vegvesen og Jernbaneverket etter fire år ligg om lag 1,9 mrd. kroner over rammene i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2015. Forslaget til løyvingar for 2009 til Statens vegvesen og Jernbaneverket ligg samla om lag 2,4 mrd. kroner over det årlege rammenivået i Nasjonal transportplan 2006–2015.

Samanlikna med regjeringa Bondevik II sitt forslag til statsbudsjett for 2006 er nivået på løyvingane til Jernbaneverket auka med 2 675 mill. kroner eller 60,8 pst., investeringsnivået er løfta med 1 864 mill. kroner eller 139,6 pst. Samanlikna med regjeringa Bondevik II sitt forslag til statsbudsjett for 2006 er nivået på løyvingane til Statens vegvesen auka med 3 658 mill. kroner eller 27,3 pst., investeringsnivået er løfta med 1 474 mill. kroner eller 24,4 pst.

Foreslått samferdselsbudsjett for 2009 har ein klar klima- og miljøprofil. Dette er i samsvar med signala i St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk. Jernbanen og kollektivtransporten er kraftig styrkt i budsjettforslaget.

I tråd med Regjeringa sin utbyttepolitikk er det budsjettert med eit utbytte på 221 mill. kroner frå NSB AS, medan det ut frå resultatanslaga for 2008 ikkje er budsjettert med utbytte i 2009 frå Avinor AS, Posten Norge AS og Baneservice AS.

I tabellane under dei einskilde budsjettkapittel i St.prp. nr. 1 (2008–2009) Samferdselsdepartementet er budsjettendringar sett i forhold til saldert budsjett 2008. I tabell på side 22 i proposisjonen er det vidare gitt ei oversikt over budsjettendringar på utgiftkapittel og inntektskapittel i forhold til saldert budsjett 2008.

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

Komiteen viser til at utbytte blir behandla av finanskomiteen under rammeområde 23, jf. Budsjett-innst. S. nr. 1 (2008–2009).

3.2 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet

3.2.1 Sammendrag

Kap.	(i mill. kroner)	
	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1300	151,4	159,0
4300	2,3	2,3

Til drifta av Samferdselsdepartementet, kap. 1300 post 1, er det foreslått avsett 113,6 mill. kroner, er lag same realnivå som i saldert budsjett 2008. Det er foreslått 19,3 mill. kroner i tilskot til internasjonale organisasjonar, post 70.

I tilskot til trafikktryggleiksformål mv., post 72, er det foreslått avsett 23,6 mill. kroner, ein auke på 2,6 mill. kroner eller 12,4 pst. frå saldert budsjett 2008. Det er lagt opp til at 21,4 mill. kroner går til Trygg Trafikk, ein auke på 1,9 mill. kroner eller 9,7 pst. samanlikna med saldert budsjett 2008, medan 1,2 mill. kroner vil gå til ITS Norge, ein auke på 0,2 mill. kroner eller 20 pst. frå saldert budsjett 2008. Til Syklistenes Landsforening er det foreslått avsett 1 mill. kroner, ei dobling av beløpet frå 2008.

Det er avsett 2,5 mill. kroner til Samferdselsdepartementets arbeid med samferdselsberedskap, post 72, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2008.

3.2.2 Komiteens merknader

DRIFTSUTGIFTER MV.

Komiteen registrerer at Regjeringen bevilger 113,6 mill. kroner til driften av Samferdselsdepartementet i 2009, og at dette er om lag samme realnivå som i saldert budsjett for 2008. Komiteen viser vidare til at bevilgningen til driftsutgifter post 1 dekker lønn, godtgjørelser til ansatte i departementet, samt husleie og diverse utgifter knyttet til drift. Komiteen registrerer at midler til godtgjøring til Sikkerhetsrådet for luftfarten og stillingen som samferdselsråd i Brussel ligger inne i bevilgningen.

Komiteen anmoder departementet om å søke effektiv og rasjonell drift innanfor bevilgede rammer.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Framskrittspartiet og Høyre, har ellers ingen merknader, og støtter forslaget fra Regjeringen til bevilgninger under kap. 1300.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre mener det er grunnlag for omfattende effektivisering innan driften av departementet. Det er også disse medlemmers syn at aktivitetsnivået på en rekke områder kan reduseres. Disse medlemmer viser også til at budsjettene over tid har økt mer enn normal prisstigning.

Disse medlemmer foreslår en reduksjon under post 1 Driftsutgifter, og henviser til partienes respektive alternative budsjettforslag.

TRAFIKKSIKKERHETSFORMÅL MV.

Komiteen registrerer at Regjeringen øker post 71 Tilskudd til trafikkikkerhetsformål med 2,6 mill. kroner, tilsvarende 12,4 pst. frå saldert budsjett 2008.

Komiteen er udelt positiv til det arbeidet Trygg Trafikk, Syklistenes landsforening og ITS Norge gjør. Komiteen støtter de økte bevilgningene til disse organisasjonene.

Komiteen vil peke på at Trygg Trafikk gjør en viktig jobb for trafikkikkerheten blant barn og unge.

Komiteen mener at det er svært viktig å lære barn om hvordan å ferdes i trafikken. Dette forsterker seg ytterligere ved at det i de kommende årene også ligger an til en kraftig vekst i trafikken. Komiteen vil peke på at dette medfører at trafikkforståelse, og det å kunne ferdes i trafikken, blir enda viktigere i fremtiden.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er kjent med at organisasjonen de siste årene har hatt økonomiske utfordringer, og at organisasjonens budsjetter har vært uforandret over flere år.

Disse medlemmer mener derfor at det er viktig å styrke Trygg Trafikks aktivitet, og vil derfor komme tilbake til spørsmålet om økte rammer til Trygg Trafikk i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2009.

SAMFERDSELSBEREDSKAP

Komiteen viser til post 72 Tilskudd til samferdselsberedskap for budsjettering av midler til samferdselsberedskap, men som ikke hører hjemme i budsjettet til underliggende etater. Komiteen støtter forslaget til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil be Regjeringen vurdere hvorvidt deler av bevilgningene til beredskap under post 70 bør kunne kanaliseres via Fylkesmannen.

3.3 Kap. 1301 Forskning og utvikling mv.

3.3.1 Sammendrag

Kap.	(i mill. kroner)	
	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1301	151,4	159,0

Til Samferdselsdepartementets innsats på forskning og utvikling mv. er det budsjettert med 238,2 mill. kroner, ein auke på 68,3 mill. kroner eller 40,2 pst. frå saldert budsjett 2008.

Årsaka til auken er forslaget om 50 mill. kroner til ei ny tilskotsordning for miljøvennleg transport, Transnova-prosjektet, jf. post 72 Tilskot til miljøvennleg transport, Transnova-prosjektet, samt 15 mill. kroner meir til klimaforskning som skal gå til

RENERGI-programmet i regi av Norges forskingsråd.

Transnova-prosjektets hovedmål er å bidra til reduserte CO₂-utslipp frå transport slik at måla for utslppsreduksjonar i 2020 kan innfriast i samsvar med St.meld. nr. 34 (2006–2007).

Transnova-prosjektet skal vere etablert tidleg i 2009. Prosjektet skal administrerast av Vegdirektoratet etter oppdrag frå Samferdselsdepartementet.

Til Samferdselsdepartementets utgreiingar mv., post 21, er det foreslått avsett 18 mill. kroner, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2008.

Det er budsjettert med 170,2 mill. kroner til samferdselsforskning, post 50, ein auke på 17,6 mill. kroner eller 11,5 pst. frå saldert budsjett 2008. Av forskingsmidlane er om lag 80 mill. kroner tenkt å gå til teleforskning og om lag 90 mill. kroner til transportforskning og ulike program i regi av Norges forskingsråd. Klima, miljø og trafikktryggleik er stikkord for transportforskninga, medan utvikling og utnytting av IKT er stikkord for teleforskninga. Det er særleg klimaforskninga som vil bli styrkt i 2009.

Det er bestemt å innføre ein ny finansieringsmodell for instituttsektoren, som m.a. berører basisfinansieringa av Transportøkonomisk institutt (TØI). Etter den nye ordninga vil grunnfinansieringa av TØI skje over Miljøverndepartementets budsjett for 2009, og Miljøverndepartementet vil heretter ha hovudansvaret for miljøinstitutt.

3.3.2 *Komiteens merknader*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen foreslår en kraftig økning til forskning, utvikling og utredninger på Samferdselsdepartementets område med 68 mill. kroner. Flertallet støtter den økte innsatsen for å styrke klima- og miljøvennlig transport. Totalt legger Regjeringen opp til å tredoble støtten til utvikling av lavutslipps drivstoff og miljøvennlig transport på Samferdselsdepartementets område til nær 100 mill. kroner i 2009. Av økningen går 50 mill. kroner til oppbyggingen av den nye nasjonale tilskuddsordningen for miljøvennlig transport, Transnova. Økningen omfatter også 15 mill. kroner til styrking av klimaforskning i regi av forskningsprogrammet RENERGI.

Flertallet mener forslaget til økte bevilgninger er en god oppfølging av klimaavtalen mellom Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet, Høyre, Kristelig folkeparti og Venstre på Stortinget, og et nødvendig ledd i opptrappingen av innsatsen for å møte trusselen om global oppvarming.

Komiteens medlem fra Venstre foreslår i alternativt budsjett å øke bevilgningene til formålet med 20 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

PROSJEKTER, FORSKNING MV.

Komiteen viser til at en stor del av støtten gjennom RENERGI brukes til å støtte ulike prosjekter for biodrivstoff og gode demonstrasjonsprosjekter, f.eks Hydrogenvegen mellom Stavanger og Oslo. For å løse klimaproblemet må vi bytte ut fossile drivstoff med klimanøytrale drivstoff som hydrogen, elektrisitet og biodrivstoff. Det er et stort behov for større fokus på å bytte ut fossile drivstoff med klimanøytrale drivstoff.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener gode pilot- og demonstrasjonsprosjekter må få stor oppmerksomhet også i fortsettelsen gjennom RENERGI og Transnova.

Flertallet støtter utviklingen av Transnova som et sentralt nasjonalt virkemiddel for å fremme miljøvennlig transport. Prosjekter som framskynder økt bruk av alternative drivstoff, slik som andre generasjons biodrivstoff, elektrisitet og hydrogen, vil bli prioritert. Flertallet viser til at prosjektet er under etablering med utforming av mandat, og mener det er svært positivt at miljøorganisasjoner og andre kompetansemiljøer er engasjert i arbeidet med å utvikle Transnova til et viktig nasjonalt virkemiddel.

Flertallet vil peke på betydningen av å gjennomføre tiltak for å redusere klimautslipp fra ferjer og hurtigbåter, og mener det er viktig å støtte opp om gode initiativer for å introdusere biodrivstoff og andre miljøforbedringer i ferjetrafikken.

Flertallet vil vise til at Nordisk råd har utfordret de nordiske regjeringene til å lage en felles nordisk handlingsplan for klimavennlig transport. Flertallet mener dette initiativet bør følges opp med økt nordisk samarbeid om forskning og utvikling av klimavennlige transportløsninger mellom landene.

Flertallet viser til Regjeringens forslag til satsinger på utredninger og forskning på miljø, klima, trafiksikkerhet og intelligente transportsystemer (ITS). Flertallet mener at økte kunnskaper og bedre samhandling på disse områdene er en forutsetning for å utvikle en framtidsetta og miljøvennlig transportpolitikk.

Flertallet viser til at målet med teleforskningen er å sikre brukere i hele landet gode, rimelige og framtidsettede elektroniske kommunikasjonstjenester samt å bidra til innovasjoner i telekombransjen. Flertallet støtter forslaget om å bevilge en stor del av disse midlene til programmet for kjernekompetanse og verdiskaping i IKT (VERDIKT).

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på behovet for at det utvikles og legges til rette for en mer miljøvennlig vegtrafikk. Det er særlig viktig å ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi og miljøvennlig drivstoff. Den forrige regjeringen, regjeringen Bondevik II, trappet regelmessig opp bevilgningene til forskning, utvikling og demonstrasjon innen hydrogen og biodrivstoff. Disse medlemmer vil peke på alle de gode prosjektene som ligger på vent innen FoU og demonstrasjon av hydrogen og biodrivstoff over hele landet.

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 mener det er viktig å støtte opp om initiativ og aktører som ønsker å bidra til å utvikle metoder for mer effektiv energiproduksjon, mer effektivt energibruk, samt bruk av alternativer til fossile drivstoff for å redusere energiforbruk og utslippene fra transportsektoren. Disse medlemmer viser til sine merknader under pkt. 4.2.4 om samferdsel og miljø.

Disse medlemmer peker på at Norge har særlig gode forutsetninger for å kunne bidra til utvikling av og tilrettelegging for alternative drivstoff og kjøretøyteknologi. Disse medlemmer vil særlig peke på betydningen av å realisere den planlagte "Hydrogenveien" fra Stavanger til Oslo, samt legge til rette for at alternative drivstoff gjøres lette tilgjengelig for brukerne.

Disse medlemmer viser til at offentlig forskningsinnsats bør samles enten i ett departement eller styrt av ett departement i samarbeid med Norges forskningsråd.

POST 21 UTREDNINGER VEDRØRENDE MILJØ, TRAFIKKSIKKERHET MV.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at økte bevilgninger til veier 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 veier samt reduserte avgifter på biler.

Disse medlemmer vil vise til at satsing på veibygging 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 dødsveier, er i dag noen av de sikreste veiene i landet. Dette har skjedd selv om fartsgrensene på disse veiene 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 veier, samt å oppgradere to- og trefeltsveier med midtdele og kantsikring slik Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett gir kraftig øket rom for.

POST 50 SAMFERDSELSFORSKNING

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at økte investeringer i bedre veistandard vil gi større sikkerhet i veitrafikken.

Disse medlemmer viser til at verden stadig blir mer avhengig av energi. Disse medlemmer understreker behovet for å utnytte eksisterende energikilder på en god måte og utvikle nye energikilder gjennom forskning. Ikke minst vil disse medlemmer understreke behovet for effektiv og økonomisk energibruk.

3.4 Kap. 1310 Flytransport

3.4.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1310	501,4	519,9

Til kjøp av flyruter er det budsjettert med 519,9 mill. kroner, om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2008. Budsjettforslaget er basert på kostnadsnivået i gjeldende anbudsruiter. Det er usikkerhet om kostnadene for nye anbudsruiter som skal gjelde fra 1. april 2009.

3.4.2 Komiteens merknader

Komiteen vil understreke at regionalnettet og stamrutenettet innan luftfart er ein viktig del av transportinfrastrukturen i Noreg.

Komiteen vil peike på at Avinor står overfor store investeringsutfordringar dei næraste åra, og at Luftfartstilsynet har stilt nye, strengare krav til tryggleiksområdet på sidene og i enden av rullebanene ved flyplassane. Avinor har laga ei prioriteringsrekkefølge som gjer at alle flyplassane tilfredsstillar dei nye krava i løpet av dei næraste åra.

Komiteen har merka seg den nye forskrifta om rettane til funksjonshemma som gir reisande styrka rettar til assistanse ved norske flyplassar.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, viser samstundes til at Regjeringa sitt arbeid med universell utforming, og den nye diskriminerings- og likestillingslova som trer i kraft 1. januar 2009, har resultert i krav om at kollektivtransporten skal bli tilgjengeleg for alle. For flyplassane sitt vedkommande er det nye krav til universell utforming i samband med nye anlegg og ombygging av eksisterande terminalar. Fleirtalet meiner dette er vesentlege framsteg i arbeidet med eit transportsystem og transporttilbod som gjer det mogleg for alle å leve eit aktivt liv.

Fleirtalet vil peike på naudsynet av at selskapet er sikra nødvendige inntekter for å oppretthalde stabile og trygge tenester og et godt lufthamntilbod over heile landet. Dette gjer det nødvendig å styrke Avinor sin økonomi. Fleirtalet vil ut frå dette vise til at i framlegget til statsbudsjettet for 2009 er utbyttet sett til 0.

Fleirtalet sluttar seg til løyvinga under kap. 1310.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til det positive samarbeidet mellom lokalt næringsliv, lokale myndigheter og Avinor for å utvikle flyplasser. Disse medlemmer vil foreslå å videreføre slikt positivt samarbeid ved flyplassutvidelser og drift.

Disse medlemmer viser til at drift av lufthavnene på Rygge og Torp kan utgjøre både et korrektiv og et supplement til Gardermoen i konkurransen om å gi de reisende og flyselskapene et best mulig og mest mulig effektivt tilbud.

Disse medlemmer vil understreke den positive utviklingen flyplassene på Torp og Rygge har. Disse flyplassene bidrar til å avlaste Gardermoen, og har et stort passasjergrunnlag i den sørlige delen av Østlandet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti understreker at like konkurransevilkår for lufthavnene på Rygge og Torp også må omfatte åpningstider, og en håndhevelse av åpningstidene i forhold til tilfeldige forsinkelser som ikke oppfattes urimelige.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen endre konsesjonsvilkårene for Moss Lufthavn Rygge slik at tak på antall passasjerer fjernes og åpningstid settes til kl. 06.00–24.00. Ved forsinket ankomst tillates landing etter kl. 24.00."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre understreker betydningen av at ordningen med at flyplasser som har økonomisk overskudd betaler for ulønnsomme flyplasser, videreføres.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at for å utvikle et effektivt og sunt lufthavntilbud er det avgjørende å etablere like konkurransevilkår mellom lufthavner der avstander og beliggenhet gjør dette mulig.

Disse medlemmer mener at fokus på fjerning av konkurransehindrede regler må fortsette, med lavere priser og bedre tilbud på flyreiser som mål. Statlig inngripen i konkurransen med sikte på å øke avgiftsbelastningen, avvises fra disse medlemmer. Disse medlemmer understreker at Gardermoen har andre konkurrenter enn Torp og Rygge, og peker på en avgiftsreduksjon på Gardermoen som en bedre løsning enn en økning for de to øvrige.

Disse medlemmer viser til at et flertall i Stortinget har forutsatt at Avinor, gjennom forhøyede avgifter på spesielt Gardermoen, skal finansiere de fleste statlige flyplasser i Norge via krysssubsidierting fra de 4–5 som har overskudd. Disse medlemmer peker på at offentlig kjøp kan være et godt alternativ til hele eller deler av systemet med krysssubsidierting.

Disse medlemmer viser til at overordnet luftfartspolitikk ble drøftet gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. St.meld. nr. 24 (2003–2004) og Innst. S. nr. 240 (2003–2004). På bakgrunn av stor omstilling innenfor luftfarten og stor økning i trafikken mener disse medlemmer at det fortsatt er nødvendig å legge frem egen melding om luftfart til Stortinget.

Disse medlemmer har merket seg departementets strategi for norsk luftfart, men peker på at det er ønskelig med en bredere drøftelse av norsk politikk for luftfarten. Disse medlemmer viser til Dokument nr. 8:16 (2008–2009) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg om å legge frem stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitikk. Disse medlemmer vil peke på at en melding om luftfarten også må omfatte en vurdering av endringer i eierskap og organisering for de regionale flyplassene slik at næringsliv, brukerorganisasjoner og regionale myndigheter sterkere kan delta i utvikling og drift.

Komiteens medlem fra Venstre vil peke på at det er viktig å legge til rette for et mangfold innen flyplasstrukturen i Norge. Dette medlem peker på at de private flyplassene på Østlandet er et

godt supplement til Gardermoen gjennom å avlaste trafikken her. Dette medlem viser til at de private flyplassene står overfor store utfordringer i tiden som kommer. Dette medlem er positiv til å ta en gjennomgang av konsesjonsvilkårene for flyplassene forutsatt at dette gjøres i nært samråd med de lokale interessene.

GEBYR FOR TAXI

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at Avinor har vurdert ulike bomordninger med gebyr for taxi som leverer passasjerer ved statlige flyplasser.

Disse medlemmer avviser en slik særavgift på en aktør innenfor kollektivtransporten, og avviser også på generell basis Avinors adgang til å innføre en slik form for særavgift for å kunne bringe flypassasjerer som reiser kollektivt helt frem til terminalbyggene.

3.5 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

3.5.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1311	13,4	13,4

Det er foreslått 13,4 mill. kroner i tilskudd til regionale flyplasser, samme beløp som for 2008. Hele tilskuddet går til ikke-statlige flyplasser. Det er også for 2009 lagt opp til at overskuddet fra Avinors lønnsomme stamrutelufthavner blir nyttet til å finansiere underskuddet på de statlige regionale lufthavnene.

3.5.2 Komiteens merknader

Komiteen peikar på at dei regionale flyrutene er nødvendige for å sikre næringslivet og busettinga i distrikta.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, sluttar seg til løyvinga under kap. 1311.

Fleirtalet har merka seg at Regjeringa styrkar tilbodet på fleire av rutene som er med i anbodsrunderen for trafikken på 19 av flyplassane i Noreg, med oppstart 1. april 2009. Dette er viktig for folk i dei regionane som får styrka tilbodet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at lufthavnene på Stord, Notodden og Skien har søkt om driftsstøtte. Disse medlemmer mener søknadene bør imøte-

kommes, og at dette gjøres slik at disse lufthavnene inkluderes i den kryssubsidieringen som foretas mellom lufthavnene innenfor Avinor.

Disse medlemmer ber om at Regjeringen følger opp Stortingets behandling av eierskapsmeldingen om Avinor våren 2007, der det ble uttrykt stor forståelse i Stortinget, også fra regjeringspartiene, til å vurdere å ta med Stord i Avinorsystemet fra og med neste Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger dagens flyplasstruktur til grunn for budsjetter og planer. Disse medlemmer viser til sine merknader og forslag i Innst. S. nr. 142 (2006–2007), jf. St. meld. nr. 15 (2006–2007) Om virksomheten i Avinor 2006–2008.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag i denne saken 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."

3.6 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet

3.6.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1313	149,2	167,5
4313	101,3	115,5

Til Luftfartstilsynet er det foreslått et budsjett på 167,5 mill. kroner, en økning på 18,3 mill. kroner eller 12,3 pst. fra saldert budsjett 2008. Forslaget om å styrke Luftfartstilsynets budsjett har sammenheng med at tilsynet har fått flere nye oppgaver, bl.a. opp mot internasjonalt regelverk og på miljøområdet.

3.6.2 Komiteens merknader

Komiteen vil igjen understreke at et velfungerende og aktivt tilsyn er en nødvendig forutsetning for å opprettholde et høyt nivå på flysikkerheten i norsk luftfart.

Komiteen har merket seg at økning i forslag til driftsbudsjett for 2009 i hovedsak skal brukes til styrking av operativ kompetanse og tilsyn. Komiteen er kjent med at Direktoratet for forvaltning og IKT på oppdrag fra Samferdselsdepartementet har evaluert forvaltningskompetansen i Luftfartstilsynet.

Komiteen har merket seg at det i rapporten som er datert 14. november 2008, gis en rekke anbefalinger om å bedre forvaltningskompetansen i Luftfartstilsynet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ber Samferdselsdepartementet følge opp arbeidet med anbefalte tiltak i rapporten fra Direktoratet for forvaltning og IKT og rapportere til Stortinget på egnet måte.

SIKKERHETSKONTROLL

Komiteen viser til sin merknad i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2007–2008) om bevilgninger på statsbudsjettet for 2008, vedrørende sikkerhetskontroll av flypassasjerer og flymannskap.

Komiteen understreker igjen behovet for å balansere det sikkerhetsmessige innhold og omfang av slik kontroll mot påførte forsinkelser og kostnader for reisende.

Komiteen har notert seg merknader fra Riksrevisjonen i Dokument nr. 1 (2008–2009), og forutsetter at det etableres tilfredsstillende rutiner for fakturering av gebyrer og oppfølging av fakturering.

3.7 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

3.7.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1314	47,0	50,2

For Statens havarikommisjon for transport er budsjettforslaget på 50,2 mill. kroner, en økning på 3,2 mill. kroner eller 6,8 pst. fra saldert budsjett 2008. Årsaken til økningen er i hovedsak helårsvirkning av at ansvarsområdet for kommisjonen fra 1. juli 2008 ble utvidet til også å omfatte ulykker og alvorlige hendelser i sjøfarten. Kommisjonen har nå ansvaret for å undersøke ulykker og alvorlige hendelser i alle transportsektorene.

3.7.2 Komiteens merknader

Komiteen er tilfreds med at Noreg no har fått éin havarikommisjon for heile transportsektoren.

Komiteen sluttar seg til framlegget til løyving.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at utvidelsen av Havarikommisjonens område til å dekke veisektoren, også reiser spørsmål om å tydeliggjøre veiholders juridiske ansvar i veitrafikkloven på linje med føreransvaret. Disse medlemmer peker på at veietaten bygger, vedlikeholder og overvåker sikkerheten på veiene; både riksveier og fylkesveier, og at det derfor bør tydeliggjøres et klart juridisk ansvar for ansvarlig etat, Statens vegvesen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen innarbeide bestemmelser om et juridisk ansvar i veitrafikkloven for ulykker som skyldes veiholder."

Disse medlemmer peker på at registrerte kjøretøyer kontrolleres ved hjelp av periodisk kjøretøykontroll (PKK), som pålegger eier en ekstra utgift for å sikre at kjøretøy tilfredsstillende krav til driftssikkerhet. For veiholder gjelder ingen slike krav. Norge har i dag et veinett inndelt i flere klasser og med svært varierende standard. Det eksisterer ingen form for godkjenningssystem for veinettet, og det er altså heller intet juridisk fastlagt ansvar for veiholder dersom feil og mangler ved veiens beskaffenhet forårsaker ulykker og skader. Disse medlemmer peker på at årlige statlige utgifter i forbindelser med trafikulykker er svært store. En andel av disse ulykkene skyldes utvilsomt dårlig veistandard. Flere uavhengige tiltak bør settes inn for å bedre veistandarden. Disse medlemmer mener det også bør utredes et system med godkjenning og periodisk kontroll av norske veier, og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om et system for klassifisering og periodisk godkjenning av veinettet i Norge."

3.8 Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

3.8.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
4312	388,8	388,8

Med bakgrunn i vilkår i låneavtalen, er det lagt til grunn at avdrag av statens lån til Oslo Lufthavn AS vil utgjøre 388,8 mill. kroner, jf. post 90.

3.8.2 *Komiteens merknader*

Komiteen viser til at 90-poster behandles av finanskomiteen utenfor rammeområdene.

3.9 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

3.9.1 *Sammendrag*

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
5619	257,0	257,0

Med bakgrunn i vilkår i låneavtalen, er det lagt til grunn at renter av statens lån til Oslo Lufthavn AS vil utgjøre 257,0 mill. kroner, jf. post 80.

3.9.2 *Komiteens merknader*

Komiteen har ingen merknader og slutter seg til forslaget til bevilgning.

3.10 Kap. 1320 Statens vegvesen

3.10.1 *Sammendrag – Generelt*

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1320	15 425,0	17 035,7

Til vegformål/Statens vegvesen er det foreslått eit budsjett på 17 035,7 mill. kroner, ein auke på 1 610,7 mill. kroner eller 10,4 pst. frå saldert budsjett 2008. Samla budsjettframlegg for 2009 for Statens vegvesen ligg om lag 1,2 mrd. kroner over årleg nivå i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–2009. For 2009 ligg forslaget til løyvingar til drift og vedlikehald og investeringar (inkl. rassikring) høvesvis om lag 520 mill. kroner og om lag 320 mill. kroner over nivået i Nasjonal transportplan.

Regjeringa vil i 2009 styrkje satsinga for å betre trafikktryggleiken gjennom ein samansett og målretta trafikktryggleikspakke innafor investeringar i infrastruktur, trafikant- og kjøretøyområdet og drift og vedlikehald.

Post 23: Det er budsjettert med 7 749,5 mill. kroner til trafikktilsyn, drift og vedlikehald, ein auke på 688 mill. kroner eller 9,7 pst. frå saldert budsjett 2008. Nivået på vedlikehald, inkl. asfalt, aukar monaleg samanlikna med saldert budsjett 2008. Midlar til asfalt aukar med 245 mill. kroner eller om lag 30 pst. frå 2008 slik at det kan bli lagt om lag 1 500 km nytt vegdekke.

Tiltak med verknad for trafikktryggleiken vil bli særleg prioritert. Dette gjeld m.a. vinterdrifta og tiltak retta mot delar av vegnettet som er særleg utsett for ulykker. Innsatsen på føraropplæring og køyre- tøytilsyn vil også bli prioritert.

Post 29: Som vederlag til OPS-prosjekt er det avsett 380,1 mill. kroner i samsvar med skyldnadene til staten for desse prosjekta. To av dei tre OPS-prosjekta som Stortinget tidlegare har vedteke å gjennomføre, er opna for trafikk. Utbygginga av det tredje prosjektet er godt i gang. Delparsellar er alle-reie opna.

Postane 30, 31, 35 og 60: Det er for 2009 budsjettert med 7 130,1 mill. kroner til ulike veginvesteringar, ein auke på 599 mill. kroner eller 9,2 pst. frå saldert budsjett 2008. Det er samstundes lagt til grunn at bompengeselskapa vil stille til disposisjon om lag 5,7 mrd. kroner til investeringstiltak i 2009.

Post 30: I vegbudsjettet må post 30 Riksveginvesteringar, og post 60 Forsøk, vurderast samla. Budsjettframlegget er på 6 458,6 mill. kroner, ein auke på 656,3 mill. kroner eller 11,3 pst. frå saldert budsjett 2008. Med budsjettforslaget for 2009 er alle større investeringsprosjekt som var planlagde starta opp i Statens vegvesens handlingsprogram for 2006–2009, starta opp. Unntaket er nokre få prosjekt pga. manglande planavklaring eller uavklart finansieringsopp- legg.

Det er lagt stor vekt på å sikre rasjonell framdrift for anlegga som er under bygging, både når det gjeld stamvegar og øvrige riksvegar. Store delar av investeringsbudsjettet er disponert for å vareta dette.

Investeringstiltak retta mot dei alvorlegaste ulyk- kene vil bli høgt prioritert, likeins tiltak for å skjerme dei mjuke trafikantane. Regjeringa vil trappe opp innsatsen på trafikktryggleikstiltak monaleg frå 2008.

Post 31: Rassikring er eit område som Regjeringa er særleg oppteken av. Det er budsjettert med 442,5 mill. kroner, ein auke med 113,5 mill. kroner eller 34,5 pst. frå saldert budsjett 2008. Samla i 2009 er det planlagt å nytte om lag 650 mill. kroner (inkl. ekstern finansiering) til prosjekt/tiltak med rassikringsge- vinst. Dette er ein auke på om lag 130 mill. kroner eller 25 pst. frå i 2008.

Post 35: I 2009 er det budsjettert med 229 mill. kroner til Bjørvika-prosjektet, som er i samsvar med samla finansieringsopplegg for prosjektet.

Post 72: Til riksvegferjedrifta er det budsjettert med 1 776 mill. kroner, ein auke på 228,6 mill. kroner eller 14,8 pst. frå saldert budsjett 2008. Regje- ringa har sidan ho tiltredde auka rabattsatsane på sone- og verdikort med 10 prosentpoeng. Auka rabattsatsar og m.a. høg oljepris har auka kostnadene i riksvegferjedrifta.

Budsjettet til riksvegferjedrifta ligg derfor bety- deleg over nivået i Nasjonal transportplan 2006– 2009. Samferdselsdepartementet legg til grunn at rutetilbodet i 2009 skal oppretthaldast om lag som i 2008. Det er lagt opp til ein takstauke på 4,4 pst. frå 1. januar 2009.

3.10.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at det til vegformål, Statens vegvesen, er foreslått en økning på 10,4 pst. fra saldert budsjett 2008.

Flertallet støtter at tiltak med virkning for trafikksikkerhet vil bli særlig prioritert, og at dette skjer gjennom en sammensatt og målretta trafikksikkerhetspakke innenfor investeringer i infrastruktur, trafikkant- og kjøretøyområdet og drift og vedlikehold. Flertallet slutter seg til forslaget for bevilgning på kap. 1320 på 17 035,7 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener at en godt utbygget og vedlikeholdt infrastruktur gir enkeltmennesker frihet til å kunne forflytte seg på en effektiv og sikker måte innenlands og til utlandet. Infrastrukturen er samtidig viktig for at bedrifter i hele landet skal være konkurransedyktige. Dette gjelder både ved at bedriftene lettere kan tiltrekke seg arbeidskraft, og gjennom reduserte kostnader for å nå markedene.

Disse medlemmer understreker viktigheten av gode veier. Veibygging er både god distriktpolitikk og god næringspolitikk. Bedre veier er også avgjørende for å komme videre mot visjonen om null drepte og varig skadde i trafikken. I økonomiske nedgangstider må vi bidra til å redusere arbeidsledigheten i blant annet bygg- og anleggssektoren gjennom økt satsing på veibygging.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti mener at den statlige andelen av veiinvesteringene må økes. Manglende investeringer i veier i forhold til målsettingene i Nasjonal transportplan må bevilges på budsjettet for 2009.

Disse medlemmer viser til at veibygging og -finansiering i Norge har behov for en gjennomgripende reform for å oppnå nødvendig fornyelse og modernisering.

Disse medlemmer peker på mulighetene som ligger i 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 en samlet utbygging av store prosjekter (prosjektfinansiering), uten at opplegget for de årlige statsbudsjettene endres. Disse medlemmer har med interesse merket seg at det fra ulike fagmiljøer og fra enkelte politiske hold etter hvert har vokst frem betydelig interesse for en slik løsning slik disse medlemmer her beskriver.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets forslag i Budsjett-innst. S. I (2008–2009):

"Forslag 54

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om endring i budsjettssystemet slik at bygging av infrastruktur innenfor samferdselsområdet behandles som investering og ikke som årlig utgift, for å sikre at vedtatt Nasjonal transportplan også omfatter flerårige finansieringsvedtak.

Forslag 55

Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at veg-, bane- og kystetatene kan prosjektfinansiere store utbyggingsprosjekter ved hjelp av rimelige, statlige lån som tilbakebetales over investeringsobjektets levetid. Stortinget legger til grunn at dette skal tilrettelegges for å realisere effektive, sikre og miljøvennlige samferdselsnett i løpet av 20 år.

Forslag 56

Stortinget ber Regjeringen sette i gang forsøk med samlet utbygging av store samferdselsprosjekter for å sikre deltagelse av internasjonale entreprenører og ber Regjeringen bruke statlig reguleringsmyndighet for å sikre nødvendig planavklaring og full statlig prosjektfinansiering av forsøkene. Stortinget peker på strekningen Gardermoen–Otta som aktuell strekning for et slikt forsøk."

Disse medlemmer viser videre til Dokument nr. 8:80 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 244 (2007–2008) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om modernisering av norsk samferdselspolitikk.

Disse medlemmer viser til partiets forslag om dette i Stortinget, som imidlertid er avvist av samtlige andre partier, jf. Dokument nr. 8:22 (2007–2008), Representantforslag om opprettelse av et statlig veiselskap som skal legge forholdene til rette for hurtig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett basert på statlig finansiering.

Disse medlemmer viser til den foruroligende økningen i dødsulykker på veinettet som har utviklet seg gjennom 2008, og til Fremskrittspartiets forslag om avbøtende strakstiltak mot økningen i dødsulykker på veinettet. jf. Dokument nr. 8:145 (2007–2008). Det vises også til representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om en egen stortingsmelding om transportsikkerhet. jf. Dokument nr. 8:144 (2007–2008).

Komiteens medlemmer fra Høyre vil øke bevilgningene til veiinvesteringer med 1 mrd. kroner i forhold til det som følger av Regjeringens forslag. Denne milliarder er fordelt på 750 mill. kroner til veibygging, 100 mill. kroner til rassikring, 100 mill. kroner til trafikksikkerhetstiltak, som f.eks.

midtdelere, samt 50 mill. kroner til en belønningsordning for tryggere skoleveier, der kommuner og fylker som er flinke til å bevilge penger til sikring av skoleveier, premieres for dette.

I tillegg vil disse medlemmer etablere et vedlikeholdsfond til samferdselsformål på 40 mrd. kroner. Fondet vil gi en årlig avkastning på 2 mrd. kroner som vil brukes for å møte noen av utfordringene med det store etterslepet på vedlikehold av vei- og jernbanenettet.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås økte rammer for investering og vedlikehold av veinettet med 450 mill. kroner, samt ytterligere 150 mill. kroner til rassikring. Det vises til tabell under Kristelig Folkepartis generelle merknad i kap 2.2.4, der den konkrete fordelingen av midlene fremgår.

3.10.2.1 POST 23 TRAFIKKTILSYN, DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV RIKSVEGER M.M.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har ingen merknader og slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at riksveier generelt over hele Norge har en altfor dårlig standard. På grunn av underbudsjettering foreligger det meget store etterslep som ved utgangen av 2008 er beregnet til 17,7 mrd. 2008-kroner, og som ved utgangen av 2009 – med budsjettforslaget fra Regjeringen – vil øke til 18,8 mrd. 2008-kroner. Disse medlemmer finner denne utviklingen uheldig.

Disse medlemmer konstaterer at Regjeringen ikke har ambisjoner om å stanse, enn si begynne å ta igjen, vedlikeholdsetterslepet som er oppstått. Til tross for faglig dokumentasjon på behovene for opprustning, så vel som dokumentasjon på den samfunnsøkonomiske lønnsomheten ved bruk av mer midler til veiformål, konstaterer disse medlemmer at Regjeringen i forslaget til statsbudsjett lar forfallet utvikle seg videre tilsvarende i 2009. Dokumentasjonen på vedlikeholdsetterslepet omfatter det dårlige veidekkets innvirkning på trafikksikkerheten, og disse medlemmer viser til at nullvisjonen ikke er realistisk uten at vedlikeholdsetterslepet snus fra økende til minkende i omfang.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett som gjennom kraftige økninger på

vedlikehold og ikke minst investeringsmidler, ivaretar dette hensynet.

Disse medlemmer peker på at lang tids dårlig vedlikehold har medført både synlig og mindre synlig forfall. Det synlige omfatter bl.a. asfalt, skilt og utstyr langs vegene, mens det mindre synlige omfatter bl.a. tunneler og bærende konstruksjoner i broer.

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 349 fra Fremskrittspartiets fraksjon av 14. oktober 2008 vedrørende vedlikeholdsbehov i veisektoren. Det fremgår av svaret at det totale vedlikeholdsetterslepet ved utgangen av 2008 vil være om lag 17,7 mrd. 2008-kroner.

Disse medlemmer peker videre på at svaret slår fast at Regjeringens forslag til vedlikeholdsbudsjett vil øke etterslepet ytterligere i 2009:

"De samme beregningene viser at vedlikeholdsetterslepet vil øke med om lag 1,1 mrd. 2008-kroner, herav om lag 400 mill. kroner på stamveg og 700 mill. kroner på øvrig riksveg."

Disse medlemmer viser til at vedlikeholdsetterslepet på norske riks- og stamveier under de siste regjeringer har vokst kontinuerlig, til snart historiske 19 mrd. kroner ved utløpet av 2009 i henhold til svaret på ovennevnte spørsmål.

I tillegg til økningen av midler til veivedlikehold i Fremskrittspartiets alternativ til statsbudsjett for 2009, viser disse medlemmer til den omfattende satsingen på veivedlikehold som følge av Fremskrittspartiets forslag om et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner.

Dersom dette var realisert, som foreslått av disse medlemmer, ville det med en forutsetning om rente på 5pst., kunne hentes ut 10,5 mrd. kroner til veinvesteringer.

Det fremgår av svar på spørsmål 249 fra Fremskrittspartiets fraksjon av 9. oktober 2008 følgende om etterslepet:

"Statens vegvesen har anslått forfallet som følge av mangelfullt vedlikehold til i størrelsesorden 18 mrd. 2009-kr. Tiltak for å ta igjen forfallet finansieres over investeringsbudsjettet. Dersom 80 pst. av det anslåtte forfallet skal tas igjen i løpet av 20 år, innebærer dette at det vil være behov for en årlig investeringsramme til dette formålet på i størrelsesorden 700-750 mill. kr."

Disse medlemmer viser til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kr. Avkastningen øremerkes veinvesteringer med 70 %, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 % og bredbånd 5 %."

Disse medlemmer vil vise til at om det forutsettes at 20 pst. av midlene fra det foreslåtte infrastrukturfondet ble anvendt til innhenting av etterslepet på vevedlikehold, som har oppstått under de siste regjeringer, ville Statens vegvesen innen det enkelte fylke kunnet øke vedlikeholdsinnsatsen på veinettet hvert eneste år som følger av tabellen nedenfor: For 2009 dekkes dette med den låneordning som Fremskrittspartiet foreslår etablert for bruk av prosjektfinansiering, og som er en del av Fremskrittspartiets forslag til alternativt budsjett 2009, jf. Budsjett-innst. S. I (2008–2009).

Fylke	Tillegg FrP (i mill. kroner)
Østfold	105
Akershus	189
Oslo	189
Hedmark	104
Oppland	104
Buskerud	104
Vestfold	104
Telemark	104
Aust-Agder	63
Vest-Agder	63
Rogaland	126
Hordaland	126
Sogn og Fjordane	126
Møre og Romsdal	133
Sør-Trøndelag	104
Nord-Trøndelag	104
Nordland	84
Troms	84
Finnmark	84
Økt årlig vedlikehold på vei	2 100

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre i 2008 har foreslått et vedlikeholdsfond for samferdsel på 40 mrd. kroner, for å redusere det store etterslepet på vedlikehold av veg- og jernbanelinjetilstanden i Norge. Dette er en utvidelse av Høyres forslag fra 2007, da forslaget kun innebar et vedlikeholdsfond for veg, på 20 mrd. kroner. Fjorårets foreslåtte fond ville gitt en avkastning på årets budsjett på cirka én milliard kroner til vedlikehold.

Disse medlemmer har utarbeidet en tabell som viser hvordan disse vedlikeholdsmidlene ville bli fordelt mellom fylkene:

Fylke	mill. kroner
Østfold	44
Akershus	51
Oslo	46
Hedmark	50
Oppland	48
Buskerud	50
Vestfold	35
Telemark	47
Aust-Agder	25
Vest-Agder	31
Rogaland	60
Hordaland	100
Sogn og Fjordane	68
Møre og Romsdal	71
Sør-Trøndelag	60
Nord-Trøndelag	41
Nordland	73
Troms	60
Finnmark	40
Totalt	1 000

Disse medlemmer viser for øvrig til Høyres forslag om å innføre en minstegrense for reasfaltering, jf. Dokument nr. 8:2 (2007–2008), og generelle merknader under avsnitt 2.2.3.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m. med 250 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

Dette medlem viser også til tabell under Kristelig Folkepartis generelle merknad i kapittel 2.2.4, der den konkrete fordelingen av midlene fremgår.

Komiteens medlem fra Venstre vil peke på at vedlikeholdsbehovet i vegsektoren er stort – og at det er økende. Dette medlem mener det må satses mer på vedlikehold, og Venstre foreslår å øke bevilgningen til vedlikehold over post 23 med 20 mill. kroner ut over Regjeringens forslag, og vil i den forbindelse vise til Venstres alternative statsbudsjett under kap. 1320.

Trafikkstasjoner og førerprøve

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at situasjonen med dårlig tilgjengelighet ved trafikkstasjonene vedvarer. Disse medlemmer peker igjen på de

meget store problemer dagens situasjon gir privatpersoner og næringslivet i form av lange ventetider. Disse medlemmer er ikke overbevist om at bevilgningene rekker til å løse problemene, og viser til at også rutiner og bestemmelser for kontrollvirksomheten må gjennomgås med sikte på effektivisering og reduksjon av unødig dobbeltkontroll.

Videre viser disse medlemmer til de uakseptabelt lange ventetider for førerprøve som oppleves ved en rekke trafikkstasjoner.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet og Høyre mener at på samme måte som periodisk kjøretøykontroll er overtatt fra Statens vegvesen av godkjente verksteder, kan gjennomføring av førerprøve suppleres med tilbud om dette gjennomført ved godkjente trafikkskoler. Disse medlemmer viser til at dette vil redusere ventetidene, kostnadene og de ulemper publikum i dag opplever som et resultat av at statlig monopol på førerprøve opprettholdes.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen åpne for at førerprøve kan gjennomføres i regi av trafikkskoler som godkjennes for dette."

3.10.2.2 POST 29 VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKTER

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning under post 29.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at erfaringene med offentlig privat samarbeid (OPS) vil bli evaluert i forbindelse med Nasjonal transportplan 2010–2019.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre, viser til merknader til offentlig privat samarbeid (OPS) under kapittel 4.2.8 Ekstern finansiering av infrastruktur.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 4.2.8 Ekstern finansiering av infrastruktur.

Disse medlemmer 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.

3.10.2.3 POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER OG POST 60 FORSØK

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har ingen merknad og slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er skuffet over Regjeringens satsing på riksveginvesteringer. Regjeringen oppfyller ikke sine løfter i forhold til Nasjonal transportplan, til tross for at investeringsrammen er økt i forhold til tidligere år. Hele vegnettet forfaller og ulykkestallene stiger fra år til år. Mer enn 200 mennesker omkommer på norske veier årlig. Både privatpersoner og næringsliv blir hindret i å forflytte seg raskt, sikkert og effektivt innenlands og til utlandet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil også minne om viktigheten av å ta den verdensomspennende finanskrisen på alvor. Den sittende regjeringen har etter disse medlemmers oppfatning ikke gjort nok for å sikre norske arbeidsplasser, som blir stadig mer utsatte for krisens ringvirkninger også i Norge. I flere utsatte sektorer, som bygg- og anleggssektoren, er det spesielt viktig å ta finansproblemene på alvor. Disse medlemmer ønsker å bidra til lavere arbeidsledighet ved å øke investeringene innenfor samferdselssektoren.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet merker seg at Regjeringen etter å ha nådd historisk høye bompengandeler av veifinansieringen i 2008, også i 2009 følger opp ved at man legger til grunn en voldsom økning av bompengefinansieringen fra et allerede uakseptabelt nivå.

Disse medlemmer er sterke motstandere av en praksis hvor innkrevde bompenger benyttes til investeringer i og drift av baneløsninger og øvrig kollektivtrafikk. Likeså vil disse medlemmer generelt motsette seg bruk av bompengefinansiering med mindre dette er støttet av berørte innbyggere i en folkeavstemning og reelle, alternative veivalg finnes. Disse medlemmer merker seg at Regjeringen foreslår å bruke mer enn 2 200 mill. kroner av penger innsamlet fra bilistene til kollektivtiltak i 2009, og konstaterer derved at Regjeringen verken greier å finansiere en tilfredsstillende kollektivtransport, eller tar ansvaret de er pålagt etter veiloven alvorlig.

Disse medlemmer peker også på at bompengefinansiering er en svært dyr finansieringsløsning der bilistene i tillegg til store finansieringsbidrag til staten, også må dekke høye finansierings- og innkrevingsutgifter som er forbundet med denne ordningen.

Disse medlemmer peker også på at finansieringsutgiftene som pålegges bompengebetalerne ofte blir ekstra store fordi staten betaler sin andel svært sent i anleggsperioden.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2009 hvor bevilningene til riksveiinvesteringer mer enn dobles i forhold til Regjeringens forslag, og hvor prosjektfinansiering i tillegg introduseres i norsk samferdsel. Samlet gjør dette bompengefinansiering av riksveinettet helt unødvendig.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fjerne veilovens § 27 som gir adgang til å bruke bompengefinansiering av offentlig vei og av kollektivtrafikk."

Disse medlemmer peker på at gjennom mange tiår har manglende veibevilgninger gjort at Norge har sakkert akterut på samferdselssiden. Norge har en tradisjonell avstandsulempe i den nasjonale verdiskapingsprosessen. Feilslått og mangelfull samferdselspolitikk og manglende ressursatsing på veiutbygging/veivedlikehold har medført at Norge i tillegg har fått en økende veiuulempe gjennom et nasjonalt veinett som ikke holder mål.

Disse medlemmer peker på at Regjeringens budsjett ikke er tilpasset nødvendigheten av og muligheten for modernisering av norsk infrastruktur.

Disse medlemmer peker på at det økonomiske tilbakeslag som nå også rammer Norge, gir

ekstra rom for kraftig investering innenfor samferdsel og innenfor offentlige bygg av alle slag. Disse medlemmer peker på at dette er nødvendig for å modernisere infrastrukturen og nødvendig for å ta vare på arbeidsplasser i anleggsnæringen. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets forslag til alternativt statsbudsjett for 2009 er godt tilpasset den vanskelige økonomiske situasjonen. Disse medlemmer har med interesse merket seg TV2 God morgen Norge torsdag 27. november 2008 der sjefsøkonomen i DnBNor klart ga uttrykk for at det partiet som var nærmest å ha et krisebudsjett, var Fremskrittspartiet som i sitt forslag hadde lagt opp til betydelige stimulanser. Disse medlemmer merket seg spesielt at sjefsøkonomen mente Fremskrittspartiets alternative budsjett antakelig er det som ligger nærmest å ha en fasit når man om to år ser tilbake på hvilke stimulanser som har kommet.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener det er behov for omfattende nybygging og vedlikehold av det norske riksvegnettet. Disse medlemmer viser til Høyres alternative budsjett hvor det er satt av 1 mrd. kroner mer enn Regjeringen til vegbygging, rassikring, trafikksikkerhetstiltak, som bl.a. midtdelere, samt belønningsordning for tryggere skoleveier.

Disse medlemmer vil bruke hele 750 mill. kroner på vegbygging, hovedsakelig på riksveg-/europavegnettet, slik tabellen viser.

Fylke	Vegnummer	Vegnavn	Diverse	Mill. kr
Østfold	E18	Momarken–Melleby (Indre Østfold)	OPS	35
Akershus	E18	Vestkorridoren	Planlegging OPS	20
	rv120	Lillestrømvn (Enebakk)	Gang-/sykkelvei	5
	rv169	Hølandsvn (Gansdalen)	Trafikksikkerh.tiltak	5
Oslo	rv168	Griniveien (Røatunnel)	Prosjektering	20
	E18	Mosseveien i tunnel	Prosjektering	20
Hedmark	rv2	Skarnes–Kongsvinger	Oppstart	30
Oppland	E16	Bagn–Fønhus (Valdres)		40
Buskerud	rv7	Sokna–Ørgenvika	OPS	50
Vestfold	rv 312	Semslinna	Midtdeler	5
	rv 308	Jarlsberglinna	Midtdeler	5
	rv 305	Sandefjordsveien	Midtdeler	5
Telemark	E18	Stathelle–Dørdal (Bamble)		50
Aust-Agder	rv 9	Tveit–Langeid (Setesdal)		20
Vest-Agder	rv 451	Hamre–Kjevik	Oppstart	25
Rogaland	E39	Helleland–Skjebadalen		40
	rv 13	Osberg–Kilane		20
	rv 44	Hinnasvingane		10

Fylke	Vegnummer	Vegnavn	Diverse	Mill. kr
Hordaland	E16/rv 13	Vossapakko		40
	E39	Boravik–Sandvikvåg	Ferdigstilling	40
	E39	Os–Bergen	OPS	20
Sogn og Fjordane	rv 616	Kolset–Sørdal (Bremanger II)	Oppstart	20
	rv 60	Olden–Innvik	Planlegging	5
Møre og Romsdal	E136	Vågetunnelen–Tresfjordbrua	Oppstart	40
Sør-Trøndelag	rv 717	Sund–Bradden	Oppstart	15
	rv 714	Bergsbakken	Oppstart 2. halvår	25
Nord-Trøndelag	E6	Langstein–Stjørdal (Svemarka–Tillerkrysset)		20
Nordland	E6	Storforshei–Saltfjellet (Dunderlandsdalen)		43,5
	rv 81	Svolvær–Skutvik	Riksvegferjetilskudd	6,5
Troms	rv 83	Tjeldsund Bru–Harstad		30
Finnmark	E6	Storsandnes–Alta	OPS	40
Vegbygging totalt				750

I tillegg vil disse medlemmer bevilge 100 mill. kroner mer enn Regjeringen til midtdelere og andre trafikksikkerhetstiltak, 50 mill. kroner til belønningsordningen for tryggere skolevei og 100 mill. kroner til rassikring, slik at den totale ekstrasatsingen fra Høyre beløper seg til 1 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser for øvrig til Høyres forslag om å innføre en minstegrense for reasfaltering, jf. Dokument nr. 8:2 (2007–2008).

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke post 30 Riksveginvesteringer med 200 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

Dette medlem viser for øvrig til tabell under Kristelig Folkepartis generelle merknad i kapittel 2.2.4, der den konkrete fordelingen av midlene fremgår. Dette medlem viser også til sine merknader under kapittel 3.14.2.3 post 71 der det gjøres rede for Kristelig Folkepartis forslag om en belønningsordning for gang- og sykkelvei.

Belønningsordning for sikrere skoleveier

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at Regjeringen ligger langt etter i planen om tilrettelegging av veger for gående og syklende. Disse medlemmer mener gang- og sykkelveger er et viktig trafikksikkerhetstiltak, og et viktig tiltak for å styrke folkehelsen og legge til rette for økt bruk av sykkel og gange på bekostning av personbil. Det kan bidra til å redusere klimagassutslippene.

Disse medlemmer viser til at i dag er ansvaret for veiene spredt på kommune, fylke og stat. Disse medlemmer vil ha en helhetlig og mer offensiv satsing på trygge skoleveier, og foreslår et spleiselag mellom staten, fylkeskommunene og kommunene for å få fortgang i arbeidet med å sikre skoleveiene.

Disse medlemmer viser til belønningsordningen for kollektivsatsing i storbyene, og ber Regjeringen opprette en liknende belønningsordning for å sikre skolevegene. Disse medlemmer vil foreslå at kommuner og fylker som er flinke til å bevilge penger til sikring av skoleveier, premieres for dette.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen opprette en belønningsordning for å sikre skolevegene."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til de respektive partiers alternative forslag til statsbudsjett, og der Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre foreslår hhv. 50, 100 og 100 mill. kroner til en slik belønningsordning.

Midtdelere

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er skuffet over Regjeringens manglende satsing på tiltak for å styrke trafikksikkerheten. Det vises til svar på spørsmål 116 fra Finanskomiteen/Venstres fraksjon av 7. oktober 2008. Av svaret går det frem at følgende midtrekkverksprosjekter vil pr. 1. januar 2010 ifølge Statens vegvesen

ikke være startet opp som forutsatt av det materialet som ble laget til Statens vegvesens handlingsprogram for 2006–2009:

- E134 Mjøndalen–Loesmoen, Buskerud
- E6 Bergshøgda, Hedmark
- E18 Natvalkrysset, Vestfold
- E18 Tassebekk–Natval, Vestfold

Disse medlemmer viser til at det planlegges midtrekkverk på strekninger mellom Sollihøgda og Sundvollen i Buskerud. Disse medlemmer vil peke på at det kan være nødvendig med flere breddeutvidelser. Ikke sammenhengende midtrekkverk uten mulighet for forbikjøring kan skape farlige situasjoner.

Disse medlemmer mener altfor mange uskyldige rammes av andres uansvarlige adferd i trafikken – ofte med dødelig utgang. Disse medlemmer mener det må rettes økt innsats mot å forhindre at uskyldige rammes av trafikkuulykker.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen foreslår at det kun skal bevilges midler til 30 km fysisk midtdeler på eksisterende to- og trefeltsveier i 2009, og viser til at mer enn 100 personer mister livet årlig i møteulykker. Disse medlemmer ser på dette som en helt utilstrekkelig innsats mot tap av liv i trafikken. Nullvisjonen kan ikke realiseres gjennom å forutsette at trafikantene ikke gjør feil, og gjennom ensidig å tillegge bilførere ansvaret for enhver ulykke i trafikken. Derfor mener disse medlemmer at veinettet må fremstå som tilgivende i den grad at førerfeil ikke nødvendigvis får fatale følger. Midtdelere og kantsikring er avgjørende i denne sammenheng.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at Regjeringen i forbindelse med trafikksikkerhet peker på at man ønsker å bruke 1 mrd. kroner til trafikksikkerhetstiltak i 2009. Disse medlemmer mener det er bra at Regjeringen forsøker å gjøre noe med trafikksikkerheten. Disse medlemmer mener imidlertid at å bygge 30 km midtdelere på eksisterende veier i 2009, er altfor puslete når man vet at behovene er det mangedobbelte. Disse medlemmer vil vise til at Statens vegvesen har beregnet at dersom det bevilges ca 5 mrd. kroner, kan det settes opp midtdelere på de 520 mest ulykkesutsatte strekningene. Disse medlemmer viser til beregninger som mener at en slik investering vil redusere antall drepte i trafikken med 80 til 100 menneskeliv. Disse medlemmer har derfor store problemer med å forstå at Regjeringen ikke vil være med på en enda raskere forsering av utbygging av midtdelere. Disse medlemmer viser til at dette er tiltak som virker umiddelbart og

som bidrar til færre hardt skadde og drepte i trafikken. Disse medlemmer viser videre til Fremskrittspartiets representantforslag om avbøtende strakstiltak mot økningen i dødsulykker på veinettet, jf. Innst. S. nr. 33 (2008–2009), hvor Fremskrittspartiet blant annet foreslo å bevilge 400 mill. til trafikksikkerhetstiltak på veisektoren.

Disse medlemmer viser videre til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett, som legger opp til en mangedobling av satsingen på midtdelere i 2009, ved at ytterligere minimum 100 km midtdelere på eksisterende to- og trefeltsveg finansieres av Fremskrittspartiets ramme på kap. 1320 post 30.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett hvor det foreslås å øke satsingen trafikksikkerhetstiltak med 100 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås å øke satsingen på midtrekkverk på ulykkesveiene med 50 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Nærmere om investeringsprogrammet for stamveirutene og øvrige riksveier (fylkesfordelt ramme)

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at en godt utbygd samferdselsinfrastruktur er en av de viktigste faktorene for at samfunnet skal kunne fungere. Uten et godt utbygd infrastrukturnett vil det være umulig for bedrifter og enkeltpersoner å etablere seg og bo rundt omkring i landet.

Disse medlemmer vil vise til at i et land som Norge, med lange avstander og spredt bosetting, vil et godt utbygd veinett med høy standard være avgjørende for at næringsliv skal kunne fungere på en effektiv måte. Norge burde for å utligne ulempene med å ligge langt fra markedene ha et bedre utbygd veinett enn andre land. Dessverre er det motsatte tilfellet.

For disse medlemmer er det videre en klar sammenheng mellom økt trafikk og flere ulykker på den ene siden, og mindre budsjettandeler til veiformål på den andre.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet følger opp Fremskrittspartiets mål for en omfattende satsing i alle korridorer med midler. Disse medlemmer viser for detaljer om

stamveikorridorer og fylkesfordelinger til fraksjonens merknader i Innst. S. nr. 240 (2003–2004) om Nasjonal transportplan, Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett for 2009 hvor økte rammer fremkommer, samt til kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet i denne innstilling med tabeller som viser fordeling av økte riksveimidler på de enkelte stamveiruter med totalt 5,96 mrd. kroner og fylkesfordelte rammer med 2,2 mrd. kroner i forhold til Regjeringens forslag i St.prp.nr.1 (2008–2009).

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet derved har foreslått store tilleggsbevilgninger innen veisektoren for å realisere alle de løfter vi har gitt innenfor stamveikorridorene og den fylkesfordelte rammen til øvrige riksveier.

Disse medlemmer viser til at samlet planlegging, prosjektering og utbygging av hele eller store deler av stamveikorridorene kan legge til rette for raskere, rimeligere og mer effektiv gjennomføring enn den stykkevisse og oppdelte utbygging som gjøres i dag. Det vises til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett hvor det er pekt på strekningen Gardermoen–Otta som hel strekning egnet for forsøk med statlig prosjektfinansiert, samlet utbygging.

Korridor 1 Oslo–Svinesund/Kornsjø

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at stamveirute 1, korridor 1, er Norges hovedfartsåre for landeveiseksport inn og ut av Norge og at trafikk tettheten er den største i landet. Disse medlemmer mener at dette viktige veiprojektet er en klar nasjonal oppgave, og at utbyggingen burde være et løft basert på fullfinansiering fra sentrale myndigheter – uten bompenger/brukerbetaling.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at tidsskjemaet for fullføringen av E6 som firefelts motorvei gjennom Østfold og Akershus opprettholdes, og at veien fullføres uten ytterligere brukerfinansiering.

Korridor 2 Oslo–Ørje/Magnor

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at ruten E18 Oslo–Ørje til Stockholm er den nest viktigste hovedforbindelse til utlandet etter korridor 1 – E6 Oslo–Svinesund. Veien har stor regional betydning – spesielt for indre Østfold, men også for gods- og persontrafikken til Sverige, Finland, Baltikum og Russland. Disse medlemmer viser til at hele veistrekningen snarest må bygges som sammenhengende motorvei. Disse medlemmer vil peke på at de gjenstående flaskehalsene på veistrekningen E18 Oslo–Ørje sterkt vil

begrense den positive effekten av de øvrige investeringene i korridoren.

Disse medlemmer viser til at innkjøringen til Oslo kan bygges som OPS-prosjekter (bl.a. Mosseveitunnel).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er av den oppfatning at hovedstadens veiutbygginger i forbindelse med E18 og E6 ikke ensidig kan basere seg på brukerfinansiering fra Oslopakke 3 og statlige midler fra NTP for perioden 2010–2019. Disse medlemmer mener at dette veiprojektet på lik linje med E6 korridor 1 Oslo–Svinesund er en nasjonal oppgave som krever fullfinansiering fra sentrale myndigheter og ikke delfinansiering ved bruk av bompenger.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag ved behandlingen av St.prp. nr. 79 (2006–2007), jf. Innst. S. nr. 275 (2006–2007), Revisjon og slutføring av Østfoldpakke fase 1 – utbygging og finansiering av prosjektet E18 Krosby–Knapstad:

"Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen avklare snarlig fremdrift av gjenstående strekninger på E18 mellom Akershus og riksgrensen basert på full statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen organisere dette arbeidet enten som et OPS-prosjekt eller som et samlet prosjekt med egen avklart statlig prosjektfinansiering som sikrer kontinuerlig anleggsdrift fra oppstart.

Forslag 2

Stortinget vedtar en ytterligere forsering av utbyggingen av E18 som omtalt i St.prp. nr. 79 (2006–2007) og basert på statlig finansiering. Stortinget ber Regjeringen sørge for nødvendig statlig forskottering for å sikre fremdriften i arbeidet og innarbeide statlige bevilgninger i årlige budsjetter fra 2008."

Disse medlemmer viser også til statlig finansiering av E18 i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt alternative statsbudsjett og prioriterer 20 mill. kroner til prosjektering av ny Mosseveitunnel.

Disse medlemmer prioriterer 35 mill. kroner til parsellen Momarken–Melleby i Østfold i sitt alternative budsjett for 2009.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser for øvrig til Kristelig Folkepartiets alternative budsjett der E18 gjennom Østfold prioriteres med 80 mill. kroner, ut over Regjeringens forslag.

Rv 2 Riksgrensen/Magnor–Kløfta med tilknytninger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti understreker viktigheten av at denne veistrekning blir bygget ut fortløpende med tidligst mulig ferdigstilling.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til strekningen rv 2 Kløfta–Nybakk og til strekningen Nybakk–Kongsvinger/Magnor hvor det allerede er gitt merknader, jf. Innst. S. nr. 168 (2003–2004). Disse medlemmer viser her til veiens store betydning som en viktig forbindelse mellom Norge og Sverige og til viktigheten av å realisere full utbygging til motorveistandard på hele strekningen.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt alternative budsjett og prioriterer 30 mill. kroner til strekningen Skarnes–Kongsvinger.

Rv 35 Jessheim–Hønefoss–Hokksund

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti understreker viktigheten av at nødvendig opprustning og utbedringer blir startet opp og gjennomført så tidlig som mulig i planperioden. Strekningen Jevnaker–Olimb er siste etappe i forbindelsen Jevnaker–Gardermoen, og veien er en viktig forbindelse til Gardermoen fra Buskerud og østre deler av landet.

Disse medlemmer har merket seg rv 35 sin betydning som en "ringvei" med potensial til å styre trafikk unna det tettest trafikkerte Oslo-området. Manglende vilje til å satse på tilstrekkelig veiutbygging i Oslo-regionen fra Regjeringens side gjør det avgjørende å ruste opp rv 35 for å ivareta sikkerhet og fremkommelighet for trafikk som avlaster hovedstadens veinett. Disse medlemmer ønsker arbeid igangsatt snarest mulig. Disse medlemmer ser på denne veien som en viktig del av en "ringvei 4" rundt og utenom Oslo.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker også en vurdering av om strekningen Jevnaker–Olimb kan bygges raskere og hurtigere etter alternativt Åslinjen, med gode avkjøringsmuligheter til Jevnaker sentrum. Disse medlemmer ønsker også at siste del av denne omkjøringsveien mellom Hønefoss og Jevnaker startes opp i planperioden og fullfinansieres av staten, jf. Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2009.

Korridor 3 Oslo–Grenland–Kristiansand–Stavanger
E18 Oslo–Kristiansand

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at store deler av strekningen E18 Oslo–Kristiansand er sterkt trafikkbelastet og ulykkesutsatt. Ruten er også en av de sterkest trafikkerte ruter og er hovedåren mellom Østlandet og Sørlandet. Disse medlemmer viser til den høye ulykkesfrekvensen på strekningen, og ønsker hele strekningen bygget under ett som motorvei klasse A med fysiske delelinjer.

Disse medlemmer viser til at man de siste årene har hatt en stor økning i antallet ulykker på E18 gjennom Bamble, og vil at denne strekningen skal prioriteres i 2009.

Disse medlemmer vil peke på at både Stortingets transport- og kommunikasjonskomité og samferdselsministeren siden 2007 har befart forholdene langs veien, og at disse har vært enige om at forholdene er svært trafikkfarlige. Det er derfor med skuffelse at disse medlemmer registrerer at statsråden og Regjeringen ikke har valgt å prioritere midler til strakstiltak i 2009 som omfatter planfrie kryss på denne svært ulykkesbelastede strekningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt tidligere forslag hvor Stortinget ber Regjeringen legge frem en egen sak om utbyggingsplan, med bakgrunn i tverrfaglige kommisjoner, og en egen finansiering for spesielt store utbyggingsprosjekt innenfor samferdselsområdet som har nasjonal betydning.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt alternative budsjettforelegg, og prioriterer 50 mill. kroner til E18 Stathelle–Dørdal i Telemark.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det er satt av 40 mill. kroner til opprustning av E18 gjennom Bamble.

Rv 23 Lier–Drøbak–Vassum

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er kjent med at arbeidet med opprustning av rv 23 gjennom Røyken og Lier kommuner har manglet fremdrift i planleggingen. Disse medlemmer ser frem til at staten kommer til hurtig enighet med lokale myndigheter om resterende uavklarte traséforhold. Disse medlemmer viser til den positive effekten ferdigstilling vil få i forbindelse med økt bruk av Oslofjordtunnelen, avlastning av gjennomgangstrafikken på E18 Lier–Oslo, samt

funksjon som en del av et ringveisystem som avlaster Oslo for gjennomgangstrafikk.

Disse medlemmer har uttrykt sterk bekymring for den situasjonen utbyggingssaken for rv 23 har satt beboere langs planlagt trasé gjennom Røyken kommune i. Disse medlemmer finner det urimelig å sette beboere ute av stand til å disponere egen eiendom, i uvisshet mht. vedlikehold og i praksis umuliggjort å få eiendommer solgt, på grunn av en båndlegging av eiendommene på ubestemt tid.

Disse medlemmer er svært positive til at innløsning av beboere langs ny rv 23 nå gjennomføres slik disse medlemmer også ved forrige statsbudsjettbehandling gikk inn for. Disse medlemmer vil likevel peke på at forholdene knyttet til innløsning og båndlegging langs planlagte veitraseer 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 eierne leve i det uvisse i mange år mht. innløsnings-tidspunkt, er å legge en urimelig tung byrde på enkeltpersoner for oppgaver som er statens ansvar og i samfunnets interesse.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om praktiseringen av båndlegging og innløsning av eiendom knyttet til planlagte veiprojekter. Saken skal spesielt avklare rettigheter for eiendomsbesittere, og hvilke tidsfrister og prosedyrer som må innføres for å unngå at enkeltmennesker må bære urimelige byrder på statens vegne når prosjekter trekker ut i tid."

Korridor 4 Stavanger–Bergen–Ålesund–Trondheim

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti mener at en oppgradert stamveikorridor fra Sørlandet nord/vestover langs Vestlandet og til Sør-Trøndelag er en forutsetning for økt verdiskaping i disse regioner og en videre utvikling av våre viktige eksportrettede næringer og turisme.

Disse medlemmer understreker at E39 Kristiansand til Trondheim har en total lengde på ca. 1 000 km som utgjør rundt 14 pst. av Norges stamveinett. Stamvei E39 har dårlig standard, men er viktig for eksportrettet verdiskaping for Vestlandet.

Disse medlemmer mener at en radikal oppgradering i veistandard og forkorting av kjøreavstand vil være med på å forme et viktig strategisk grep i infrastrukturen for Sør- og Vestlandet samt områdene opp mot Trondheim.

E39 Kristiansand–Stavanger–Bergen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Fol-

keparti peker på at pågående og planlagte prosjekter langs E39 Kyststamveien må prioriteres. Disse medlemmer mener at mange av de største utfordringer på oppgradering av E39 ligger i Hordaland, særlig strekningen Os–Bergen.

Disse medlemmer minner om de store utfordringene E39 har gjennom storbyområdet på Jæren. Dette er et av landets sterkeste vekstområder med behov for et godt utbygd stamveinett med tilknytning mot sentrale terminaler, spesielt Stavanger som knutepunkt for person- og godstrafikk mot kontinentet.

Disse medlemmer mener at Regjeringens foreslåtte utbedringer ikke er tilstrekkelige for å dekke det reelle behovet for nødvendig infrastruktur. Stamveien gjennom Rogaland har en rekke strekninger som er svært ulykkesbelastet, samt mange flaskehalsar for næringslivet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på nødvendigheten av at staten tilleggsbevilger nødvendige midler til disse veiprojektene uten forlenget bompengerperiode eller økte bompengesatser slik at hele prosjektet fullføres som planlagt.

Disse medlemmer er fortsatt bekymret for parsellen E39 Fardal–Osestad som riktignok nå får oppstartsbevilgning. Disse medlemmer peker på strekningen som egnet for fremskynding, og vil ha prosjektet startet så tidlig som mulig i 2009 med full statlig finansiering. Det refereres til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt alternative statsbudsjett og prioriterer 40 mill. kroner til Helleland–Skjebadalen i Rogaland og 40 mill. kroner til ferdigstilling av E39 over Stord.

Videre prioriterer disse medlemmer 20 mill. kroner på strekningen Os–Bergen for å prosjektere og fremskynde en OPS-løsning på denne strekningen.

E39 Bergen–Ålesund med tilknytninger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på viktigheten av at oppgraderingen av E39 også bør omfatte en tunnel mellom Nyborg og Nordhordlandsbrua, og ber Regjeringen sørge for snarlig planavklaring og finansieringsgrunnlag for et slikt prosjekt.

Rv 13 Jøsandal–Voss

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg departementets omtale av den planlagte Vossepakka som inneholder delvis bompengefinansiering, og som kan være aktuell for

oppstart av prosjekter med bompengemidler i løpet av første fireårsperiode.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets prinsipielle motstand mot bompengefinansiering av riksveiprojekter og er bekymret over den trafikkavvisende effekt Vossepakke og andre planlagte regionale bompengefinansierte "veipakker" vil kunne ha på andre prosjekt som for eksempel Hardangerbrua. Disse medlemmer har merket seg at slik effekt ikke er avklart.

Komiteens medlemmer fra Høyre registrerer med undring at Regjeringen fortsatt ikke har fremmet en stortingsproposisjon om Vossepakka, og ber om at dette gjøres snarest.

Disse medlemmer bevilger i sitt alternative statsbudsjett 40 mill. kroner til prosjektet, slik at bygging kan komme i gang i 2009.

Rv 9 Kristiansand–Haukeligrend

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet registrerer at Setesdalspakka har gitt mindre bompengemidler enn forutsatt, mens kostnadsrammen er økt. Videre at det ikke er lokal tilslutning til en revisjon av bompengeopplegget, slik at det ikke er tilstrekkelige midler til å gjennomføre prosjektet som forutsatt til tross for at bompengetakstene er godkjent økt med hele 20 pst.

Disse medlemmer viser til at Setesdalspakka avsluttes når prosjektet Tveit S–Langeid er fullført.

Disse medlemmer mener at fullføring av investeringene bør fullfinansieres over statsbudsjettet. Dette prosjektet er av høy prioritet, og med spesiell henblikk på disse medlemmers ønsket utvidelse av E134 Oslo–Haukeli–Odda–Bergen som motorvei. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett.

Disse medlemmer mener at tilknytningen rv 9 Kristiansand–Haukeligrend vil bli meget sentral for godstrafikk for Kristiansand havn, og en avlastning for E39 til Vestlandet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti vil peke på at det er viktig å prioritere en helhetlig utbygging av rv 9 gjennom Setesdal.

Komiteens medlemmer fra Høyre foreslår derfor 20 mill. kroner til parsellen Tveit–Langeid i sitt alternative statsbudsjett.

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

E134 Drammen–Haukeli–Odda–Haugesund/Bergen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti 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. Når Rogfast blir en realitet, vil E134 over Haukeli utgjøre en 50 minutters tidsbesparelse fra Stavanger til Østlandet.

Disse medlemmer viser til de foreslåtte omlegginger av veitraseen i Røldalsområdet og mellom Grungedal og Hjartdal som forkorter kjøretiden med over 1 1/2 time. Dette blir da en rask og rimelig øst-vest-forbindelse både for godstransport, ekspressbusser og privatbiler.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at veitraseen over Haukeli forbinder områder med stor befolkningstetthet på til sammen rundt 2,5 mill. 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 verdiskaping samt opprettholdelse av bosettingen.

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.

E16 Sandvika–Bergen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet konstaterer at rammene i første fireårsperiode er altfor knappe, at bompengefinansiering brukes i utstrakt grad og at etterslepet øker.

Disse medlemmer mener derfor at prosjektene må forseres da E16 Sandvika–Bergen er en høyt prioritert transportåre mellom Vestlandet og Østlandet med forgreninger. Disse medlemmer ser med sterk bekymring på forfallet, rashendelsene og den generelt dårlige standarden som er dokumentert for E16 gjennom Valdres. Det vises til Fremskrittspartiets alternative budsjett.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil ruste opp E16 Bagn–Fønhus i Valdres og foreslår i sitt alternative budsjett 40 mill. kroner til dette for 2009.

Rv 7/52 Hønefoss–Gol–Borlaug

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre understreker den store viktigheten i denne ruta for næringslivet på Vestlandet, samt Østlandet da veien er en del av den korteste og mest foretrukne stamveiforbindelse mellom Oslo og Bergen. I tillegg er ruta hovedforbindelsen mellom Oslo-området og størstedelen av Sogn og Fjordane opp mot Nordfjord. Disse medlemmer mener oppgraderingen av denne ruta til stamvei for noen år siden forplikter, idet man her har en høy ÅDT med både sommer- og vinterturisme. Hyppighet av trafikkulykker er svært høy, og standarden på ruta er varierende. Disse medlemmer ser positivt på bevilgningen for 2009 på 78 mill. kroner til videreføring på rv 7 Ramsrud–Kjeldsbergsvingene.

Komiteens medlemmer fra Høyre prioriterer denne strekningen høyt, og bevilger derfor 50 mill. kroner i sitt alternative budsjett til prosjektet Sokna–Ørgenvika, som igjen vil gi svært stor innkotting på denne strekningen.

Disse medlemmer mener videre at dette prosjektet bør realiseres som et OPS-prosjekt, og fremmer forslag om dette.

Rv 36 Seljord–Eidanger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti understreker at også denne strekningen er blitt innlemmet som en del av stamveinettet.

Disse medlemmer peker på rutas lengde på ca. 97 km, og at den går gjennom sentrale deler av Telemark fylke. Statens vegvesen har for noen år siden beregnet kostnadene for en utbygging til stamveistandard til over 3 mrd. kroner.

Disse medlemmer registrerer at det i budsjettet for 2009 stilles kun 5 mill. kroner til disposisjon.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti vil videre peke på at forlengelsen av gang- og sykkelvei fra Beverøya til Åsgrav camping (Mannebru) langs rv 36 i Bø har vært ferdig prosjektert i lang tid og arealer er ervervet. På grunn av endring av vegens status til stamveg, ble pengene til ferdigstilling av prosjektet utsatt på ubestemt tid. Disse medlemmer vil peke på den høye trafikkbelastningen, og mener derfor at prosjektet må ferdigstilles i 2009.

Korridor 6 Oslo–Trondheim med armer til Ålesund og Måløy

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti understreker viktigheten av denne korridoren som knytter Nordvestlandet og Midt-Norge til Sør-Norge. Videre er den særdeles viktig for næringslivet med eksport/import av gods til og fra Nord-Norge, Midt-Norge og Nord-Vestlandet. Denne korridoren er også av særdeles stor viktighet for distriktene og næringslivet i Mjøsregionen, samt for Gudbrandsdalen og andre dalfører opp mot Trondheim.

Disse medlemmer mener at slik E6 fremstår i dag, er strekningen miljømessig utilstrekkelig, trafikkfarlig og fremkommeligheten er elendig på mange og lange strekninger. Disse medlemmer vil understreke at strekningen E6 Gardermoen–Otta har utviklet seg til å bli kandidat for å overta den tvilsomme ære å være den nye dødsveien i Norge etter E18 gjennom Vestfold.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at slike ulykker ville en i stor grad ha avverget hvis det var bygget 4-felts motorvei med midtdeler. Erfaringene fra E6 Oslo–Gardermoen og E18 gjennom nordre Vestfold bekrefter dette.

Disse medlemmer er av den mening at et veianlegg av denne standard vil tiltrekke seg noe trafikk fra rv 3 fra Stange (Hedmark) gjennom Østerdalen over Dovre til Ulsberg i Sør-Trøndelag. Dette gir en bedre utnyttelse av en ny E6 og dermed mindre trafikk gjennom Østerdalen.

Disse medlemmer mener at behovet for en fullverdig motorvei klasse A fra Oslo til Trondheim er så stort at den bør forsøres radikalt frem i tid med raskest mulig ferdigstilling vha. samlet planlegging, prosjektering og gjennomføring av lange strekninger. Disse medlemmer mener at dette kan også skje ved at anlegget legges ut som et OPS-prosjekt.

Disse medlemmer viser til sine merknader i Innst. S. nr. 21 (2007–2008), jf. St.prp. nr. 87 (2006–2007) om utbygging og finansiering av E6 på strekningene Gardermoen (Hovinmoen)–Dal og Skabrud–Kolomoen i Akershus og Hedmark.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett hvor det er pekt på strekningen Gardermoen–Otta som hel strekning egnet for forsøk med samlet utbygging, for også å sikre deltakelse fra store internasjonale entreprenørselskaper.

E6 Nordre avlastningsvei

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti mener ny E6 parsell Sluppen–Stavne, inkl.

ny Sluppen bru i Trondheim, bør få ytterligere økt prioritet. Dette kan karakteriseres som Trondheims største trafikale problemområde, hvor 20 000 biler ferdes daglig.

Disse medlemmer viser til at en komité med utspring fra næringsforeningen i Trondheim ble opprettet våren 2005, med sikte på utbygging av Sluppen bru, utbedring av Osloveien frem til Nordre avlastningsvei og bygging av en ny tunnel opp til Byåsen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at traseen ikke står oppført på noen offentlig veiplan, men prosjektet nevnes i Nasjonal transportplan 2006–2015. I transportplanmeldingen inngår prosjektet som premiss for byutviklingen som del av det avlastende hovedveinettet. Slik situasjonen er nå, vil en framskynding av prosjektet være avhengig av at det blir tilslutning til brukerfinansiering. Dette er uaktuelt for disse medlemmer.

Disse medlemmer anbefaler prosjektmidler til ny E6 parsell Sluppen–Stavne inkl. ny Sluppen bru i Nasjonalbudsjettet for 2009, med sikte på at prosjektet får 100 pst. statlig finansiering. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett.

E136 Dombås–Ålesund

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at E136 Dombås–Ålesund er den viktigste stamveirute for eksportnæringen i Møre og Romsdal.

Disse medlemmer viser til at E136 Dombås–Ålesund har mange smale partier, mange underganger og er rasutsatt flere steder.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker allerede i 2009 en oppstart for utbedring av dette viktige østvest-sambandet og at dette følges opp i fireårsperioden. Disse medlemmer viser til at store deler av veien ikke innehar den standard som en stamvei skal ha.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at strekningen må forseres og prioriterer derfor 40 mill. til oppstart på parsellen Vågetunnelen/Tresfjordbrua, jf. Høyres forslag til alternativt budsjett.

Rv 3 Kolomoen–Ulsberg

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at rv 3 Kolomoen–Ulsberg er en viktig transportåre nord-sør og en avlastning for godstrafikken langs E6.

Disse medlemmer mener at satsingen som er gjort i de foregående år ikke er tilstrekkelig for å kunne bringe rv 3 opp til nødvendig standard.

Disse medlemmer viser til at rv 3 Kolomoen–Ulsberg mangler mye for at ønsker om planlagt standard er nådd. I denne forbindelse viser disse medlemmer til komiteens reise i Hedmark og Oppland i 2007, hvor nye metoder for kostnadseffektiv og rasjonell utbedring av veibredde ble vist. Disse medlemmer viser til de positive effekter og det gunstige kostnadsbildet den gjennomførte breddeutvidelsen av rv 3 i Østerdalen har fremvist. Disse medlemmer ser rv 3 som et vesentlig element i å avlaste den sterkt ulykkesbelastede E6 gjennom Gudbrandsdalen – forutsatt at rv 3 tilbyr en slik funksjon med tilstrekkelig grad av sikkerhet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har registrert at det settes inn strakstiltak mot ulykker på rv 3 ved å senke fartsgrensene i påvente av fortsatt breddeutvidelse. Dette er en måte å takle ufordringene et dårlig veinett gir som disse medlemmer karakteriserer som passivt.

Disse medlemmer ønsker å sikre en kontinuerlig videreføring av arbeidet med breddeutvidelse av rv 3, og er positive til at det i 2009 bevilges 51,4 mill. kroner.

Rv 4 Oslo–Mjøsbrua

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at rv 4 Oslo–Mjøsbrua i statsbudsjettet for 2004 ble oppgradert til stamvei. Dette tilsier en nødvendig oppgradering av veien. Rv 4 er hovedinnfartsåra til Oslo fra store deler av Vest-Oppland samt for store deler av nordre Akershus og Oslo (Groruddalen). Disse medlemmer minner om veiens store betydning for næringslivet i Oppland, samt viktigheten som innfartsvei til Oslo for pendlere fra disse regionene og spesielt Nittedal.

Disse medlemmer understreker at rv 4 mellom Oslo og Gjøvik har en usammenhengende vei-standard, fra firefelts hovedvei i Oslo, til tofelts veier med kryssing i plan i Nittedal. Strekingen mellom Gjøvik og Akershus grense har svært varierende standard. Disse medlemmer viser også til de mange strekninger som har en blanding av trafikantgrupper som representerer stor risiko for ulykker. Trafikktettheten har økt sterkt i de senere årene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ser nødvendigheten av en utbygging av rv 4 i ny trasé fra Gran i Oppland til Åneby i Nittedal som motorvei klasse B, og fra Åneby i Nittedal til Grorud i Oslo som motorvei klasse A med 4

felt, planskilte kryss og midtdeler. Disse medlemmer mener at en slik utbygging utmerket kan tilpasses Oslos løsninger mellom rv 4, Trondheimsveien, rv 163 Østre Aker vei og den planlagte Fossumdiagonalen. Det bør bygges tunneler der en ny rv 4-trasé passerer gjennom tett utbygde områder.

Rv 70 Oppdal–Kristiansund

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener at rv 70 er viktig for næringslivet og bosettingen i denne regionen og viser til at de foreslåtte investeringer kun omfatter planlegging og mindre tiltak. Midlene er derved utilstrekkelige i forhold til selv de aller nødvendige utbedringer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets forslag om statlig finansiering under behandlingen av St.prp. nr. 41 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 184 (2007–2008), Utvidelse av bompengerekravet på Kristiansund og Freis fastlandsforbindelse (Krifast):

I

Stortinget samtykker i at prosjektene E39 Knutset–Høgset og rv 70 Brunneset–Øygarden bygges etter de opplysninger som er gitt i St.prp. nr. 41 (2007–2008), innenfor en samlet kostnadsramme på 374 mill. 2008-kroner.

II

Samferdselsdepartementet får fullmakt til å organisere de to veianleggene omtalt i St.prp. nr. 41 (2007–2008) i et felles prosjekt og med tilhørende fullmakt for nødvendig låneopptak for å sikre gjennomføring i perioden 2008–2010. Stortinget forutsetter at årlige renter belastes departementets årlige budsjetter og at nedbetaling av lån skjer innen rammen av NTP."

Disse medlemmer pekte på allerede ved revidering av nasjonalbudsjettet for to år siden akutt behov for midler til fullføring av opprustning av rv 70 Freifjordtunnelen. Disse medlemmer har merket seg at utbedringen ennå ikke er utført. Disse medlemmer kan ikke se det verken hensiktsmessig eller nødvendig at bompengeselskap og lokale myndigheter skal måtte forskuttere utbedring av en akutt situasjon på en av statens stamveier. Disse medlemmer mener med henvisning til Fremskrittspartiets alternative budsjett at statlig fullfinansiering må være en forutsetning.

Korridor 7 E6 Trondheim–Fauske med tilknytninger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til den store årstdøgntrafikken på

strekningen Trondheim og Steinkjer og ønsker å prioritere firefelts E6 motorvei på hele strekningen. Dette er hovedtransportåren i fylket, og det er viktig å merke seg at den ca. 100 km lange strekningen på nordtrøndersk side går gjennom kommuner der 70 pst. av fylkets innbyggere bor.

Disse medlemmer understreker at de viktigste næringer i Nord-Trøndelag, som skogbruk, jordbruk og akvakultur og videreføring av produkter fra disse, er omfattende brukere av veitransport både for inn- og utførsel av varer.

Disse medlemmer fokuserer også på Nordland næringslivs behov for god infrastruktur for å være konkurransedyktig på hjemme- og eksportmarkedet.

Disse medlemmer peker også på nødvendigheten av en utbedring av E14 Stjørdal – Riksgrensen. Den økende trafikkmengden på E14 av tungtransport er et stadig større problem på en så smal og svingete europavei. E14 er også Trøndelags hovedferdselsåre til Sverige, og en generell opprustning er av stor betydning for godstransport fra og til fylkets næringsliv.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti peker på nødvendigheten av at en generell opprustning av rv 17 til fylkesgrensen mot Nordland må prioriteres, spesielt forbi Bangsund mot Namsos der veien er smal og svingete med trange tunneler. Rv 17 mellom Saltstraumen og krysset mellom rv 80 og rv 17 på Tverrlandet er meget problematisk.

Disse medlemmer viser til at strekningen E6 fra Nord-Trøndelag grense og til Korgenfjellet er av særdeles lav standard, og opprustning bør starte opp i 2009 med snarlig ferdigstillelse.

Disse medlemmer viser likeledes til rv 78 fra Mosjøen og til Leirfjorden som også er av særdeles dårlig standard med tunneler hvor det ikke er muligheter til å møtes. På denne strekningen går det mye tungtransport både fra fiskeindustrien og produksjonsbedrifter i Sandnessjøen.

Disse medlemmer vil fokusere sterkt på Nesbrua på E6 ved Harran som ligger 15 km nord for sentrum i Grong kommune. Det er her en uholdbar situasjon. Brua er et spesielt trafikkarfarlig punkt av tre grunner:

1. Hindrer god avvikling av trafikken langs E6.
2. Spesielt ulykkesutsatt.
3. Kan føre til forurensning av et svært viktig lakseførende vassdrag. Nesbrua er enveiskjørt med vanskelige og farlige svinger på begge sider. Det har her vært mange ulykker. Etter det vi erfarer er dette den eneste enveiskjørt delen av E6.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til de spesielle forholdene, og til at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett gir rom for en oppgradering av bruløsningen ved Harran i Grong i 2009.

Disse medlemmer mener at opprustning bør gis prioritet på rv 78.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt alternative statsbudsjett og prioriterer 20 mill. kroner til E6 gjennom Nord-Trøndelag på parsellen Langstein–Stjørdal (Svemarka–Tillerkrysset), og 43,5 mill. kroner til E6 gjennom Nordland på parsellen Storforshei–Saltfjellet (Dunderlandsdalen).

Korridor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og veg- og jernbaneforbindelser til grensene mot Sverige, Finland og Russland

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at korridor 8, E6 Nordkjosbotn–Kirkenes er den lengste stamveiruten. Ruten er preget av mange rasutsatte steder og har samtidig mange partier med smal og dårlig veistandard.

Disse medlemmer peker spesielt på rasutsatte steder i Troms (Bånes–Langnes og Skardalen–Bånes) samt omlegging av E6 over Sørkjosfjellet og nødvendig utbedring vest for Alta.

Etter disse medlemmers skjønn er E6 over Sørkjosfjellet en meget viktig strekning og synes å være den største flaskehalsen på E6 i Troms.

Disse medlemmer er positive til bevilgningen for E6 vest for Alta, og ønsker at disse utbedringer prioriteres.

Disse medlemmer vil også peke på problemene med fremkommelighet og ulykker på strekningen mellom Storsandnes og Alta, hvor utbedringsarbeidene bør iverksettes snarest mulig.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at arbeidet med oppgradering og utbygging av E6 vest for Alta har foregått oppstykket og lite kontinuerlig. Det er svært viktig med en sammenhengende utbygging for å få veien på plass så raskt som mulig, og for å gjennomføre en effektiv utbygging.

Komiteens medlemmer fra Høyre prioriterer 40 mill. kroner til E6 mellom Storsandnes og Alta i sitt alternative budsjett. Disse medlemmer mener at prosjektet bør realiseres som et OPS-prosjekt, og fremmer forslag om dette.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås bevilget 200 mill. kroner

til investering i veinettet ut over Regjeringens forslag, hvorav 10 mill. kroner øremerkes E6 vest for Alta.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår 10 mill. kroner utover Regjeringens forslag til å sikre kontinuitet i utbyggingen av E6 vest for Alta.

Østfold

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at Moss har store utfordringer knyttet til trafikk over rv 19, Horten–Moss. Forbindelsen er landets mest trafikkerte ferjestrekning. Årlig passerer 1,5 mill. kjøretøy, inkl. en større andel tungtransport, gjennom Moss sentrum. Disse medlemmer viser til at det er store utfordringer både i Moss og Horten med lokal forurensning, og å få avviklet trafikken på en god måte. Disse medlemmer ber Regjeringen holde fokus på arbeidet med å finne løsninger på denne situasjonen i samarbeid med fylket og kommuner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Østfold ut over stamveiene utgjør 112 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 78 mill. kroner, til 190 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Disse medlemmer viser til behovet for samordnet planlegging av forskjellige transportformer knyttet til trafikksystemene i Fredrikstad, og mener at planleggingsmidler må stilles til disposisjon. Det vises til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett hvor rammene til fylkesfordelt ramme er økt vesentlig i forhold til Regjeringens forslag.

Akershus

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Akershus ut over stamveiene utgjør 240 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 213,5 mill. kroner,

til 454 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt alternative budsjett, og vil foreslå 5 mill. kroner til trafikksikkerhetstiltak på rv 169 i Gansdalen, og 5 mill. kroner til gang/sykkelvei på rv 120 i Enebakk.

Oslo/Akershus

Oslopakke 3

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til brev av 26. november 2008 fra Samferdselsdepartementet til Stortinget om bruk av bompenger til drift av kollektivtransport (vedlegg 2 til innstillingen).

Flertallet slutter seg til innholdet i brevet og forventer at dette følges opp i det videre arbeidet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til følgende merknader til St.prp. nr. 40 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 170 (2007–2008), om Oslopakke 3 trinn 1:

"Nasjonalt prosjekt med statlig finansiering"

Disse medlemmer er positive til det investeringsprogrammet i Oslopakke 3 som er forhandlet frem av de to berørte fylkene, men vil gjennomføre dette med full statlig finansiering. Disse medlemmer understreker at dette omfattende prosjektet bør drives gjennom et statlig prosjektselskap der de to fylkene er representert. Disse medlemmer legger til grunn at samordning mellom statlig prosjekt Oslopakke 3, og jernbanebasert kollektivtrafikk i hovedstadsområdet, inngår i et slikt prosjekt.

Disse medlemmer understreker igjen at arbeidet med å gjøre transportnettet i hele Østlandsområdet effektivt, sikkert og miljøvennlig er et prosjekt av nasjonal betydning. Disse medlemmer mener derfor det bør utarbeides en videreføring og en utvidelse av Oslopakke 3 til en Østlandspakke som dekker triangelet Hamar, Skien, Larvik og Halden. I et slikt nasjonalt prosjekt bør det ligge firefelts stamveier mellom de store byene i området og Oslo, stamveinett i ringveisystem rundt Oslo i flere ringer og dobbeltsporet jernbane. Disse medlemmer peker på at med en modernisert samferdselspolitikk med nye organisatoriske og finansielle verktøy kan et slikt prosjekt gjennomføres i løpet av 20-års perioden 2010-2030, og med full statlig finansiering.

Disse medlemmer understreker og mener at bruk av bompengefinansiering for å bygge ut samferdselsmessig infrastruktur i hovedstadsområdet som i landet for øvrig, er nødvendig og innebærer en ekstra-beskatning. Disse medlemmer understreker også at finansiering av eventuelle offentlige tiltak knyttet til drift av kollektivtrafikk bør skje gjennom kjøp av tje-

nester og ikke finansiert gjennom bompenger fra bilistene, slik at bilbrukere betaler deler av billettprisen for dem som bruker buss, trikk og bane."

Disse medlemmer viser videre til Fremskrittspartiets forslag i samme sak. Når det gjelder deler av den foreslåtte finansieringen av Oslopakke 3, vil disse medlemmer avvise at bompengefinansiering av kollektivtrafikken er akseptabelt. Det er heller ikke en bomringløsning hvor bilistene tvinges til å betale for andre veier enn den de kjører på.

Disse medlemmer fremholder at i saker som dette, der flertallet på Stortinget tvinger lokale folkevalgte til å akseptere bompenger, har Fremskrittspartiet en programfestet politikk om at det skal gjennomføres folkeavstemning før endelig vedtak fattes og at folkets vilje skal følges. Disse medlemmer merker seg at Oslo Fremskrittsparti fremmet forslag om slik folkeavstemning, et forslag som ikke fikk flertall blant de øvrige partier.

E18

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at E18 i tunnel – blant annet Mosseveien, og strekningen langs Frognerstranda og E18 for øvrig fra Lysaker og vestover – er et viktig miljø- og kollektivprosjekt i Oslo. Det er også et viktig element i Oslopakke 3. Disse medlemmer mener det haster med å starte arbeidet med planlegging av dette viktige prosjektet som vil redusere belastningen på lokalmiljøet, gjøre viktig friluftslivsområder mer tilgjengelige og attraktive og som vil bidra med økt kapasitet i kollektivtrafikken i Oslo.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at E18 Vestkorridoren egner seg godt som et OPS-prosjekt, og som bør legges frem i 2009. Disse medlemmer prioriterer 20 mill. kroner til planlegging og oppstart av dette arbeidet, og viser til alternativt forslag til budsjett.

Komiteens medlemmer fra Venstre vil prioritere dette prosjektet (E18) over planleggingsbudsjettet til Statens vegvesen.

Ringveier og avlastning

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti peker på viktigheten av å skape ringveier og omkjøringsmuligheter som tilbyr trafikk som kommer inn mot Oslo å passere uten å tvinges inn i selve byen når dette ikke er nødvendig. Disse medlemmer peker spesielt på mulighetene som ligger i å oppruste rv 35 i nord, rv 23 i vest og rv 120,

alternativt 22 i sørøst med sistnevnte som forbindelse mellom E6/Gardermoen og Moss–Folloregionen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser i denne forbindelse også til Dokument nr. 8: 86 (2006–2007), Representantforslag fra stortingsrepresentantene Ulf Leirstein og Anders Anundsen om å utrede en statlig fullfinansiert Oslofjord-forbindelse mellom Østfold og Vestfold.

Disse medlemmer tar avstand fra at man ikke kan bygge seg ut av Oslos trafikkproblemer, men understreker at dette må omfatte løsninger som leder unødvendig trafikk unna byen, ikke inn i og gjennom. I tillegg til å lette Oslo-området trafikkproblemer vil utbygging av de nevnte riksveier medføre betydelige trafikale forbedringer langs traseene lokalt. Disse medlemmer ønsker en utredning av potensialet for bedret trafikkflyt i hele området som en slik ringveiløsning kan innebære.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede muligheter for, og effekter av å etablere et funksjonelt og avlastende system av ringveier som leder trafikk unna Oslo by, basert på rv 23, rv 35 og rv 120, alternativt rv 22."

Oslo

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Oslo ut over stamveiene utgjør 240 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 260 mill. kroner, til 500 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt alternative budsjett og vil foreslå 20 mill. kroner til rv 168, prosjektering av ny Røatunnel.

Hedmark

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Hedmark ut over stamveiene utgjør 128 mill. kroner

ut over Regjeringens forslag om 53 mill. kroner, til 181 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Oppland

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Oppland ut over stamveiene utgjør 128 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 50 mill. kroner, til 178 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Buskerud

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Buskerud ut over stamveiene utgjør 128 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 169 mill. kroner, til 297 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Vestfold

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Vestfold ut over stamveiene utgjør 152 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 69,5 mill. kroner, til 222 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Disse medlemmer finner det nødvendig å understreke at Fremskrittspartiet fremdeles står fast på at man ikke ønsker en utbygging av Tønsbergpakene basert på bompenger, men at utbyggingen skal være direktefinansiert av staten slik man fremmet forslag om i behandlingen av St.prp. nr. 38 (2002–2003).

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt alternative budsjett og foreslår totalt 15 mill. kroner til midtdelelere på rv 305, 308 og 312 i Vestfold.

Telemark

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Telemark ut over stamveiene utgjør 192 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 100 mill. kroner, til 292 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Aust-Agder

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Aust-Agder ut over stamveiene utgjør 80 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 47 mill. kroner, til 127 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Vest-Agder

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Vest-Agder ut over stamveiene utgjør 80 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 106 mill. kroner, til 186 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer

viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt alternative budsjett og foreslår oppstart på rv 451, Hamre-Kjevik, med 25 mill. kroner.

Rogaland

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Rogaland ut over stamveiene utgjør 112 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 222 mill. kroner, til 334 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til viktige trafikksikkerhetstiltak som står uten midler fra Regjeringen i 2009. Disse medlemmer prioriterer derfor 10 mill. kroner til Hinnasvingene som er en høyt prioritert trafikkfarlig parsell i Rogaland.

Hordaland

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti peker på at Bergen har store utfordringer knyttet til gjennomgangstrafikk mellom sør–nord (Kyststamveien E39) og mellom øst–vest. Disse medlemmer peker på veitunnel gjennom Ulriken (Arnatunnelen) som et viktig tiltak for å legge til rette for mer effektiv og trafikksikker gjennomgangstrafikk. Disse medlemmer er kjent med at saksbehandling pågår lokalt, men etterlyser fremdrift i saken og ber departementet følge dette opp.

Disse medlemmer peker på at dette vegprosjektet egner seg godt som OPS-prosjekt.

Disse medlemmer vil foreslå å legge til rette for at arbeid med veitunnel gjennom Ulriken (E16 Arnatunnelen) gjennomføres som et offentlig-privat samarbeidsprosjekt (OPS-prosjekt), og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at arbeid med veitunnel gjennom Ulriken (E16 Arnatunnelen) gjennomføres som et offentlig-privat samarbeidsprosjekt (OPS-prosjekt)."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti peker på at Bergen har store utfordringer knyttet til gjennomgangstrafikk mellom sør-nord (Kyststamveien E39) og mellom øst-vest. Disse medlemmer peker på veitunnel gjennom Ulriken (Arnatunnelen) som et viktig tiltak for å legge til rette for mer effektiv og trafikksikker gjennomgangstrafikk. Disse medlemmer er kjent med at saksbehandling pågår lokalt, men etterlyser fremdrift i saken og ber departementet følge dette opp.

Disse medlemmer peker på at dette vegprosjektet egner seg godt som OPS-prosjekt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Hordaland ut over stamveiene utgjør 64 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 318 mill. kroner, til 382 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Disse medlemmer viser til at en ringveiløsning øst for Bergen (Ringvei øst) er den mest effektive og trafikksikre løsningen for gjennomgangstrafikk sør-nord. Disse medlemmer mener det er nødvendig at arbeid med planlegging og konsekvensutredning igangsettes snarest og ved statlig initiativ, og ber om tilbakemelding i revidert nasjonalbudsjett.

Ny fastlandsforbindelse Sotra–Bergen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til befolkningsvekst og sterk vekst i næringslivet på Sotra ved Bergen, særlig i Fjell og Øygarden kommuner. Dette medfører stor og økende trafikk mellom Sotra og Bergen. Eksisterende bruforbindelse, Sotrabrua, er sprengt og fremstår som en betydelig "flaskehals" for trafikk og videre utvikling. Disse medlemmer mener staten må medvirke mer aktivt for å fremskynde bygging av ny fastlandsforbindelse og ber om tilbakemelding i revidert nasjonalbudsjett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at dette prosjektet er av stor regional betydning, og må finansieres med statlig fullfinansiering eller finansieringsløsninger der staten bidrar på andre måter enn bevilgninger på

årlige budsjett, for å sikre finansiering uten bompenger.

Sogn og Fjordane

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Sogn og Fjordane ut over stamveiene utgjør 64 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 116 mill. kroner, til 180 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Disse medlemmer viser til at prosjektet Dalsfjordbrua på ingen måte fremstår som å kunne forsvare kostnadene denne medfører i forhold til de omfattende og forsømte samferdselsbehov som finnes i fylket. Disse medlemmer vil derfor ikke realisere dette bruprojektet nå, men heller forsere viktige og trafikerte strekninger av stor betydning for innbyggere og næringsliv.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett hvor det er rom for å sette i gang utbedring både av strekningen Olden–Innvik og til kystvegen mellom Florø og Måløy i 2009.

Disse medlemmer har også merket seg forholdene, ikke minst den sikkerhetsmessige situasjonen, for fotgjengere ved den smale E39-brua ved Farsund i Førde. Disse medlemmer peker på at brua for lengst skulle vært utbedret, og at dette handler om 40 mill. kroner for å realisere. Det vises til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett hvor dette kan gjennomføres med full statlig finansiering i 2009.

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at prosjektet Bremanger II, med parsellen Kolset–Sørdal, må komme i gang i 2009 og prioriterer derfor 20 mill. kroner til dette i Høyres alternative budsjett for 2009.

Komiteens medlem fra Venstre mener Regjeringen går for langt i å starte opp nye store vegprosjekter i 2009 som først får stor budsjettvirkning i budsjettet for 2010 og fremover. Regjeringens politikk binder opp vegbudsjettet i år fremover. Mange frykter at Statens vegvesen ikke har kapasitet til å følge opp alle prosjektene på en god nok måte, noe som kan gå på bekostning av kvaliteten og arbeidet med å holde kostnadene nede. Dette medlem peker på at Regjeringen starter opp prestisjeprosjekter som for eksempel Dalsfjordsambandet, et prosjekt

med en kostnadsramme på over en milliard kroner i statlig finansiering og en strekning som trafikkeres av i overkant av 50 biler i snitt per døgn. Mens man legger opp til prestisjeprojekter, så unnlater man samtidig å følge opp den negative utviklingen innen trafikksikkerheten på en tilfredsstillende måte med flere og mer effektfulle strakstiltak som kan gjennomføres i sin helhet i budsjettåret for 2009.

Dette medlem vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å stanse oppstarten av Dalsfjordsambandet. Det vises til svar på spørsmål 146 fra finanskomiteen/Venstres fraksjon av 22. oktober 2008 hvor det går frem at Regjeringen har foreslått å bevilge 10 mill. kroner til prosjektet i 2009, som dermed frigjøres til andre formål i Venstres alternative budsjett.

Rv 60 Olden–Loen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at utbedring av rv 60 Olden–Innvik var prioritert av fylket for utbedring i perioden 2006–2009, men er skjøvet ut i tid på grunn av manglende midler som følge av overskridelser i andre prosjekter i fylket.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett hvor det er rom for å sette i gang utbedring både av strekningen Olden–Innvik og til kystvegen mellom Florø og Måløy i 2009.

Komiteens medlemmer fra Høyre prioriterer 5 mill. kroner til planleggingsmidler for prosjektet rv 60 Olden–Innvik i Høyres alternative budsjett for 2009.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det ligger inne 20 mill. kroner til planlegging og oppstart av strekningen Olden–Innvik.

Komiteens medlem fra Venstre er bekymret over vegstandarden på rv 60 mellom Olden og Innvik i Stryn kommune, og vil peke på at det haster å komme i mål med nødvendig ombygging. Dette medlem vil vektlegge fremdrift av prosjektet og at dette prioriteres. Dette medlem vil foreslå å bevilge 15 mill. kroner utover Regjeringens forslag til ombygging av denne strekningen, og viser til Venstres alternative budsjett under kap. 1320.

Møre og Romsdal

Medlemene i komiteen fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til arbeida med oppgradering av Freifjordtunnelen på

rv 70 i Møre og Romsdal. Bompengeselskapet for Kristiansund og Freis fastlandssamband (Krifast) har saman med Møre og Romsdal fylkeskommune og kommunane Kristiansund (inkl. tidligare Frei kommune), Gjemnes og Tingvoll søkt om å forskottere delar av kostnadene. Kommunane og fylkeskommunen har vedteke å dekke rentekostnader ved forskotteringa, avgrensa til om lag 6 mill. kroner. Dette inneber at bompengeselskapet kan stille om lag 60 mill. kroner til disposisjon for prosjektet. Fylkeskommunen legg til grunn at forskotteringa blir refundert i 2010, eventuelt i 2010 og 2011.

Desse medlemene vil understreke at for å sikre at dei rentekostnadene som er løyvd av Krifastkommunane og Møre og Romsdal fylke, er tilstrekkelege, må forskoteringsperioden bli kortast mogleg. Desse medlemene meiner difor at det er viktig at alle dei statlege utbetalingane til Freifjordtunnelen kjem så tidlig som mogleg i det enkelte budsjettåret.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Møre og Romsdal ut over stamveiene utgjør 96 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 152 mill. kroner, til 248 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Disse medlemmer viser til sine merknader om statlig fullfinansiert og umiddelbar opprustning av Freifjordtunnelen under omtalen av de enkelte stamveiruter, korridor 6.

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 prosjektet og viser til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å bevilge 5 mill. kroner til arbeidet med Møreaksen.

Sør-Trøndelag

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i

Sør-Trøndelag ut over stamveiene utgjør 80 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 88 mill. kroner, til 168 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt alternative budsjett og foreslår oppstart av to viktige prosjekter i Sør-Trøndelag, rv 714 Bergsbakken med 25 mill. kroner og rv 717 Sund–Bradden med 15 mill. kroner.

Nord-Trøndelag

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Nord-Trøndelag ut over stamveiene utgjør 80 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 117 mill. kroner, til 197 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Disse medlemmer mener rv 17 basert på betydning og funksjon som hovedforbindelse må omklassifiseres til stamvei. Disse medlemmer peker dessuten på nødvendigheten av at en generell opprustning av rv 17 til fylkesgrensen mot Nordland må prioriteres, og spesielt forbi Bangsund mot Namsos der veien er smal og svingete med trange tunneler.

Nordland

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti viser til den alvorlige situasjonen for Hopsbrua på rv 80, der det blant annet er konstatert setningsskader som er av et slikt omfang at de tyngste kjøretøyene ikke kan passere. Dette medlem viser til at Hopsbrua er eneste innfartsmulighet til Bodø for kjørende utenom ferje over Vestfjorden. Dette medlem har merket seg planene for en midlertidig bru, men mener det er nødvendig å forsere planene for en helt ny bru.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alter-

native budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Nordland ut over stamveiene utgjør 96 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 96 mill. kroner, til 192 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Disse medlemmer viser videre til representantforslag 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 for 2009. (Dokument nr. 8:11 (2008–2009))

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det ligger inne 20 mill. kroner til planlegging og oppstart av ny bru på rv 80.

Dette medlem viser videre til at parsell Kjernfjellet på rv 77 Storjord/riksgrensen i Saltdal kommune i Nordland er svært nedslitt og trafikkfarlig, særlig i vinterhalvåret. Her er det planlagt en tunnel som vil fjerne den sterkt ulykkesbelastede fjellovergangen, og tunnelmassene kan brukes til fullføring av strekningen Storjord/Saltfjellet på E6 som også har et stort behov for utbedring. Dette medlem vil prioritere dette prosjektet i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan våren 2009.

Troms

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Troms ut over stamveiene utgjør 80 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 72 mill. kroner, til 152 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinettet utenom stamveiene i fylket.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt alternative budsjett og foreslår at det bevilges 30 mill. kroner til rv 83, Tjeldsund bru–Harstad.

Finnmark

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under

kapittel 2.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveier foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2009. Det fremgår av tabellen at Fremskrittspartiets foreslåtte tillegg til riksveier i Finnmark ut over stamveiene utgjør 49 mill. kroner ut over Regjeringens forslag om 48 mill. kroner, til 97 mill. kroner for 2009. Disse medlemmer viser til at dette sammen med etablering av en statlig låneordning muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksveinetten utenom stamveiene i fylket.

Videre viser disse medlemmer til at E105 Kirkenes–Russland grense er hovedforbindelsen mellom Norge og Russland, og således en avgjørende faktor i befolkningens og næringslivets kontakt med vårt største naboland. Disse medlemmer viser til at det nedlegges betydelige ressurser i denne veien på russisk side, og peker på at utbyggingen på norsk side også må forseres kraftig.

E69 – Skarvberg tunnelen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre 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.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det ligger inne 10 mill. kroner til vedlikehold og opprustning av Skarvberg tunnelen på E 69 i Finnmark.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å bevilge 10 mill. kroner ut over Regjeringens forslag til å igangsette nødvendig arbeid med å få på plass en sikker tunneløsning på strekningen.

E69 – Magerøya

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til det store behovet for opprustning av veien til Nordkapplataet, E69 i Finnmark. Veien trafikkeres av om lag 200 000–300 000 turister på vei til og fra Nordkapp hvert år.

Komiteens medlemmer fra Venstre vil vise til at Venstre i alternativt statsbudsjett foreslår å

bevilge 5 mill kroner til utbedring av vegen ut over Regjeringens forslag.

3.10.2.4 POST 31 RASSIKRING

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemene frå Framstegspartiet, meiner rassikring bør vere ei prioritert oppgåve, fordi rasfarlege vegstrekningar inneber risiko for liv og helse og skaper utryggleik hos dei som ferdast der. Fleirtalet merkar seg at Regjeringa med budsjettet for 2009 har løyvd 103 mill. kroner meir til rassikring i fireårsperioden enn lagt til grunn i Nasjonal transportplan for 2006–2015.

Fleirtalet viser til at det er lagt til grunn at det blir nytta ytterlegare 60 mill. kroner i statlege midlar frå post 30 til prosjekt og tiltak med rassikringsgevinst. Dei samla statlege løyvingane til rassikring i 2009 blir såleis på om lag 500 mill. kroner. I tillegg kjem ekstern finansiering, slik at dei samla midlane til rassikring blir 650 mill. kroner i 2009, ein auke på 25 pst. frå 2008.

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

"Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om nasjonal plan for rassikring av veier med prioritering av konkrete prosjekter og forpliktende statlig finansiering."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til at Lotetunnelen i Sogn og Fjordane representerer en av de mest trafikkfarlige strekningene på E39. Disse medlemmer mener det er en prioritert oppgave å finne en løsning for å utbedre tunnelen og rassikre området rundt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at rassikring redder liv og verdier. Disse medlemmer merker seg at selv den livsviktige økningen i rassikringsmidler finansierer Regjeringen nå med bompenger. Mens Regjeringens totale ytelser ligger på under halvparten av behovet, foreslår Fremskrittspartiet i sitt alternative forslag til budsjett å bevilge den milliarder som fagmiljøene mener er minimumsbehovet i 2009, ved mer enn å doble Regjeringens forslag som nedenstående tabell viser. Dette gir rom for rassikring over hele landet.

Fylkesfordelt ramme til rassikring	Forslag St.prp. 1 (2008–2009)	Tillegg FrP	Sum m/FrP
Oppland	2,2	3	5
Buskerud	1,6	2	4
Telemark	8,4	11	19
Aust-Agder	9,6	12	22
Vest-Agder	6	8	14
Rogaland	36	45	81
Hordaland	45	57	102
Sogn og Fjordane	138,5	175	312
Møre og Romsdal	46,2	58	104
Sør-Trøndelag	8	10	18
Nord-Trøndelag	1	1	2
Nordland	24	30	54
Troms	61	77	138
Finnmark	55	69	124
Totalt rassikring	442,5	558	1 000

Herunder peker disse medlemmer på muligheten til å sikre de rasutsatte strekningene langs Oppdølsstranda på rv 70 i Sunndal betryggende i 2009 med statlige midler.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre mener at Regjeringens forslag til satsing på rassikring ikke er tilstrekkelig. Med denne satsingen vil bilister i Norge fremdeles måtte ferdes på svært mange rasfarlige strekninger også i 2009 og fremover. Disse medlemmer mener dette er uholdbart, og vil øke bevilgningene til rassikring med 100 mill. kroner ut over Regjeringens forslag. Dette for å redusere rasfaren, og derigjennom bidra til at alle som ferdes på rasutsatte norske veier skal kunne være tryggere enn de er i dag.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti peker på at rasfaren på norske veger er til stor belastning for befolkningen. Rasene går oftere og er blitt mer uforutsigbare. Dette medlem mener det er nødvendig med raskere tempo i sikringen av rasutsatte områder, og viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke post 31 Rassikring med 150 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

Dette medlem viser til tabell under Kristelig Folkepartis generelle merknad i kapittel 2.2.4, der den konkrete fordelingen av midler til rassikring fremgår.

Komiteens medlem fra Venstre vil peke på at det er behov for økt innsats innen rassikring blant annet på grunn av klimaendringene på Sørlandet. Det er oppstått ras på strekninger det tidligere

ikke har rast før. Det vises blant annet til en rekke utfordringer knyttet til ras langs rv 44, 42 og 466 i Listerregionen nord i Vest-Agder. Dette medlem er bekymret for utviklingen og vil på denne bakgrunn vise til at Venstre i alternativt statsbudsjett foreslår å øke innsatsen til rassikring med 25 mill. kroner utover Regjeringens forslag langs rv 44, 42 og 466.

Dette medlem viser til at Venstre i alternativt statsbudsjett foreslår å bevilge 25 mill. kroner ut over Regjeringens forslag til utredning av langsiktige tiltak og gjennomføring av strakstiltak for å styrke rassikkerheten knyttet til Lotetunnelen.

Dette medlem vil peke på den rasfarlige strekningen langs rv 70 Oppdølsstranda i Møre og Romsdal. Dette medlem mener at det haster med å sikre strekningen, og vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår 23 mill. kroner til rassikring av strekningen utover Regjeringens forslag. Dette medlem vil vise til at Sunndal kommune har foreslått et spleiselag mellom stat, fylke og kommune for båtskyss av skoleelever forbi rasstedet. Dette medlem mener staten bør stille opp med sin andel av disse midlene, og vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår 2 mill. kroner ut over Regjeringens forslag til båtskyss inntil vegen er rassikret.

Dette medlem vil vise til at en rekke viktige rassikringsprosjekter ligger på vent i Nord-Trøndelag. Dette medlem vil trekke fram rv 720 Verran, E6 Løsberga Sør for Steinkjer, rv 769 Vemundvik nord for Namsos og rv 766 mellom Namdalseid og Flatanger. Det vises til Venstres alternative budsjett hvor Venstre foreslår å bevilge 25 mill. kroner til igangsetting av rassikringsarbeidet av nevnte prosjekter ut over Regjeringens forslag.

3.10.2.5 POST 35 VEGUTBYGGING I BJØRVIKA

Komiteen har ingen merknad og slutter seg til forslaget til bevilgning.

3.10.2.6 POST 60 FORSØK

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt alternative forslag til statsbudsjett vedrørende øvrige poster under kap. 1320, og der beløpene økes – spesielt for riksveiin-vesteringer. Disse medlemmer vil peke på at dette er områder som Fremskrittspartiet prioriterer.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet vil legge ned fylkeskommunene som eget forvaltningsnivå, og derfor mener at det ikke er naturlig å opprettholde egne fylkeskommunale og regionale forsøksordninger innenfor samferdselsområdet. Disse medlemmer ønsker derfor at de midlene som i dag ligger i forsøksordningen, blir tatt ut fra post 60 og overført til post 30 Riksveginvesteringer. Denne endringen vil ikke ramme de enkelte fylkene/regionene, og forutsetter at de midlene som tas fra post 60, fordeles ut på de fylkene som har vært med i forsøksordningen.

3.10.2.7 POST 72 KJØP AV RIKVEGFERJETJENESTER

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene fra Framstegspartiet, har merka seg at Regjeringa har auka løyvingane til kjøp av riksvegferjetjenester, og at det for 2009 blir gjort framlegg om ei løyving på 1 776 mill. kroner. Etter fire år av handlingsprogrammet for 2006–2009 har ferjedrifta ei økonomisk oppfylgning på 117 pst. Fleirtalet viser til at dette vesentleg er på grunn av høg oljepris, nye tryggingsskrav og auka storbrukarrabattar.

Fleirtalet har merka seg at Regjeringa legg til grunn om lag det same rutetilbudet i 2009 som i 2008. Fleirtalet merkar seg vidare at det kan bli naudsynt med mindre endringar i ferjebudsjettet som følgje av ordninga med fritak for avgifta på NO_x .

Fleirtalet merkar seg at Regjeringa, slik fleirtalet bad om i samband med handsaminga av budsjettet for 2008, har vurdert om det kan vere føremålstenleg å treffe tiltak for å gjere ferjebudsjettet meir føreseieleg. I dag handterer staten løpande uvissa ved svingande oljeprisar. Eit alternativ ville ha vore at ferjeselskapa i større grad tok risikoen. Fleirtalet viser til at problemstillinga er knytt til ferjesamband som er omfatta av rammetilskotsordninga. Fleirtalet viser vidare til målsettinga om at alle ferjesamband som ikkje blir avløyst av faste vegsamband, skal vere lyst ut på anbod i løpet av 2009. Når alle samband etter kvart skal driftast på anbod, vil selskapa uansett måtte ta denne risikoen. Fleirtalet støttar Regjeringa sine vurderingar.

Komiteen viser til at alle riksvegferjestreknin-gane skal ut på anbod innan utgangen av 2009. For å få til eit tenleg ferjetilbod i samband med anbodsutlysinga, må ferjekaiene og oppstillingsplassane vera eigna for å ta imot store nok ferjer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre legger til grunn at det blir tilført midler til dette i statsbudsjettet for 2010 og 2011, slik at arbeidet med ferjekaiene og oppstillingsplassene kan bli ferdig til 2012, når de nye driftsavtalene skal iverksettes.

Disse medlemmer mener at det er viktig å prioritere kollektivtrafikk i rute på riksvegferjene.

Disse medlemmer ber Regjeringa tilrettelegge for innføring av AutoPass på alle norske riksvegferjer, slik det er gjort på strekningen Flakk–Rørvik i Sør-Trøndelag.

Disse medlemmer vil peke på at det generelle ferjetilbudet i Møre og Romsdal er for dårlig. Det er ikke tatt høyde for den økte trafikkveksten. Mange opplever lange køer og stor ventetid på ferjekaiene. Det finnes imidlertid ledig kapasitet i ferjemarkedet. Disse medlemmer ber Regjeringa prioritere å bedre ferjetilbudet i Møre og Romsdal.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet konstaterer at spørsmålet om gratis bruk av riksveiferjer for passasjerene ikke er kommet nærmere en realisering med denne regjeringens statsbudsjetter. Disse medlemmer ønsker igangsatt praktiske forsøk, jf. Dokument nr. 8:54 (2006–2007) representantforslag fra stortingsrepresentantene Bård Hoksrud, Harald T. Nesvik, Kenneth Svendsen og Arne Sortevik om å igangsette prøveprosjekt med gratis riksveiferjer på én strekning i hvert av fylkene Hordaland, Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, samt Nordland.

Disse medlemmer minner om at forslaget ble avvist av de øvrige partiene. Disse medlemmer merket seg omtalen av arbeidet med gratisferjer i Regjeringens budsjettforslag for 2008 der det heter:

"Tilbudet som gis gjennom riksvegferjene, er viktig for bosetting og næringsutvikling langs kysten. I Soria Moria-erklæringen er det bl.a. på denne bakgrunn uttalt at regjeringen vil utrede om enkelte ferjestrekninger kan gjøres gratis. I en rapport fra Møreforskning Molde AS drøftes åtte ulike scenarier med gratis ferje. Scenariene varierer fra gratis ferje på alle samband til gratis ferje på kun de minst trafikkerte og lengste sambandene. Kostnadene for staten ble anslått til å variere fra vel 160 mill. kr pr. år om kun de minst trafikkerte ferjene og lengste sambandene gjøres gratis, til vel 1 700 mill. kr dersom alle sambandene gjøres gratis. Møreforskning har foreslått at et opplegg med gratis ferjer prøves ut.

Med bakgrunn i bl.a. de kostnadmessige aspektene, har regjeringen fortsatt spørsmålet om ev. gratisferjer til vurdering. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken når den er nærmere avklart."

Disse medlemmer fremmer derfor forslag om at Regjeringen legger frem sak om gjennomføring av forsøk med gratis riksveiferjer på ferjestrekninger i flere fylker, og viser til at forslaget er inntatt under generelle merknader om ferjetransport, jf. kapittel 2.2.2.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen ser på kjøp av riksveiferjetjenester som et viktig tiltak og en viktig bevilgning som har virkning for kollektivtransport. Disse medlemmer understreker at riksveiferjene er viktig for hele transportproduksjonen i Norge. Det er derfor viktig at både kjøp av riksveiferjetjenester og anbudsgrunnlag for konkurranseutsetting av slike tjenester tar hensyn til dette gjennom dimensjonering av tilbudet. Disse medlemmer viser til at endring av sikkerhetsbestemmelser har redusert ferjekapasiteten, og at trafikkveksten på mange ferjesamband ligger betydelig høyere enn forutsatt i NTP og andre planer/vedtak. Disse medlemmer understreker at kapasiteten på riksveiferjene derfor må økes. Disse medlemmer peker spesielt på at for mange kommuner er dimensjonering av ferjesambandet helt avgjørende for verdiskaping, sysselsetting og bosetting.

Disse medlemmer viser også til at noen ferjesamband er avløst av fast veisamband, og at nye gassferjer vil gjøre det mulig å foreta omdisponering av eksisterende ferjemateriell til samband som i dag har for liten ferjekapasitet.

Disse medlemmer mener Bjarkøysambandets utlysning av nytt anbud for ferjedriften bør utsettes inntil det avklares nærmere om en mulig realisering av tunnelprosjekt.

Disse medlemmer ber departementet vurdere å omklassifisere Randsfjordferja og ferjesambandet i Kragerø-skjærgården til riksveiferjer.

Disse medlemmer er positive til økt bruk av naturgass, men vil samtidig peke på at tiltak for å redusere miljøskadelige utslipp må gjøres der det er mest kostnadseffektivt. Disse medlemmer er kjent med at byggekostnadene for nye gassferjer med nødvendig utstyr, samt utbygging av nødvendig infrastruktur som gassfyllestasjoner og tilrettelegging av lokale LNG/gassterminaler og lager, er estimert til ca. 50 pst. høyere enn tradisjonelle ferjer som bygges med dagens moderne miljøvennlige dieselmotorer. Med de begrensede ressurser man har for å fornye den store ferjeflåten, frykter disse medlemmer at satsing på gassferjer kan bli en kostbar miljøpolitikk, hvor resultatene en del steder ikke vil stå i forhold til merkostnadene. Disse medlemmer ber Regjeringen vurdere ovennevnte momenter

i en ønsket prosess om å se på alternative energiteknologier for ferjer.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om riksveiferjesambandene som omfatter endring/utvidelse av kriteriene for klassifisering, samt omdisponering av ferjemateriell på basis av endring i veinett og drift av nye ferjer."

Åpningstid for riksvegferjer

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener staten må gi et godt fungerende tilbud på riksvegferjene, og mener situasjonen i dag ikke er tilfredsstillende for dem som er avhengige av gode ferjetilbud. Disse medlemmer viser til at riksvegferjene er av stor betydning for distriktene.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen kartlegge behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksvegferjestrekninger, og legge fram en sak for Stortinget i forbindelse med Nasjonal transportplan."

Ferjeflåten og miljøvennlig teknologi

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, mener det er viktig å redusere miljøskadelige utslipp fra skipsfarten, og viser til at Norge blant annet har inngått en internasjonal avtale om å redusere de årlige utslippene av nitrogenoksider. Et viktig virkemiddel kan være fornyelse av ferjeflåten, slik at ferjer drives med naturgass eller annen teknologi som bidrar til reduksjoner av miljøskadelige utslipp. Norge har særlige forutsetninger for å utvikle og ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi innen skipsfarten gjennom den satsingen på gassferjer som Regjeringen har satt i gang. Lavutslippsutvalgets innstilling til Miljøverndepartementet "Et klimavennlig Norge", peker på utvikling av klimavennlige teknologier gjennom stabil og langsiktig støtte som en nøkkel for at Norge skal bli et lavutslippsamfunn. Lavutslippsfartøy, herunder fartøy med gassdrift, er en av flere klimavennlige løsninger i utvalgets anbefalte teknologipakke. Både innen offshore og innen ferjedrift er gass tatt i bruk til fremdrift av skip med gode resultater. Erfaringer har vist at gassdrift av skip har redusert klimagassutslippene med inntil 20 pst. og NO_x -utslippene med hele 90 pst. sammenliknet med dieseldrift.

Flertallet vil peke på at myndighetenes ferjekonsesjoner gir rom for å påvirke bruk av mer klimavennlig teknologi.

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

"Stortinget ber Regjeringen legge til grunn krav om klimavennlig teknologi for alle nye riksvegferjer."

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til Regjeringens løfter fra Soria Moria-erklæringen hvor Regjeringen ville gjennomføre en utskifting av riksvegferjer med nye gassferjer. Dette medlem viser til svar på spørsmål 131 fra finanskomiteen/Venstres fraksjon av 8. oktober 2008, hvor det går frem at det i løpet av inneværende stortingsperiode er satt inn eller inngått kontrakter om kjøp av ferjetjenester med forutsetning om 25 nye ferjer. 16 av fartøyene er nye dieselferjer og 9 er nye gassferjer. Dette medlem vil peke på at Regjeringen har brutt sine klare løfter og satt inn flere forurensende dieselferger enn nye og miljøriktige gassferjer.

Dette medlem mener det er avgjørende at satsingen på å ta i bruk ny teknologi med lavere utslipp intensiveres for å nå målene om reduksjoner i utslippene av NO_x og klimagasser.

Dette medlem peker på at det haster å komme i gang med dette arbeidet.

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

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for utskifting av forurensende dieselferjer med miljøriktige gassferjer."

"Flyferjer" i Møre og Romsdal

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at det er store utfordringer knyttet til korrespondanse mellom de siste flyene som lander og ferjetilbudet i Møre og Romsdal. Lander man med siste fly kan man bli nødt til å overnatte, før man kan reise videre neste morgen. Disse medlemmer mener ferjetilbudet bør utvides med flere ferjeavganger som korresponderer med siste fly.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår 4 mill. kroner for å styrke tilbudet av "flyferjer" i Møre og Romsdal ut over Regjeringens forslag.

Svolvær–Skutvik

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at det fra statens side legges til rette for et betydelig utvidet ferjetilbud sommerstid mellom Svolvær og Skutvik. Dette vil være et viktig bidrag til utviklingen av turistnæringen i Hamarøy kommune og for tilrettelegging for rundreiseturisme i hele regionen.

Flertallet har blitt gjort kjent med at det etter at budsjettet ble lagt fram, har kommet fram opplysninger om nytt anslag for fylkeskommunens kostnader for sambandet Svolvær–Skrova. Flertallet ber Regjeringen følge opp endring i kompensasjonen til fylkeskommunen i denne forbindelse.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at departementet foreslår å nedklassifisere sambandet Svolvær–Skutvik til et fylkeskommunalt samband der staten kun skal være ansvarlig for materiell og kaier. Disse medlemmer har videre merket seg at det nå legges opp til å avvikle avgangene mellom Svolvær og Skutvik vinterstid. Disse medlemmer ser med stor uro på denne utviklingen. Disse medlemmer mener Regjeringen fortsatt må sørge for et driftsgrunnlag som muliggjør én ferjeavgang hver dag gjennom hele vinterhalvåret. Disse medlemmer viser til proposisjonen der det går fram at departementet tar sikte på å sette inn en ekstra ferje sommerstid, forutsatt at fylkeskommunen dekker driftskostnadene for øvrig. Disse medlemmer forutsetter at Regjeringen utviser nødvendig fleksibilitet overfor fylkeskommunen i denne saken.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til sine respektive alternative statsbudsjetter der det foreslås å øke bevilgningene til drift og investeringer i riksveinettet, hvorav 6,5 mill. kroner forutsettes brukt til å opprettholde én ferjeavgang hver dag på riksveiferjestrekningen Svolvær–Skutvik gjennom vinterhalvåret 2009.

Arnøyferja i Troms

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti viser til at riksvegferjesambandet Storstein–Lauksundskaret i Skjervøy kommune har et rutenett som er under den nasjonale standard. Det har vært sterkt økende trafikk på dette sambandet det siste året og næringslivet på Arnøy som produserer hvitfisk og laks, har blitt særlig skadelidende. Disse medlemmer ber derfor Regjeringen utvide dette sambandet ved at antall skift økes fra to til tre.

Tilrettelegging for funksjonshemmede

Komiteen vil vise til de store utfordringene knyttet til tilrettelegging for personer med nedsatt funksjonsevne i ferjetrafikken. Komiteen mener innsatsen må styrkes, og viser til at Regjeringen legger til grunn prinsippet om samfunnsmessig likestilling og universell utforming, jf. vedtak i den nye diskriminerings- og likestillingsloven som gjelder fra 1. januar 2009.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor det foreslås å styrke satsingen på tilrettelegging for funksjonshemmede i ferjedriften med 5 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

3.10.2.8 BOMPENGER, FORSKUDD OG REFUSJONER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Regjeringen i perioden 2005–2006 t.o.m. 2007–2008 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, og disse medlemmer viser til at etter Fremskrittspartiets mening er det viktig 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 mener også at Regjeringen og departementet aktivt undergraver Stortingets egne vedtatte forutsetninger (alle partier unntatt Fremskrittspartiet) for bruk av bompenger til veiutbygging i forbindelse med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2006–2015, jf. Innst. S. nr. 240 (2003–2004) og St.meld. nr. 24 (2003–2004). Disse medlemmer viser til Innst. S. nr 240 (2003–2004) der det heter:

"Flertallet er positive til Regjeringens forslag om å innskjerpe retningslinjene for nytteprinsippet,"

og videre

"Flertallet ser det pedagogiske poenget i at innkrevningen starter på den nye vegen når den står ferdig og er enig i at etterskuddsinnskrevning skal være hovedregelen."

Disse medlemmer viser også til at en stadig større andel av innbetalte bompenger brukes til andre formål enn veibygging, og etter regjeringspartienes

siste endring av veiloven, også til drift av kollektivtrafikk.

Disse medlemmer 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 "rush-tidsavgift" innføres. Disse medlemmer mener dette forsterker Regjeringens politikk med å ilegge person- og varetransport med bil i byområder og byliknende strøk stadig mer skatt og avgift. Disse medlemmer vil understreke at Fremskrittspartiet er sterkt uenig i en slik politikk.

Disse medlemmer har også merket seg at Regjeringen i St.prp. nr. 1 (2008–2009) sier:

"Mer utbygging av gang- og sykkelveier er et satsingsområde for Regjeringen. Det er et mål at flere arbeidsreiser skal skje med sykkel eller til fots, særlig i de store byområdene."

Disse medlemmer har merket seg at også denne satsingen er basert på omfattende finansiering med bompenger.

Disse medlemmer peker også på de store innkrevings- og rentekostnadene som i mange slike saker pålegges bilistene i tillegg til netto bompengebdrag til prosjektets finansiering. I de bompengefinansierte samferdselsprosjektene Regjeringen har fremsendt til Stortinget i de tre første sesjonene (med unntak av Oslopakke 3) er denne ekstraregningen svært stor; hhv. 1,25 mrd. kroner og 4 mrd. kroner i innkreving og rentekostnader. Det innebærer at bilistene totalt betaler mer enn det de samme prosjektene koster å bygge. For Oslo pakke 3 alene er innkrevningskostnadene alene 2,85 mrd. kroner og av bompengene går 40 pst. av samlet investeringsbeløp til kollektivformål.

Dette viser etter disse medlemmers vurdering, at bruken av bompengefinansiering har løpt løpsk under denne regjeringen og nå er uten styring.

Disse medlemmer har merket seg at denne utviklingen ser ut til å fortsette også i sesjonen 2008–2009; både fremvist i Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2009 og i de nye enkeltprosjektene som behandles enkeltvis gjennom stortingsproposisjoner.

Disse medlemmer har merket seg at mens statens investeringer til veg oppgitt i kap. 1320 post 30 er ca. 6,4 mrd. kroner, er samlede bompengeinntekter i 2009 oppgitt til ca. 6 mrd. kroner – en økning fra ca. 4,9 mrd. kroner i 2008.

Disse medlemmer mener det er på høy tid at Stortinget nå får en evaluering av bruk av bompenger 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 en investering, og må behandles som investering også i statlige budsjetter.

Disse medlemmer peker på at omfattende bruk av bompengefinansiering også medfører at nasjonale prioriteringer i vedtatte planer og handlingsprogrammer brytes. Når fylkeskommuner og kommuner ved hjelp av bruk av bompengefinansiering kan "kjøpe seg" høyere plass på vedtatt prioriteringsliste, kan det gå på bekostning av prioriterte prosjekter i andre fylker og kommuner som ikke lar seg "presse" til bruk av bompengefinansiering. Disse medlemmer mener det derfor også er viktig at en slik evaluering omfatter forslag om alternative finansieringsløsninger som kan sikre forsert utbygging av et transport- og miljøeffektivt hovedvegnett i Norge uten bruk av bompengefinansiering.

Disse medlemmer konstaterer at samlet fremstår den massive opptrappingen av bompengerelevanter fra Regjeringens side som innføring av en ny, generell skattlegging. En skattlegging hvor forskjellige samferdselsrelaterte oppgaver mister statlig finansiering og avkreves landets fra før hardt beskattede bilister. Dette er en utvikling disse medlemmer tar sterk avstand fra, og viser til Fremskrittspartiets forslag til bevilgninger som overflødiggjør bruken av bompenger for å finansiere statens realinvesteringer i norsk samferdselsinfrastruktur.

Disse medlemmer viser også til Fremskrittspartiets forslag og merknader ved behandlingen av innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om lov om endring i veglov 21. juni 1963 nr. 23, jf. Innst. O. nr. 26 (2007–2008), hvor Fremskrittspartiet fremmet forslag om å oppheve adgangen til bompengefinansiering med omgående virkning.

3.11 Kap. 4320 Statens vegvesen

3.11.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
4320	438,0	461,2

Post 1 Salgsinntekter m.m. foreslås budsjettert med inntekter på 147 mill. kroner. Omfanget av oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for, varierer over tid.

Post 2 Diverse gebyrer foreslås budsjettert med inntekter på 270,7 mill. kroner. Statens vegvesen har

foretatt ny beregning av kostnadsriktige gebyrer. Dette medfører endringer i satsen for flere gebyrer.

Post 3 Refusjoner fra forsikringsselskaper foreslås budsjettert med inntekter/refusjoner på 43,5 mill. kroner.

Samferdselsdepartementet foreslår at merinntektsfullmaktene for postene videreføres, jf. forslag til romertallsvedtak.

3.11.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at oppgaver og aktiviteter som Statens vegvesen har ansvaret for, varierer over tid, og at det derfor er usikkerhet knyttet til inntektene.

Komiteen viser til at det på post 2 er lagt til grunn at etterspørselen etter de gebyrbelagte tjenestene forutsettes å ha omtrent samme volum som i 2008. Komiteen har videre merket seg at Statens vegvesen har foretatt ny beregning av kostnadsriktige gebyrer.

Komiteen støtter at gebyra blir fastsatt så langt som mulig ut fra faktisk kostnad på tjenesten. Komiteen støtter også at det på noen områder, med hensyn til de som skal betale, blir en gradvis oppjustering mot det som er kostnadsriktig.

Komiteen slutter seg til forslaget til inntekter på kap. 4320.

3.12 Kap. 4322 Svinesundsforbindelsen AS

3.12.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
4322	24,0	25,0

Utbyggingen av Svinesundsforbindelsen er finansiert ved statlige lån. Det er lagt til grunn 25 mill. kroner i avdrag i 2009, jf. post 90 Avdrag på lån.

3.12.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at 90-poster behandles av finanskomiteen utenfor rammeområdene.

3.13 Kap. 5624 Renter av Svinesundsforbindelsen AS

3.13.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
5624	38,0	40,0

Utbyggingen av Svinesundsforbindelsen er finansiert ved statlige lån. Det er lagt til grunn 40 mill. kroner i renter i 2008.

3.13.2 Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader og slutter seg til forslaget til bevilgning.

3.14 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

3.14.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1330	521,7	727,9

Til kap. 1330 Særskilte transporttiltak vert det foreslått eit samla budsjett på 727,9 mill. kroner til, ein auke på 206,2 mill. kroner eller 39,5 pst. frå saldert budsjett 2008.

Post 70 Særskilt tilskot til kollektivtransport vert foreslått løyvd med 415,8 mill. kroner, ein auke på 182 mill. kroner eller 77,8 pst. frå saldert budsjett 2008.

Til belønningsordninga er det avsett 323,4 mill. kroner, ei dobling frå saldert budsjett 2008 i samsvar med forliket på Stortinget om St.meld. nr. 34 (2006–2007) Norsk klimapolitikk. Nytt for 2009 er forslaget om å setje av 10 mill. kroner til eit prøveprosjekt med samordning av bestillartransport og TT-transport. Til m.a. tilgjengeltiltak og forsøk med kollektivtransport i distrikta er det foreslått sett av beløp som gir om lag same realnivå som i 2008, høvesvis 56 mill. kroner og 21 mill. kroner.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen–Kirkenes er budsjettert med 312,1 mill. kroner, som er basert på ei teknisk vidareføring og prisjustering av kontrakten mellom staten og Hurtigruten ASA om trafikken på strekninga i perioden 2005–2012. I statsbudsjettet 2007 blei det innført ei NO_x-avgift for m.a. innanlands sjøtransport. Samstundes blei ordninga med differensiert arbeidsgivaravgift innført på nytt. Frå 1. juli 2007 blei i tillegg tryggleiksbemanninga på skipa som betener strekninga teken inn under nettolønsordninga for sjøfolk. Staten og Hurtigruten ASA forhandlar om verknaden av dei nemnde endringane. Forhandlingane er ikkje avslutta. Departementet vil kome tilbake til Stortinget om situasjonen for Hurtigruta på eigna måte.

3.14.2 Komiteens merknader

3.14.2.1 POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil framheve Regjeringsoppfølging av Stortingets klimaavtale gjennom en dobling av belønningsordningen for kollektivtransport. Økningen på 162 mill. kroner forbeholdes byer

som er villige til å bruke virkemidler som begrenser attraktiviteten av å bruke bil i byen.

Flertallet er fornøyd med at Regjeringen på denne måten motiverer til en kombinasjon av mer attraktiv kollektivtransport og begrensninger på biltrafikken. Erfaringene viser at nettopp pakkeløsninger som kombinerer positive og begrensende tiltak er effektivt for å oppnå redusert biltrafikk i byer.

Flertallet har ellers ingen merknader og slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil understreke at gode kollektivløsninger er viktige for et smidig transportsystem. Disse medlemmer viser til den svært vellykkede satsingen fra regjeringen Bondevik II med den såkalte belønningsordningen. Disse medlemmer vil ha sterkere satsing enn Regjeringen på kollektivtrafikk i de store byene, for å redusere bilbruk og øke kollektivandelen.

Disse medlemmer mener det er viktig å satse på kollektivtiltak rettet mot ungdom. Det er viktig at dagens unge tidlig erfarer fordelene med kollektive transportløsninger, slik at de i mindre grad opplever en nødvendighet av å bruke bil når de blir eldre. For studenter er lav pris en viktig insentivfaktor når valg av transportmiddel skal tas, dersom bil er ett av flere alternativer.

Disse medlemmer prioriterer å øke den eksisterende satsen på skole- og studentrabatt fra 40 til 50 pst for alle kollektive transportmidler som fylkeskommunene yter tilskudd til. Skole- og studentrabatten omfatter måneds- eller periodekort for ungdom fra og med 16 til og med 19 år, samt studenter opp til og med 30 år. Bevilgningene skjer over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett, med unntak av den andelen som omfatter rabatt på NSBs togtilbud, som skjer over Samferdselsdepartementets budsjett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at finansiering av investering og drift av kollektivtransport må skje på andre måter enn gjennom bompenger, rushtidsavgift og veiprisning. Disse medlemmer minner om at Fremskrittspartiet var imot en uthuling av det offentlige finansieringsansvaret for veinettet som kom gjennom innføring av veglovens § 27 og § 27A. Disse medlemmer mener fortsatt det er grunnleggende feil at veibrukerne skal pålegges finansieringskostnader for bygging av anlegg for, og drift av kollektivtrafikk på jernbane, sporvei og tunnelbane.

Disse medlemmer vil sterkt understreke at Fremskrittspartiet er imot så vel rushtidsavgift som veiprisning. Disse medlemmer vil peke på at Fremskrittspartiets motstand mot bompengefinan-

siering av investering i veianlegg og kollektivanlegg samt utvidelse til drift av kollektivtrafikk, gjelder både finansieringsform og funksjonen som trafikkreguleringstiltak.

Disse medlemmer er uenig i det syn at vei- trafikken må begrenses og reguleres inn til, og rundt de største byene, for å sikre et effektivt, sikkert og miljøvennlig transportnett. Et effektivt sikkert og miljøvennlig veinett inn til, og rundt de største byene, er en viktig del av et slikt transportnett, der kollektivtransport også får gode løsninger enten de er veibaserte eller skinnebaserte.

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 legger til grunn at bilistene ikke velger å stå i endeløse køer uten grunn, men at dette skyldes manglende kvalitet, frekvens og tilgjengelighet til kollektive transportmidler. Disse medlemmer tar avstand fra ytterligere restriksjoner og avgifter på reisende som forsøker å ivareta sine reisebehov på beste måte innenfor tilgjengelig tilbud. Disse medlemmer ønsker derfor denne posten erstattet av et tilskudd til kollektivtransport som fordeles uten at det avkreves restriksjoner og pålegges avgifter på innbyggerne. Det vises til Fremskrittspartiets alternative budsjett, hvor dette fremkommer. Disse medlemmer peker på at gode rammevilkår for drift av et effektivt kollektivtilbud først og fremst er effektive, sikre og miljøvennlige veinett, og at det legges til rette for virksom konkurranse innenfor kollektivtransport. Dersom det offentlige skal gjennomføre særlige tiltak utover dette, bør det etter disse medlemmers syn skje gjennom offentlig kjøp av transporttjenester. Slike kjøp må finansieres gjennom offentlige budsjetter, og ikke gjennom innkreving av bompenger, rushtidsavgift eller veiprisning.

Disse medlemmer viser til at en økt utbygging av veinettet rundt byer og tettbebygde strøk også vil medføre store positive effekter for kollektivtrafikken, og disse midlene kan derfor reduseres noe.

Disse medlemmer vil vise til at i Fremskrittspartiets forslag til statsbudsjett er det foreslått midler til kollektivtiltak i de store byene, uten forbehold om restriktive tiltak overfor reisende som velger å bruke bilen for å dekke sitt transportbehov. Disse medlemmer viser videre til den omfattende satsingen på kollektivtiltak hvert år fremover som muliggjøres av Fremskrittspartiets forslag om et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner.

Dersom dette var realisert som foreslått, ville det med en forutsetning om rente på 5 pst. kunne hentes ut 750 mill. kroner årlig til kollektivtiltak i de store byene, i tillegg til virkningene for jernbanen med 3 mrd. i årlige investeringstilskudd.

Disse medlemmer henviser til forslag frem satt i Stortinget 5. oktober 2006:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kr. Avkastningen øremerkes veiinvesteringer med 70 %, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 % og bredbånd 5 %."

Disse medlemmer vil vise til at om 5 pst. av midlene fra det foreslåtte infrastrukturfondet ble anvendt til investeringer i kollektivtiltak/belønningsordning utenom jernbane, ville denne delen av kollektivtransporten være sikret årlige og forutsigbare bevilgninger som følger av tabellen nedenfor. For 2009 dekkes dette med den låneordning som Fremskrittspartiet foreslår etablert for bruk av prosjektfinansiering, og som er en del av Fremskrittspartiets forslag til alternativt budsjett 2009, jf. Budsjett-innst. S. I (2008–2009).

Sum belønning/infrastruktur foreslått fra Regjeringen	573,4 mill. kroner
- Reduksjon i Fremskrittspartiets alt. statsbudsjett	323,4 mill. kroner
+ Tillegg til belønningsordningen i Fremskrittspartiets alt. statsbudsjett	170,0 mill. kroner
+ Årlig tilført avkastning fra infrastrukturfondet	750,0 mill. kroner
Sum belønning/infrastruktur foreslått fra Fremskrittspartiet	1 325,0 mill. kroner

Komiteens medlemmer fra Høyre mener at statlig tilskudd til kollektivtrafikk i distriktene ikke kan kompensere for bedre og sikrere veier, og vil derfor fjerne tilskuddet til kollektivtiltak i distriktene.

Disse medlemmer viser i denne sammenhengen til Høyres store satsing på veibyggning i alle landets fylker under kapittel 3.10.2.3, Post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk.

Disse medlemmer foreslår å øke bevilgningen til belønningsordningen i byene med 30 mill. kroner i 2009, fordi ordningen har vist seg godt egnet til å stimulere byområder med store og økende tilgjengelighets- og miljøutfordringer til å øke kollektivandelen. En øket kollektivandel vil komme enkeltpersoner som ferdes i trafikken og hele samfunnet til gode.

3.14.2.2 POST 70 KJØP AV SJØTRANSPORTTJENESTER PÅ STREKNINGEN BERGEN–KIRKENES

Komiteen viser til at formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenestene er å sikre et daglig og hel-årlig seilingsmønster for Hurtigruta mellom Bergen og Kirkenes. Komiteen peker på Hurtigrutas betydning for gods- og persontransport, i tillegg til betydningen den har for både lokalsamfunn langs kysten og for turisme.

Komiteen slutter seg til budsjettforslaget som bygger på en prisjustering av gjeldende avtale. Komiteen viser til at det i dette forslaget til bevilgning ikke er tatt hensyn til eventuelle endringer i godtgjørelse for 2007 og 2008. Komiteen viser til St.prp. nr. 24 (2008–2009) hvor det er foreslått ekstrabevilgning på inneværende års budsjett på 125 mill. kroner, som dels er en kompensasjon for NO_x-avgift for første halvår 2008, og dels en generell økonomisk kompensasjon for å sikre at tjenestetilbudet blir opprettholdt på om lag samme nivå som fastsatt i gjeldende avtale.

Komiteen merker seg at departementet vil komme tilbake med forslag om tilleggsbevilgning for 2009. Komiteen er positiv til at departementet har til hensikt å videreføre NO_x-kompensasjonen for resten av den reviderte avtaleperioden, og videre at det legges opp til en generell kompensasjon ut perioden.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil vise til at Hurtigruta spiller en viktig rolle for transport av folk og gods langs kysten. Flertallet er derfor fornøyd med at Samferdselsdepartementet har spilt en aktiv rolle ovenfor Hurtigruta, og at departementet har tatt grep for å sikre framtida til Hurtigruta.

Flertallet har merket seg at regjeringen Stoltenberg II har hatt et gjennomgående engasjement for å sikre Hurtigruta, blant annet gjennom en nettolønnsavtale verd 100 mill. kroner og gjennom en tilleggsbevilgning på 125 mill. kroner i 2008.

Flertallet har merket seg at tilleggsbevilgningene er kompensasjon for økte NO_x-avgifter i 2007 og første halvår 2008, og en generell kompensasjon som skal bidra til å sikre at Hurtigruta kan yte gode tjenester i tråd med avtalen som er inngått med staten. Flertallet merker seg at den generelle kompensasjonen blir videreført ut avtaleperioden.

Flertallet har også merket seg at Samferdselsdepartementet har satt i gang arbeidet med nytt anbud og konkurransegrunnlag. Flertallet mener dette arbeidet bør skje i et tett samarbeid med fylka langs kysten.

Flertallet mener dette er viktig for å bidra til at Hurtigruta også i framtida skal være et godt tilbud

til folk og næringsliv langs kysten. Flertallet mener det er viktig at Hurtigruta kan spille en enda viktigere rolle for reiselivet i Norge, slik det er lagt opp til i Regjeringas reiselivsstrategi. Flertallet er fornøyd med at Regjeringen har vært aktive. Flertallet mener de grepene Regjeringa har tatt, vil være med på å gjøre Hurtigruta bedre rusta til å møte framtida.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at Hurtigruten ASA er av den oppfatning at avtalen med staten ikke kan fortsette i sin nåværende form. Disse medlemmer tar til etterretning at det nå er nødvendig å foreta ny utlysning av strekningen Bergen–Kirkenes, slik det gjøres rede for i St.prp. nr. 24 (2008–2009).

Disse medlemmer legger vekt på at en finner gode løsninger som sikrer grunnlaget for det statlige kjøpet ut den reviderte avtaleperioden. Disse medlemmer peker på at rammevilkårene for selskapet er endret sammenliknet med det som gjaldt da gjeldende avtale ble inngått. Dette skyldes blant annet skatte- og avgiftsendringer.

Disse medlemmer mener Regjeringen har vist svært lite initiativ i denne saken de siste to årene. Disse medlemmer mener forhandlingene om en revidert avtale, som Hurtigruta har krav på ifølge Hurtigruteavtalen, har tatt altfor lang tid.

Disse medlemmer 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 kjøll og frys med Hurtigruten eneste farbare vei vinterstid.

Disse medlemmer er glad for at Regjeringen, etter mye press, har kommet med strakstiltak, jf. St.prp. nr. 24 (2008–2009). Disse medlemmer imøteser ytterligere tiltak som sikrer et solid grunnlag for det statlige kjøpet av sjøtransporttjenester fra Bergen til Kirkenes inntil nytt anbud er på plass i 2010.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at det i forbindelse med ny utlysning av tjenestekjøp av kystruten Bergen–Kirkenes, også gjennomføres ny analyse av transportbehovet på strekningen. Disse medlemmer viser også til at system med NO_x-avgift innført av denne regjeringen, har påført både Hurtigruta spesielt og innenlands sjøtransport generelt, betydelige ekstrakostnader.

Disse medlemmer peker på at særnorske ekstrakostnader på sjøtransport ikke fremmer det tverrpolitiske mål om å stimulere til økt bruk av sjøtransport av gods og passasjerer. Disse medlemmer viser til at denne avgiften er ytterligere en avgift på sjøtransport der det fra før eksisterer en rekke ulike gebyrer og avgifter. Disse medlemmer viser til sitt forslag fremsatt under kapittel 4.2.11 om å legge frem en samlet oversikt over avgifter og gebyrer innenfor transportsektoren, og med forslag til fremtidig strategi for bruk av avgifter og gebyrer i arbeidet for å nå nasjonale transportpolitiske mål.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti mener staten har hovedansvaret for å sikre daglige seilinger med Hurtigruta fra Bergen til Kirkenes også i fremtiden.

3.14.2.3 POST 71 (NY) TILSKUDD TIL GANG- OG SYKKELVEGER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen vil legge fram forslag til Nasjonal transportplan for 2010–2019 i løpet av dette året.

Flertallet mener det i denne planen må presenteres en egen sykkelstrategi med klare tiltak. Flertallet mener det er ønskelig og mulig at mange av reisene som i dag foregår med bil, kan gjennomføres med sykkel. Flertallet mener derfor at stat og kommune må iverksette en rekke tiltak for å legge til rette for at flere velge sykkel.

Flertallet vil peke på at forholdene for syklistene er nå altfor dårlige i det meste av landet. Ulykkesrisikoen med å sykle er altfor stor. Manglende tilrettelegging, forvirring om og manglende respekt for trafikkreglene fører til trafikkfarlige situasjoner for alle trafikantene.

Flertallet mener at det trengs økt satsing på fysisk tilrettelegging for syklistene, bedre opplysning og opplæring om trafikkreglene for syklistene, holdningspåvirkning både overfor syklistene og andre trafikanter, og en rekke andre tiltak. Gjennomgående traseer for sykkel, særlig i de områder med gående, kjørende og syklende er et viktig tiltak.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre 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. Disse medlemmer mener det bør opprettes en statlig belønningsordning for gang- og sykkelveger. Ordningen må ha som formål å påvirke transportplanleggingen i kommuner og

fylkeskommuner, og fungere som et insentiv for bedre tilrettelegging for gående og syklende.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre mener, som en startbevilgning, at det bør settes av 100 mill. kroner til en statlig belønningsordning for gang- og sykkelveger.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Budsjett-innst. S. I (2008–2009) der Kristelig Folkeparti fremmet forslag om å opprette en statlig belønningsordning for gang- og sykkelveger, etter modell fra den statlige belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene.

Dette medlem viser for øvrig til representantforslag, Dokument nr. 8:121 (2007–2008), jf. Innst. S. nr. 310 (2007–2008), om bedre tilrettelegging for syklistene, der representantene Jan Sahl, Laila Dävøy og Line Henriette Holten Hjemdal fremmet følgende forslag på vegne av Kristelig Folkeparti:

"Stortinget ber Regjeringen etablere en statlig støtteordning for kommuner og fylkeskommuner, etter modell fra den statlige belønningsordningen for kollektivtrafikk, med formål å stimulere til at flere reisende kan velge sykkel som fremkomstmiddel."

Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å opprette en ny post "Tilskudd til gang- og sykkelveger", med en startbevilgning på 100 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres merknader over post 30 om en belønningsordning for kommunene for satsing på gang- og sykkelveger.

3.15 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket

3.15.1 Sammendrag

Kap.	(i mill. kroner)	
	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1350	5 812,1	7 073,2
4350	477,3	510,3

Kap. 1350 Jernbaneverket er foreslått løyvd med 7 073,2 mill. kroner, ein auke på 1 261,1 mill. kroner eller 21,7 pst. frå saldert budsjett 2008. Regjeringa har sidan ho tiltredde gjennomført ei historisk satsing på jernbanen etter mange år med for låge løyvingar. Foreslått jernbanebudsjett for 2009 er eit nytt stort lyft i opptrappinga.

Samla budsjettframlegg for Jernbaneverket ligg om lag 1,2 mrd. kroner over det årlege nivået i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan 2006–

2015. For 2009 ligg forslaget til løyvingar både til drift og vedlikehald og investeringar høgt over nivået i Nasjonal transportplan, høvesvis om lag 510 mill. kroner og om lag 670 mill. kroner.

Post 23 Drift og vedlikehald er budsjettert med 3 800,9 mill. kroner, ein auke på 411,3 mill. kroner eller 12,1 pst. frå saldert budsjett 2008. Samanlikna med 2008 er vedlikehaldsbudsjettet styrkt monaleg, i hovudsak for å halde fram med det viktige vedlikehalsarbeidet i Oslo-tunnelen og på strekninga mellom Etterstad og Skøyen som er sett i gang i 2008.

Post 25 Investeringar i lina er budsjettert med 3 199,1 mill. kroner, ein auke på heile 850 mill. kroner eller 36,2 pst. frå saldert budsjett 2008. Regjeringa legg stor vekt på å gjennomføre jernbaneprojekt som er sette i gang med rasjonell framdrift. Det er for 2009 m.a. avsett til vidareføring av store igangsette prosjekt.

På tilsvarande måte som for investeringar i veginfrastruktur, foreslår Regjeringa å innføre en generell forskottsfullmakt for investeringar i jernbaneinfrastruktur.

KAP. 4350 JERNBANEVERKET

Kap. 4350 vert foreslått løyvd med 510,3 mill. kroner for 2009, ein auke på 33,0 mill. kroner eller 6.9 pst. frå saldert budsjett 2008.

3.15.2 *Komiteens merknader*

Komiteen er enig i prioriteringen av nærtrafikken rundt de store byene, og spesielt på InterCitytrafikken mellom Halden–Oslo og Skien–Oslo–Lillehammer, og i Bergen- og Stavanger-området.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, støtter forslaget til bevilgning på kap. 1350 for 2009.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er svært tilfreds med at det også neste år er foreslått en solid satsing på jernbanen. Dette viser en sammenhengende økt satsing på jernbanen under regjeringen Stoltenberg II. Medregnet dette budsjettforslaget innebærer det at oppfyllingsgraden av planrammen i Nasjonal transportplan 2006–2009 er på 102,6 pst.

Dette flertallet viser til at regjeringen Stoltenberg IIs ambisiøse regjeringserklæring om å følge opp Stortingets vedtak i Nasjonal transportplan for perioden er overoppfylt. For jernbanen er dette et løft. For til tross for vesentlig økte anleggskostnader etter at Nasjonal transportplan ble vedtatt, er det blitt

gjennomført og igangsatt flere store investeringsprosjekter i perioden.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre registrerer at Regjeringen ikke har funnet rom for å oppfylle NTP på investeringer i jernbanenettet. Det fremgår av St.prp. nr 1 (2008–2009), side 117, at det fortsatt mangler 438 mill. kroner i hht. Stortingets NTP-vedtak 2006–2009.

Disse medlemmer vil vise til det store behovet for investeringer i jernbaneinfrastruktur, blant annet med lengre kryssingsspor på minst 600 meter. Dette er meget viktig for å styrke jernbanens konkurransevne både på persontransport og godshåndtering.

Disse medlemmer vil vise til at kapasiteten på jernbanen i mange områder er sprengt, og at dette går ut over både gods- og persontrafikken. Disse medlemmer mener det er viktig å satse mer offensivt på utbygging av dobbeltspor inn til storbyene og flere kryssingsspor og andre kapasitetsøkende tiltak.

Disse medlemmer mener det trengs et løft for jernbanen og at det nå haster med økte planleggingsbevilgninger slik at nye prosjekter kan realiseres.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener det må satses betydelig både på nærtrafikken, som må være en del av kollektivtilbudet i tettbefolkede områder, og fjerntrafikken som må ha som siktemål å avløse flytrafikk.

Disse medlemmer vil peke på at samferdselssektoren må ta sin del av ansvaret for å redusere de nasjonale klimagassutslippene. Disse medlemmer vil vise til at de respektive partiers hovedprioritet i samferdselspolitikken derfor er å intensivere utbyggingen av en konkurransedyktig infrastruktur for miljøvennlig og ressursparende gods- og persontrafikk. Dette er sammen med å sikre et sikkert transportsystem for alle, en av de viktigste nasjonale oppgavene i de kommende årene. Jernbanen har en nøkkelrolle i denne satsingen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at i Fremskrittspartiets forslag til statsbudsjett er Regjeringens forslag til jernbaneinvesteringer opprettholdt, men med forutsetning om mer bruk av konkurranse som vil frigjøre ytterligere midler til formålet. Disse medlemmer viser videre til den omfattende satsingen på jernbanen hvert år fremover, som muliggjøres av Fremskrittspartiets forslag om et infrastrukturfond på 300 mrd. kroner.

Dersom dette var realisert som foreslått, ville det med en forutsetning om rente på 5 pst. kunne hentes ut 3 mrd. kroner årlig til jernbaneinvesteringer, i tillegg til virkningene for øvrig kollektivtransport med 750 mill. kroner i årlige tilskudd.

Disse medlemmer henviser til forslag fremsatt i Stortinget 5. oktober 2006:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kr. Avkastningen øremerkes veiinvesteringer med 70 %, jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 % og bredbånd 5 %."

Disse medlemmer vil vise til at om 20 pst. av midlene fra det foreslåtte infrastrukturfondet ble anvendt til investeringer i jernbanenettet, ville dette kunne realisere følgende prosjekter – utover Regjeringens forslag (mill. kroner), jf. tabellen nedenfor. For 2009 dekkes dette med den låneordning som Fremskrittspartiet foreslår etablert for bruk av prosjektfinansiering, og som er en del av Fremskrittspartiets forslag til alternativt budsjett 2009, jf. Budsjett-innst. S. I (2008–2009).

	Mill. kr
Elektrifisering og utbedring av Trønderbanen	250
Dobbeltspor Oslo–Ski	300
Dobbeltspor Vestfoldbanen, strekningen Tønsberg–Larvik og parsellene Drammen–Kobbervikdalen og Nykirke–Barkåker	100
Østfoldbanen: Onøy–Halden	75
Dovrebanen: Tangen–Lillehammer	90
3 dobbeltsporparseller: Molykkja–Korslund; Strandlykkja–Kleiverud og Kleiverud–Steinsrud	400
4-5 lange kryssingsspor for parallellinnkjøring på Bergensbanen, Dovrebanen, Sørlandsbanen eller andre	400
Alnabru godsterminal	400
Bane Bergen–Flesland	50
Eidangertunnelen	150
Oslotunnelen	50
Lysaker stasjon	85
Gjevingåsen tunnel	100
Barkåker–Tønsberg	100
Prosjekter: Tilgjengelighet og sikkerhet	100
Prosjekter: Ta inn fornyingsetterslepet	350
<i>Sum investeringer med etablert fond</i>	<i>3 000</i>
Regjeringens investeringsforslag	3 199
<i>Sum FrPs investeringsforslag og fondsavkastning</i>	<i>6 199</i>

Disse medlemmer viser til svar på spørsmål 249 fra Fremskrittspartiet av 9. oktober 2008 vedrørende investeringsetterslep, hvor det fremgår at dersom alle prosjektene i stamnettutredningen skulle gjennomføres på 20 år og ikke 35 år, regner Jernbaneverket med at dette ville innebære et årlig investeringsbudsjett på anslagsvis 6,5 til 7,5 mrd. 2009-kroner. Disse medlemmer viser til at den årlige fondsavkastningen som kunne realisert prosjektene i ovenstående tabell, sammen med ordinære investeringsbevilgninger på dagens nivå (3,5 mrd. kroner), ville realisere det vesentligste av den moderniseringen Norges jernbanenett trenger iht. Jernbaneverkets strategi mot 2040, innen 20 år.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås å øke bevilgningene til Jernbaneverket med 300 mill. kroner, ut over Regjeringens forslag, hvorav 100 mill. kroner skal sørge for raskere fremdrift i arbeidet med å realisere viktige prosjekt i InterCity-triangelet.

Komiteens medlem fra Venstre vil særlig peke på betydningen av å få realisert InterCity-triangelet med dobbeltspor og prosjekter som bidrar til vesentlig redusert reisetid på de lengre strekningene. På denne bakgrunn foreslår dette medlem i alternativt budsjett å øke bevilgningene til jernbanen og bybaner med 606 mill. kroner ut over Regjeringens forslag, hvorav 100 mill. kroner avsettes til økt innsats til drift og vedlikehold i Oslo-området.

ORGANISERING AV JERNBANEVERKET

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til behovet for å vurdere den totale organiseringen av Jernbaneverket, herunder en oppsplitting, og en vurdering av om enkelte oppgaver bør utføres av andre. En slik vurdering bør også omfatte en omorganisering av etaten Jernbaneverket til et statlig selskap. Det vises til Dokument nr. 8: 27 (2007–2008), Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Bård Hoksrud og Arne Sortevik om omorganisering av etaten Jernbaneverket til statlig selskap for å sikre forutsigbar og langsiktig finansiering til nødvendig opprustning og utbygging av eksisterende jernbanenett i Norge.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre vil understreke viktigheten av å forvalte offentlige bevilgninger til Jernbaneverket på en måte som gir best mulig utnyttelse, og fremmer forslag om at Jernbaneverkets resterende oppgaver konkurranseutsettes, jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004–2005), jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004–2005). Disse medlemmer vil understreke at eierskapet til og tilsynet

med infrastrukturen fortsatt skal være statlig og ha første prioritet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette og omdanne Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet så snart de markedsmessige forholdene ligger til rette for det, jf. nærmere omtale i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004–2005) og Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004–2005)."

3.15.2.1 POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Komiteen har merket seg at til tross for store behov for investeringer i jernbanens infrastruktur, vurderer Jernbaneverket at det har begrenset nytte dersom ikke tilstanden i dagens anlegg blir bedret slik at de kan gi en tilfredsstillende driftsstabilitet og høy punktlighet. Det er viktig for jernbanens konkurransekraft å sikre dette.

Komiteen vil vise til at drift og vedlikehold har hatt et stort etterslep over flere år. Situasjonen på jernbanenettet på Østlandet har vært svært ustabil over lang tid. Dette er det viktig å få utbedret slik at passasjerene i dette området igjen kan stole på jernbanen, og fortsette å bruke toget som framkomstmiddel til og fra Oslo.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil peke på at det er derfor viktig slik regjeringen Stoltenberg II har gjort i perioden, å øke budsjettet til drift og vedlikehold for 2009 med over 400 mill. kroner, og over fireårsperioden med om lag 1 mrd. kroner mer enn lagt til grunn i Nasjonal transportplan, og kanalisere midler spesielt til å utbedre problemene på jernbanenettet på Østlandet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at jernbaneinfrastrukturen i Oslo-området er navet i hele det norske jernbanesystemet. Forsinkelser og innstillinger i trafikken her får en dominoeffekt til andre regioner og landsdeler. Økt satsing og flere tiltak for å få løst driftsproblemene med jernbanen i Oslo-området kommer hele landet til gode. Disse medlemmer er skuffet over at Regjeringen har vært altfor passiv i forhold til å løse driftutfordringen på jernbanen generelt, og i Osloområdet spesielt. De siste årene har en opplevd rekordstore forsinkelser og innstillinger på jernbanen. Utviklingen innenfor jernbanen går i gal retning til tross for at bevilgningene til drift og vedlikehold på jernbanen har vært et prioritert området av Stortinget over tid.

Disse medlemmer vil peke på at Regjeringen har alliert seg tungt med LO-interessene i jernbanepolitikken, og dermed motsatt seg enhver form for omstilling og assistanse fra private aktører knyttet til opprettholdelse av en velfungerende jernbaneinfrastruktur. Dette er nedfelt i Regjeringens samarbeids-erklæring. Disse medlemmer mener en slik politikk er skadelig for norsk jernbane. Flere europeiske land ligger langt foran Norge innen satsingen på jernbanen. Mange har utviklet bedre løsninger for overvåkning av infrastrukturen og systematisk forebyggende vedlikeholdsopplegg enn det en har etablert i Norge. Dette er løsninger og kunnskap Regjeringen velger bort.

Disse medlemmer mener drift- og vedlikeholdsoppgaver på jernbanen bør settes ut på funksjonskontrakter gjennom anbud. I anbudene bør det stilles absolutte krav til oppetid på infrastrukturen og krav i forhold til sikkerhetsnivå.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sette flere av jernbanens drift- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen."

Disse medlemmer mener at det innenfor drift og vedlikehold ligger et betydelig effektiviseringspotensial, som kan realiseres ved å videreføre de omstillingsprosjekter Regjeringen ved sin tiltredelse avlyste.

Disse medlemmer mener at konkurranse i jernbanesektoren er viktig for å sikre et best mulig tilbud til brukerne med de ressursene som er tilgjengelige. For eksempel har økt konkurranse innen persontransport på Gjøvikbanen vært en stor suksess. Gjøvikbanen har etter konkurranseutsettingen fått et tilbud med mye bedre kvalitet, stor økning i antall avganger og universell utforming, slik at den nå er tilgjengelig også for funksjonshemmede. Disse medlemmer mener at mer bruk av anbud med kontraktsvilkår og sanksjoner, kan vise seg å være et mer egnet og effektivt verktøy for å sikre den offentlige tjenestekvalitet med hensyn til f.eks. universell utforming, fremfor lovfesting av rettigheter.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre ønsker økt konkurranse ved utbygging, drift og vedlikehold av jernbanens infrastruktur for å sikre økte midler til

jernbaneinvesteringer. Konkurransetsetting er ikke noe nytt i jernbanesektoren. Tall fra Jernbaneverket for de siste årene viser at det aller meste av Jernbaneverkets investeringer og en stor andel av vedlikeholdet har vært konkurranseutsatt. Den omstilling og konkurranseutsetting som Stortinget vedtok høsten 2004, og som ble satt i verk i 2005, førte til lavere kostnader for flere vedlikeholdsoppdrag på jernbanenettet.

Disse medlemmer mener at innsparte midler som følge av konkurranseutsetting bør brukes til å styrke jernbanen. Sikkerhet skal fortsatt være et statlig ansvar og ha prioritet nummer én.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2009 opprettholder midlene til vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen på samme nivå som Regjeringens forslag, og peker på at utstrakt bruk av konkurranse ville bidra til at betydelig mer effekt i form av stabile anlegg kunne hentes ut av denne bevilgningen.

Komiteens medlemmer fra Høyre foreslår en reduksjon under post 23 Drift og vedlikehold, og henviser til Høyres alternative budsjettforslag.

Disse medlemmer har fremmet forslag i Stortinget, Dokument nr. 8:92 (2006–2007), jf. Innst. S. nr. 7 (2007–2008), om en handlingsplan for flere kryssingsspor på jernbanen. Med flere kryssingsspor vil vi øke kapasiteten i jernbanenettet. Dette vil øke mulighetene til å overføre mer av godstrafikken fra vei over på jernbane. Under forrige regjeringsperiode ble det gjennomført en rekke tiltak som medførte en økning i godstransport på jernbane med 80 pst i løpet av 4 år.

Komiteens medlemmer fra Venstre vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å øke satsingen på drifts- og vedlikehold på jernbanen i Oslo-området med 100 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

3.15.2.2 POST 30 INVESTERINGER I LINJEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, og Senterpartiet, er tilfreds med at Regjeringen konsentrerer bevilgningene til større prosjekter som kan gi større kostnadseffektivitet i gjennomføringen og gi raskere gevinster for passasjerene i form av kortere reisetid og bedre punktlighet.

Flertallet er opptatt av å øke planleggingskapasiteten og planreservene i Jernbaneverket for å følge opp regjeringen Stoltenberg IIs offensive sat-

sing på jernbanen i Norge. Flertallet har merket seg at i Regjeringens forslag til statsbudsjett er innsatsen til planlegging og grunnverv doblet fra 2008 til 2009. Dette er viktig og riktig prioritering for å videreføre høyt trykk på jernbaneinvesteringene. Flertallet vil spesielt framheve viktigheten av at det foreslås brukt om lag 50 mill. kroner til planleggingen av det viktige nye dobbeltsporet mellom Oslo og Ski på Østfoldbanen.

Flertallet vil peke på at det vil ta tid å få opp planreservene for større og mindre jernbaneprosjekter. Dette bekymrer flertallet ikke minst sett i forhold til situasjonen i anleggsbransjen framover. Det vil derfor også i det videre være viktig å prioritere økte midler til planlegging.

Flertallet vil for øvrig vise til flertallsmerknader under punktet om "Høyhastighetsbaner".

Flertallet vil peke på viktigheten av å øke investeringer og vedlikehold i jernbanen som tilrettelegger bedre for økt godstransport, slik regjeringen Stoltenberg II gjør i forslaget til statsbudsjett for 2009. De økte investeringene i terminaler og kryssingsspor, og fjernstyring er gode bidrag til dette.

Flertallet har merket seg med tilfredshet at Regjeringen foreslår å innføre en generell forskutteringsfullmakt for investeringer i jernbaneinfrastruktur, slik det er for investeringer i veiinfrastruktur. Dette kan være en stimulering til ytterligere framtidig satsing på jernbanen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet refererer til Innst. S. nr. 240 (2003–2004) om Nasjonal transportplan 2006–2015, pkt. 1.2.3 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet og pkt. 7 Økonomiske rammer. I denne forbindelse mener disse medlemmer at det er viktig å fokusere på ECON-rapport nr. 02/03, Prosjekt nr. 38130 – "Trafikksvake jernbanestrekninger – en samfunnsøkonomisk analyse", utarbeidet for Jernbaneverket.

Disse medlemmer viser til at sammendrag og konklusjoner i denne rapporten er:

"Det er store forskjeller mellom strekningene i det norske jernbanenettet med hensyn til trafikkbelastning og samfunnsøkonomisk nytte. I denne rapporten beregner vi de samfunnsøkonomiske kostnadene ved å opprettholde dagens transporttilbud på 7 banestrekninger med lav trafikkbelastning. Disse kostnadene sammenlignes med de samfunnsøkonomiske kostnadene ved å transportere passasjerene med buss godset med lastebil. Vi finner at passasjertransport med buss med rimelig grad av sikkerhet er mindre kostbart for samfunnet enn transport med bane på alle de aktuelle strekningene. For godstransport er konklusjonen mindre klar - på noen strekninger er transport med bane mindre kostbart enn transport med lastebil, på andre strekninger er det motsatt. Beregningene for godstransport er også mer usikre enn beregningene for passasjertransport."

Disse medlemmer har den klare oppfatning at denne ECON-analysen viser meget klart at det ligger særdeles store effektiviseringsmarginer innenfor Jernbaneverkets forretningsområde.

Disse medlemmer prioriterer derfor investeringsmidler til godstransport over lange avstander og passasjertrafikk i befolkningstette områder. Disse medlemmer viser til at bygging av dobbeltspor i tett befolkede og høyt trafikkerte strekninger som Sandnes–Stavanger og Lysaker–Sandvika må antas å ha høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet, og viser videre til at Fremskrittspartiets primærforslag om å etablere et fond med avkastning øremerket samferdselsinfrastruktur vil fullfinansiere slike prosjekter langt raskere enn skiftende regjeringer og stortingsflertall har muliggjort i tidligere budsjetter.

Disse medlemmer viser i den forbindelse til generelle merknader fra Fremskrittspartiet, avsnitt Samferdselsdepartementet, underavsnitt Jernbane. Disse medlemmer ønsker å sikre midler til en varig og kontinuerlig realinvestering, i utbygging og videreutvikling av samferdselsnett, herunder jernbaneinfrastrukturen basert på tilstrekkelighet og forutsigbarhet langt ut over det som hittil har vært mulig. Disse medlemmer viser til sitt forslag i trontaledebatten (2007–2008) på vegne av Fremskrittspartiet:

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kr. Avkastningen øremerkes veinvesteringer med 70 pst., jernbane- og kollektivtiltak, inkludert bussbasert kollektivtrafikk 25 pst. og bredbånd 5 pst."

Disse medlemmer viser til at tilslutning til dette ville gitt et ekstra årlig tilskudd til investeringer i jernbanesektoren på over 3 mrd. kroner, og derved bidratt til full utnyttelse av de muligheter for lønnsom og effektiv transport som jernbanen har.

Disse medlemmer viser til behovene for dobbeltspor på høytrafikkerte strekninger mellom Oslo og Halden, Hamar, Hønefoss og Grenlandsområdet. Det vises videre til Fremskrittspartiets forslag ved behandlingen av St.prp. nr. 40 (2007–2008), Innst. S. nr. 170 (2007–2008) om Oslopakke 3 trinn 1:

"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. Stortinget forutsetter at dette arbeidet gjøres i forbindelse med utarbeidelse av

Regjeringens endelige forslag til Nasjonal transportplan 2010-2019 som et eget statlig prosjekt med avklart statlig full finansiering, og utenfor NTP-rammen. Stortinget forutsetter at prosjektet behandles som egen sak."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til sitt representantforslag om en egen handlingsplan for kryssingsspor, for å legge til rette for økt godstransport på jernbanenettet. Regjeringspartiene stemte imot dette. Disse medlemmer viser også til sine påplussinger i jernbanebudsjettet i NTP-perioden, og at disse nettopp har vært rettet mot større kapasitet.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at det på investeringssiden ligger en rekke gode prosjekter på vent innenfor jernbanen som vil bidra til redusert reisetid og et bedre togtilbud. Disse medlemmer synes det er positivt at Regjeringen i sitt forslag til statsbudsjett har økt bevilgningene til jernbanen, men synes det er skuffende at man kommer altfor sent i gang med en rekke viktige prosjekter. Bevilgningen som foreslås, er ikke tilstrekkelig for den nødvendige fremdriften i jernbaneutbyggingen.

Disse medlemmer vil vise til at regjeringspartiene i sin samarbeids erklæring vedtok at de største investeringene på jernbanen skulle tas i første del av inneværende periode. Disse medlemmer vil peke på at Regjeringen og regjeringspartiene har gjort det stikk motsatte, og man dermed må konkludere med at Regjeringen har utsatt oppstart og forsinket fremdrift ved en rekke viktige prosjekter.

Disse medlemmer vil peke på at jernbanen spiller en nøkkelrolle i arbeidet for å få ned klimagassutslippene fra transportsektoren.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å øke bevilgningen til jernbane med 300 mill. kroner ut over Regjeringens forslag. Det vises også til tabell under Kristelig Folkepartis generelle merknad i kapittel 2.2.4, der den konkrete fordelingen av disse midlene fremgår.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å øke satsingen på jernbanen og bybaner (post 30) med 506 mill. kroner ut over Regjeringens forslag fordelt på følgende prosjekter:

Venstres forslag til fordeling av økt bevilgning over post 30:

Planlegging	Beløp (mill. kr)
Dobbeltspor Ulriken tunnel	20
Økt kapasitet Kongsvingerbanen	50
Fortgang i arbeidet med ny Ringeriksbanen	30
Bybane Nord-Jæren	6
Dobbeltspor sør for Sandnes	5
Intercity-satsing	
Dobbeltspor Tønsberg–Larvik og parsellene Drammen–Kobbervikdalen og Nykirke–Barkåker, dobbeltspor Tangen–Lillehammer	65
Dobbeltspor Haug–Onsøy, inkl. Onsøy–Halden	25
Dobbeltspor Sandbukta–Moss	25
Oppstart	
Eidangerforbindelsen, planlegging og grunnerverv	45
Ski stasjon – oppstart	60
Alnabru Godsterminal	45
Opprusting stasjoner, bedre kundeinformasjon	40
Sikkerhetstiltak	40
Gjøvikbanen – strømforsyningen og automatisk togstyring	50
Sum økt satsing på investeringer i jernbanen	506

Høyhastighetsbaner

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til følgende merknader i Budsjett-innst. S. 13 (2007–2008), jf. side 55 "Om høyhastighetsbaneutredningen":

"Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg den nylige framlagte rapporten om potensialet for høyhastighetstog i Norge, og den store interessen denne har vært omfattet med. Flertallet vil understreke betydningen av å få utredet høyhastighetsbaner ytterligere med utgangspunkt blant annet i denne rapporten, og rapporter fra andre kompetente miljøer slik at det gis et godt grunnlag for å vurdere en eventuell satsing på høyhastighetsbaner i behandlingen av NTP i 2009. Flertallet vil understreke at en slik utredning også må omfatte den totale samfunnsøkonomien i prosjektene. Det er viktig i det videre utredningsarbeidet blant annet å få belyst betydningen en satsing på høyhastighetsbaner vil kunne få for:

- Klimautfordringene, omgivelser og miljøer.
- Reismønster og mulig samfunnsutvikling i de berørte regioner og landsdeler.

- Effekter av endret reismønster, herunder trafiksikkerhet, vegslitasje og miljøbelastning.
- Effekter av kortere reisetider, herunder effekter i arbeidsmarkedet og på presset i byområder.
- Effekter knyttet til frigjort kapasitet for godstransport.
- Effekter i forhold til andre transportbærere."

Flertallet vil vise til at dette omfatter mer enn en tradisjonell transportøkonomisk analyse etter norsk modell, og med et bredere samfunnsperspektiv lagt til grunn.

Flertallet er opptatt av å videreføre sitt engasjement for utbygging av framtidige høyhastighetsbaner i Norge og til utlandet. Flertallet understreker betydningen av å få utredet høyhastighetsbaner ytterligere slik at det kan gis et godt grunnlag for å vurdere en eventuell satsing på høyhastighetsbaner i behandlingen av NTP i 2009.

Flertallet er kjent med at et slikt arbeid pågår, og at relevante faglige miljøer er trukket med i arbeidet slik komitéflertallet ba om i Budsjett-innst. S. nr 13 (2007–2008). Flertallet vil komme tilbake til denne problemstillingen i behandlingen av forslaget til Nasjonal transportplan 2010–2019.

Flertallet vil allerede nå understreke viktigheten av at nye jernbaneprosjekter, der det er mulig og på strekninger hvor høyhastighetsbane vurderes som aktuelt i framtida, vurderes om det skal planlegges og bygges for høyhastighetstog etter europeisk høyhastighetsstandard på minst 250 km/t.

Flertallet mener klimatrusselen må tas på alvor. Flertallet vil peke på at transport utgjør en av de største utfordringene for bærekraftig utvikling i verden i dag. Miljøbelastningene fra transportsektoren bidrar til store samfunnskostnader, og sektorens energiforbruk er stort og økende.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er i utgangspunktet positiv til å bygge høyhastighetsjernbane i Norge, hvor driftskostnadene kan dekkes av inntektene.

Disse medlemmer viser til at en konklusjon fra utredningsarbeidet som er gjennomført om høyhastighetstog i Norge, er at det allerede i dag vil være fornuftig å satse på utbygging av jernbanen inn og ut av de store byene.

Disse medlemmer vil peke på at utbygging av Ringeriksbanen er en forutsetning for en rekke av traséalternativene for høyhastighetsbaner. Disse medlemmer vil peke på at Ringeriksbanen vil korte ned reisetiden Oslo–Bergen betraktelig med dagens jernbane, og fremstår dermed som et godt prosjekt både med hensyn til dagens og fremtidens jernbanetilbud.

Disse medlemmer imøteser framdrift i arbeidet med Ringerikstunnelen, og at Regjeringen

tar Ringeriksbanen inn i neste Nasjonal transportplan. Disse medlemmer forutsetter at Stortingets vedtatte trasévalg ligger til grunn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at etter at Samferdselsdepartementet i fjor mottok Jernbaneverkes utredning av potensialet for høyhastighetsbaner i Norge, er flere utredninger presentert. Utredningen fra Jernbaneverket i samarbeid med et tysk konsultantselskap dokumenterer enorme kostnader, meget svak samfunnsøkonomisk nytte og fravær av vesentlige CO₂-utslippseffekter. Disse medlemmer registrerer at en senere rapport i regi av en utenlandsk jernbaneaktør, påberoper enkelte prosjekter en viss grad av lønnsomhet.

Disse medlemmer viser til at 27. november 2009 ble det presentert nok en rapport, denne gang fra konsultantselskapet Econ Pöyry. Denne rapporten har en helt entydig konklusjon om at det ikke er samfunnsmessig lønnsomt å bygge høyhastighetstog i Norge. Også denne rapporten bekrefter at klimagevinsten av høyhastighetstog er helt marginal.

Disse medlemmer legger vekt på at sistnevnte rapport også konkluderer med at det norske samfunnet vil tape 53 mrd. kroner i året dersom en slik bane skulle bygges mellom Oslo og Trondheim. En slik ulønnsom investering må ses i forhold til alternativt å investere i frekvens, hastighet og regularitet på dagens jernbane. Det vises i denne sammenheng til behovene som dokumenteres i Jernbaneverkets stamnettutredning fra 2006. Stamnettutredningen viser at det trengs ca. 80 til 100 mrd. kroner frem mot 2040 for å modernisere dagens jernbanenett – den jernbanen folk flest bruker til daglig – mht. frekvens, reisetid og hastigheter opp til 200 km/t. Jernbaneverkets anslag er i svar på spørsmål nr. 249 fra Fremskrittspartiets fraksjon i finanskomiteen av 9. okt 2008 vedr. etterslep på investering og vedlikehold for veg og bane, økt til 130–150 mill. 2009-kroner, og må etter disse medlemmers syn avklare at høyhastighetsbaner i Norge er et samferdselsmessig, sikkerhetsmessig og miljømessig blindspor.

Disse medlemmer avviser å investere begrensede offentlige infrastrukturmidler i usikre høyhastighetsprosjekter for noen få, på en måte som sender effektive, sikre og miljøvennlige veier i hele landet langt ut i tid. I tillegg frykter disse medlemmer at realisering av høyhastighetsplanene vil medføre at dagens jernbanetilbud forvitrer, med store negative konsekvenser for persontransporten i befolkningstette områder og for godstransporten.

Disse medlemmer viser også til at den flytrafikken som høyhastighetsbaner forutsettes å skulle erstatte, alene utgjør finansieringskilden for over 40 regionale og stamluftthavner.

Disse medlemmer viser til at Norge trenger et effektivt, sikkert og miljøvennlig høyhastighetsveinett mellom de største byene og høyere fart på vår eksisterende jernbane. Disse medlemmer mener at dette er direkte urealistisk om høyhastighetsbaner gis gigantiske offentlige bevilgninger til investeringer, og driftssubsidier i milliardklassen.

Disse medlemmer konstaterer at miljøhensyn er intet selvstendig argument for høyhastighetsbane, men merker seg at det for veisektoren finnes en nyere analyse fra SINTEF som dokumenterer CO₂-reduksjoner på 11–38 pst. ved utbedringer på veinettet. I motsetning til for høyhastighetsbaner er veiinvesteringer klimatiltak som monner.

Disse medlemmer registrerer at høyfartsbanene står igjen med en eneste funksjon – å erstatte noe av flytrafikken mellom de største byene i Sør-Norge. Disse medlemmer tar avstand fra at Norge skal bruke hundrevis av milliarder kroner som kunne vært investert i veinett, jernbane, sykehus eller forsvar for å skifte ut et transporttilbud som i dag utføres rimelig og effektivt av flyselskapene.

Disse medlemmer prioriterer effektivisering av transporten på dagens banenett, og viser i tillegg til representantforslag fra Per Sandberg, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om utredning av mulig forlengelse for Flytoget til Sandefjord Lufthavn Torp og Moss Lufthavn Rygge, fremmet i november 2008.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre synes det er positivt at Regjeringen har valgt å videreføre arbeidet med å utrede høyhastighetstog i Norge, men vil peke på at det haster å få en konkret plan for hvordan satsingen skal innrettes og finansieres. Disse medlemmer viser til at en rekke aktører peker på at en satsing på høyhastighetstog kan starte allerede i dag, gjennom en offensiv oppgradering og modernisering av det eksisterende jernbanenettet.

3.15.2.3 MERKNADER TIL BANESTREKNINGER, PROSJEKTER OG TILTAK

Bybaner

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil peke på at utbygging og drift av det øvrige kollektivtilbudet er et fylkeskommunalt ansvar. Flertallet er derfor fornøyd med at det er en bred politisk oppslutning lokalt om å videreutvikle en arealpolitikk og et kollektivtilbud som kan bidra til en annen trafikkmiddelfordeling og lavere klimagassutslipp, og ikke minst med at arbeidet med å utrede en bybaneløsning på Nord-Jæren er kraftig intensivert.

Flertallet merker seg med interesse den brede lokale politiske oppslutningen en bybaneløsning nå

har, noe som ikke var tilfellet da forslaget om bybane ble lansert i 1993.

Flertallet er positivt til at Regjeringen i budsjettet har foreslått å avsette 6 mill. kroner av Jernbaneverkets planleggingsmidler som et tilskudd til det lokale planleggingsarbeidet av bybane på Nord-Jæren. Et slikt tilskudd gis for å avklare eventuelle tilpasningsbehov og grenseflater mot jernbanen.

Flertallet regner med at den stimulans som Regjeringen nå gir, vil øke framdriften i arbeidet med bybanen på fylkeskommunalt og kommunalt nivå.

Flertallet viser til Regjeringens oppfølging av Stortingets klimaavtale gjennom en dobling av belønningsordningen for kollektivtransport. Økningen på 162 mill. kroner forbeholdes byer som er villige til å bruke virkemidler som begrenser attraktiviteten av å bruke bil i byen.

Flertallet er fornøyd med at Regjeringen på denne måten motiverer til en kombinasjon av mer attraktiv kollektivtransport og begrensninger på biltrafikken. Erfaringene viser at nettopp pakkeløsninger som kombinerer positive og begrensende tiltak er effektivt for å oppnå redusert biltrafikk i byer.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at transportsektoren står for nesten 70 pst. av klimagassutslippene på Nord-Jæren. Økende befolkning, økende bilhold og en rekke nye vegprosjekter kan føre til ytterligere økninger i utslippene.

Dette flertallet er fornøyd med at Regjeringen gjennom flere år har gjennomført en kraftig påplussing av jernbanebevilgningene. Det har slik vært mulig å sikre god framdrift i byggingen av nytt dobbeltspor fra Sandnes til Stavanger for å legge til rette for at et vesentlig forbedret tilbud til de reisende snart vil komme på plass.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at en bybane på Nord-Jæren er det viktigste samferdselstiltaket for å løse transportutfordringer i dette storbyområdet gjennom å flytte trafikk fra privatbil til kollektiv. Prosjektet vil bidra til å nå målsettingene om reduserte klimagassutslipp fra transportsektoren. Det forutsettes at det i Regjeringens opplegg er avsatt 6 mill. kroner til bybanekontoret på Nord-Jæren til planlegging. Disse medlemmer vil peke på at det lokalt er søkt om tilskudd på 12 mill. kroner til tiltaket.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at "belønningsordningen" for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk i storbyene er for ensidig fokusert på restriksjoner og ekstra

avgifter på biltrafikken. Disse medlemmer legger til grunn at bilistene ikke velger å stå i endeløse køer uten grunn, men at dette skyldes manglende kvalitet, frekvens og tilgjengelighet til kollektive transportmidler. Disse medlemmer tar avstand fra ytterligere restriksjoner og avgifter på reisende som forsøker å ivareta sine reisebehov på beste måte innenfor tilgjengelig tilbud. Disse medlemmer ønsker derfor denne posten erstattet av et tilskudd til kollektivtransport som fordeles uten at det avkreves restriksjoner og pålegges avgifter på innbyggerne. Det vises til Fremskrittspartiets alternative budsjett hvor dette fremkommer.

Disse medlemmer peker på at flere byer er i oppstartsfasen/planfasen for bygging av skinnebaserte kollektivtiltak. Disse medlemmer understreker igjen at utbygging av skinnebaserte kollektivløsninger i og nær de største byene bør samordnes med Jernbaneverket. Dette for å sikre god prosjekt- og kostnadsstyring ved bygging og for å sikre effektiv drift.

Disse medlemmer mener at staten ved Regjeringen og Jernbaneverket har et hovedansvar for å gjøre en teknisk sammenkopling av bybane og jernbane mulig.

Disse medlemmer viser til sine merknader om bybaneprosjekter under kapittel 4.2.3. og der det følger forslag om å be 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 nyttes direkte sammen.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås bevilget 6 mill. kroner til planleggingsmidler for bybane på Jæren.

Komiteens medlem fra Venstre øker bevilgningen med ytterligere 6 mill. kroner i Venstres alternative statsbudsjett slik at søknaden på totalt 12 mill. kroner fra kommunene på Nord-Jæren og Rogaland fylkeskommune kan innfris i sin helhet.

Kongsvingerbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at Kongsvingerbanen er en viktig transportkorridor for lokaltrafikken i regionen, og også en viktig transportvei for gods og personer til og fra Sverige. Dagens tilbud for persontrafikk på Kongsvingerbanen er ikke konkurransedyktig mot privatbil. Disse medlemmer vil derfor øke satsingen på tiltak for økt kapasitet, redusert reisetid og økt punktlighet for denne banen. Det er

viktig med å få på plass flere kryssingsspor 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.

Disse medlemmer vil vise til den store suksessen konkurranseutsetting av persontransporten på Gjøvikbanen har vært. Disse medlemmer vil i denne sammenheng peke på at de reisende har fått et mye bedre tilbud med langt flere avganger.

Disse medlemmer vil vise til at Gjøvikbanen har fått 40 pst. flere avganger i snitt, at Gjøvikbanens tilbud er tilgjengelig gjennom NSBs salgskanaler, mulighet for billettløs reise, godt materiell med komfort- og stilleavdeling, drikkeautomater og rullestolheis.

Disse medlemmer vil videre vise til betydelig passasjervekst og nye oppussede tog tilrettelagt for personer med nedsatt funksjonsevne for samme offentlige støtte. Disse medlemmer mener det ligger godt til rette for et anbud på Kongsvingerbanen.

På denne bakgrunn fremmes følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme sak om å konkurranseutsette Kongsvingerbanen."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil understreke at man kan nå raskere til målet om tilgjengelighet for alle og universell utforming i transportsektoren ved å benytte anbud fremfor lov. For å gi et bedre tilbud til brukerne også på øvrige strekninger, foreslår disse medlemmer å konkurranseutsette persontransporttjenester med tog. Disse medlemmer vil understreke at rutetabeller og billettsalg skal være tilgjengelig i samme system, uavhengig av selskap. NSB har opplyst at Kongsvingerbanen er godt egnet som en neste strekning. Disse medlemmer ønsker også å prøve ut konkurranseutsetting av langdistanse.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår 50 mill. kroner til tiltak for økt satsing på redusert reisetid og økt kapasitet på Kongsvingerbanen.

Østfoldbanen

Komiteens medlem fra Venstre viser til at kapasiteten i dag er sprengt og at det er nødvendig

med tiltak for bedre punktlighet og kapasitet. Banen er viktig fordi den knytter Norge sammen med resten av Europa og benyttes av mange pendlere. Dette medlem viser til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre øker satsingen på Østfoldbanen med i alt 110 mill. kroner utover Regjeringens forslag til blant annet oppstart av Ski stasjon og økt satsing på nye dobbeltspor.

Oslo–Ski og nye Ski stasjon

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er skuffet over at Regjeringen har utsatt satsingen på dobbeltsporet og nye Ski stasjon. Det vises til statsbudsjettet for 2007 hvor Stortinget bevilget 40 mill. kroner til anleggsstart på nye Ski stasjon. Prosjektet ble aldri igangsatt. I statsbudsjettet for 2008 går det frem at Regjeringen valgte å utsette prosjektet på grunn av et stramt anleggsmarked. I budsjettforslaget for 2009 går det frem at prosjektet på nytt utsettes, fordi trasévalg ikke skal være avklart. Disse medlemmer mener det haster å komme i gang med Ski stasjon som er en viktig del av satsingen på dobbeltsporet.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for trinnvis bygging av nye Ski stasjon."

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative budsjett hvor Venstre foreslår 60 mill. kroner til oppstart av nye Ski stasjon utover Regjeringens forslag.

Jernbanetunnel Sandbukta–Moss stasjon

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til flertallet, bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2008, Budsjett-innst. S. I (2007–2008) og Budsjett-innst. S. nr. 13 (2007–2008), økte Jernbaneverkets budsjetttramme, hvorav 5 mill. kroner ble prioritert til å øke omfanget av planlegging og prosjektering på prosjektet Sandbukta–Moss–Såstad.

Disse medlemmer vil peke på at Regjeringen i sitt budsjettforslag ikke har fulgt opp dette prosjektet med bevilgninger for å sikre nødvendig fremdrift i 2009. Disse medlemmer vil peke på at dette er nok et eksempel på at Regjeringen og regjeringspartiene fra år til år ikke følger opp de prosjektene man sier man skal satse på. En slik politikk kan være skadelig for satsingen på jernbanen fordi den

skaper usikkerhet lokalt og blant aktørene innenfor jernbanen.

Disse medlemmer vil understreke behovet for gode transportløsninger til Moss lufthavn Rygge, og ber Regjeringen vurdere muligheten for å forsere arbeidet med tunnelen Sandbukta–Moss stasjon, det såkalte alternativ 2B.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er uenig med stortingsflertallet som ønsker å gjøre om på prioriteringen av utbygging av Østfoldbanen. Disse medlemmer støtter den opprinnelige anbefalingen fra Jernbaneverket om at strekningen Onsøy–Haug skal være førsteprioritet.

Disse medlemmer viser til at den løsningen som er valgt for utbygging av jernbane i tunnel gjennom Moss, er en dårlig løsning. Disse medlemmer ønsker ikke at dette alternativet gjennomføres.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis budsjettalternativ der kap. 1350 post 30 foreslås økt med 125 mill. kroner, herunder 25 mill. kroner til detaljplanlegging av jernbaneutbygging i Moss.

Komiteens medlem fra Venstre viser til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å øke satsingen på dobbeltsporet Sandbukta–Moss med 25 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Sørlandsbanen

Eidangerforbindelsen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til at Eidangerforbindelsen sammenkobler Vestfoldbanen, Grenland og Sørlandsbanen. Prosjektet knytter om lag 100 000 mennesker til jernbanenettet. Forbindelsen vil gi grunnlag for et helt nytt marked for jernbanen i regionen. Reisetiden Larvik–Porsgrunn vil blant annet reduseres fra 34 til 12 minutter.

Disse medlemmer vil videre vise til at Eidangerforbindelsen også er en viktig forutsetning for realisering av Grenlandsbanen som vil bidra til å redusere reisetiden mellom Oslo og Kristiansand til 3 timer og 10 minutter.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil vise til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås 5 mill. kroner ut over Regjeringens forslag til planleggingsmidler for Eidangerforbindelsen.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår 45 mill. kroner ut over Regjeringens forslag til økt satsing på Eidangerforbindelsen.

Dobbeltspor

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at satsingen på dobbeltsporet jernbane for økt kapasitet og redusert reisetid er et viktig tiltak for å styrke jernbanens konkurransevne gjennom å tilrettelegge for et mer moderne togtilbud. Disse medlemmer vil peke på at det er viktig å holde trykket oppe i arbeidet med bygging av dobbeltspor sørover i forlengelse av dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for bygging av nytt dobbeltspor sørover i forlengelsen av dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger."

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser for øvrig til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å bevilge 20 mill. kroner ut over Regjeringens forslag til planleggingsmidler for dobbeltspor Sandnes–Stavanger.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å bevilge 5 mill. kroner ut over Regjeringens forslag til å igangsette arbeidet med planlegging av nytt dobbeltspor sørover i forlengelsen av dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger.

Bergensbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at kapasiteten på Bergensbanen er sprengt på flere strekninger. Dette gjelder særlig innen godstrafikken og persontrafikken i bynære strøk.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at det haster med å tilrettelegge for et godt nærtrafikktilbud i Bergen og på Østlandet og redusert reisetid Bergen–Oslo. Disse medlemmer mener det må arbeides for at reisetiden Bergen–Oslo skal reduseres ned til 4 timer.

Disse medlemmer vil vise til at ny Ringeriksbanen vil være et viktig tiltak for et mer konkurransedyktig og moderne togtilbud. Ringeriksbanen omfatter en ny jernbanelinje mellom Sandvika i Bærum og Hønefoss i Ringerike. Ringeriksbanen vil

forkorte Bergensbanen og reisetiden med om lag 50 minutter. Banen vil også gi Ringerike en direkte baneforbindelse til Oslo og bidra til å gjøre toget mer attraktivt enn bilbruk. Disse medlemmer vil vise til at ny ringeriksbane og ringerikstunnel er en del av de aller fleste konseptvalg for høyhastighetstog mellom Oslo og Bergen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at det er behov for å utvikle den eksisterende Bergensbanen innenfor persontrafikk også i Bergen og Bergensregionen. Disse medlemmer peker også på at en slik utvikling bør skje med tilkobling til Bergen Lufthavn Flesland og til fremtidig ny godshavn i Bergensområdet. Disse medlemmer understreker at det hastet med statlig initiativ for å sikre fortgang i en slik utvikling, og viser for øvrig til sine merknader under kapittel 4.2.3 om kollektivtransport.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil vise til Kristelig Folkepartis alternative statsbudsjett der det foreslås strekningsvise tiltak mellom Bergen og Voss, herunder strekningen Stanghelle og Vaksdal, med 20 mill. kroner, og planleggingsmidler for oppstart av Ringeriksbanen med 20 mill. kroner, ut over Regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til Venstres alternative statsbudsjett hvor Venstre foreslår å øke satsingen på planlegging av ny ringeriksbane med 30 mill. kroner, å øke satsingen på dobbeltsporet jernbane gjennom Ulriken tunnel med 20 mill. kroner ut over Regjeringens forslag.

Nordlandsbanen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener det er svært viktig å sette fart i arbeidet med automatiseringen av Nordlandsbanen, og ber Regjeringen prioritere dette arbeidet slik at automatisk togstopp kan komme på plass.

Disse medlemmer er svært opptatt av å få mer gods over fra vei til bane, og prioriterer derfor opprustning av Nordlandsbanen. Det er et stort behov for generell opprustning av sporet, slutføring av fjernstyringsprosjektet og bygging av nye kryssingsspor. All kapasitet på Nordlandsbanen er i dag utnyttet, men nye kryssingsspor og fjernstyring vil øke kapasiteten betydelig.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti mener at Nordlandsbanen bør elektrifiseres så snart som mulig. Det vil være et godt miljøprosjekt og et svært godt samferdselsprosjekt. Dette med-

lem viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det avsettes 25 mill. kroner til dette formålet.

NEW Corridor

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre erkjent med planene om å åpne en transportkorridor (NEW Corridor) gjennom Narvik, basert på eksisterende jernbanenett gjennom Sverige, Finland, Russland og Kina. Disse medlemmer anser det viktig for å komme videre med prosjektet at det nå kan gjøres initierende arbeider for å avklare bl.a. tolltekniske spørsmål og inngå intensjonsavtaler med vareeiere, transportører og jernbaneselskaper. Etablering av en slik permanent transportkorridor over Narvik vil, på linje med ARE-toget (Arctic Rail Express), gi betydelige positive ringvirkninger for næringsliv og sysselsetting i regionen.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til forslag fra Kristelig Folkeparti om at det i denne omgang bevilges 2 mill. kroner til forberedelser av prøvedrift på Utenriksdepartementets budsjett.

Samtrafikk med det europeiske jernbanenettet

Komiteen er tilfreds med at arbeidet med å fjerne hindringene som er i det norske jernbanenettet for å få til en god samtrafikk med det europeiske jernbanenettet, nå skal intensiveres. Dette er ikke minst viktig for å utvikle jernbanen mellom Oslo–Gøteborg og Oslo–Stockholm sammen med svenske myndigheter. Det er ut fra dette positivt at Norge deltar aktivt i den europeiske jernbaneorganisasjonen som samarbeider om grenseoverskridende jernbane.

Internettilgang og mobildekning

Komiteen er opptatt av at internettilgang og bedre mobildekning vil øke togets attraktivitet for de fleste passasjergrupper. Komiteen legger derfor til grunn at Regjeringen tar nødvendige initiativ og arbeider for å få aktuelle aktører til å samarbeide med sikte på å gi togpassasjerene tilgang på Internett og bedre mobildekning.

3.16 Kap. 1351 Persontransport med tog

3.16.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1351	1 676,4	1 724,7

Til persontransport med tog er det avsett totalt 1 724,7 mill. kroner.

Post 60: Det er avsett 10,2 mill. kroner som mellombels avtalt kompensasjon til Buskerud fylkeskommune for overføring av ansvaret for lokaltog mellom Geilo og Oslo (Vøgne) og overføring av ansvaret for togtrafikken på Bratsbergbanen til Telemark fylkeskommune.

Post 70: Det er budsjettert med 1 714,5 mill. kroner til kjøp av persontransport med tog, om lag same realnivå som saldert budsjett 2008. Dette er i samsvar med den rammeavtalen som er inngått for perioden 2007–2010 om kjøp av persontransport med tog mellom NSB AS og Samferdselsdepartementet, og avtalen med NSB Gjøvikbanen AS om persontogtilbudet på Gjøvikbanen. Departementet legg opp til at togtilbudet i 2009 skal styrkjast innanfor avsett kjøpsbeløp.

3.16.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, mener et høyt nivå på statlige kjøp av persontransport med tog er nødvendig for å tilby befolkningen et godt kollektivtilbud og redusere trengselsproblemer i byområdene. Flertallet har merket seg at NSB som følge av en anstrengt bemanningssituasjon, ikke klarer å øke produksjonen i henhold til rammeavtalen med staten. Flertallet mener det er viktig at økte ressurser til jernbanen også må føre til et bedre og mer punktlig togtilbud for befolkningen, og at bemanningssituasjonen i NSB må vies stor oppmerksomhet framover.

Flertallet viser til at persontrafikken mellom Norge og Sverige har hatt kraftig vekst de siste to årene. Trafikkutviklingen og inntektene har vært bedre enn forventet. Flertallet ser derfor positivt på at Samferdselsdepartementet arbeider med sikte på å utvide rutetilbudet på strekningen Oslo–Stockholm. Flertallet mener den positive trafikkutviklingen mellom Norge og Sverige tilsier at samarbeidet om å styrke togtilbudet i Skandinavia bør trappes opp.

Flertallet er opptatt av at internettilgang og bedre mobildekning vil øke togets attraktivitet for de fleste passasjergrupper. Flertallet legger derfor til grunn at Regjeringen tar nødvendige initiativ og arbeider for å få aktuelle aktører til å samarbeide med sikte på å gi togpassasjerene tilgang på Internett og bedre mobildekning. Internett er en naturlig del av et moderne kollektivtilbud og bør tilbys NSBs kunder.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at omleggingen av nattilbudet på tog førte til at de stasjonære nattvognene fra Mo i Rana, Mosjøen og Kristiansand ble tatt vekk. Disse medlemmer er positivt til at Kristiansand nå skal få sin nattvogn tilbake, men forventer at Regjeringen også finner mid-

ler til at tilsvarende vogner kommer på plass igjen i Mo i Rana og Mosjøen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at togtransport står for en liten del av den samlede persontransport i Norge. Selv ved en betydelig satsing på bane, vil transportandelen fortsatt være lav. Derfor vil persontransport på vei være av avgjørende betydning i framtiden.

Disse medlemmer vil vise til at ekspressbuss og lokalbusser på en langt bedre og rimeligere måte vil løse de store utfordringer som kollektivtransporten står overfor. Disse medlemmer viser for øvrig til Statens vegvesens dokumentasjon vist på Oslo-konferansen til MEF (Maskinentreprenørenes Forbund) den 1. november 2005, hvor det fremkom at E18 Asker–Oslo sto for en større kollektivandel målt i antall personer enn jernbanen på samme strekning. Disse medlemmer understreker at for de mellomlange og de lengste strekningene, er togtransport ikke et alternativ til flytransport. Med den store konkurranse som hersker i luftfarten, er prisene kommet ned under prisnivået for bruk av tog, dette til tross for statens store kjøp av persontransport med tog.

Det er etter disse medlemmers syn ufornuftig å bruke store summer til å produsere en tjeneste som går med betydelig underskudd, og som må subsidieres av skattebetalerne framfor å bruke fly og buss som i stor utstrekning går med overskudd, og samtidig bidrar til betydelige avgifter til statskassen. I tillegg vil disse medlemmer hevde at bilen – buss og personbil – har store fordeler i områder med spredt bebyggelse og lange avstander og at midlene til kjøp av persontransport derfor bør konsentreres til befolkningstette områder med lokal- og regiontrafikk.

Disse medlemmer legger videre til grunn at bruk av anbud som et middel for å oppnå konkurranse på sporet fortsetter, og dette vil igjen føre til store effektiviseringer og mindre behov for tilskudd. Disse medlemmer vil videre be Regjeringen øke antallet togstrekninger som skal anbudsutsettes.

Disse medlemmer foreslår en reduksjon i rammen og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett. Disse medlemmer viser til at gevinsten ved å ta i bruk normal konkurranse om persontransporten, også på bane, vil frigjøre langt mer til tjenesteproduksjon enn den foreslåtte reduksjonen i bevilgningen til dagens monopoltjeneste.

UNGDOMSRABATT

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre foreslår i alternativt statsbudsjett å innføre ungdomskort med 50 pst. rabatt i kollektivtrafikken over hele landet og foreslår på denne bakgrunn å øke

bevilgningene til persontransport med tog på 6 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

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

"Stortinget ber Regjeringen fremme en sak om tiltak for å styrke kollektivtrafikken i hele landet, herunder innføring av 50 pst. ungdomsrabatt."

BRATSBERGBANEN

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at ansvaret for tilskuddet til Bratsbergbanen overføres til Telemark fylkeskommune etter fylkeskommunens eget ønske i 2004. Disse medlemmer støtter en utvikling hvor mer av kollektivtrafikken styres lokalt – der hvor det er hensiktsmessig. I 2008 fraktet Bratsbergbanen ca. 45 000 passasjerer, hvorav de fleste reiser til og fra jobb og skole. Banen brukes også for tilknytning til reiser med Sørlandsbanen.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen fra og med 2. halvår legger opp til å avslutte statens kjøp av tjenester på strekningen ved en halvårlig bevilgning på 6 mill. kroner, hvorav behovet er på 12 mill. kroner. Mange er bekymret for at fylkeskommunen ikke har de nødvendige ressurser til å sørge for videre drift av banen. For mange eksisterer det ikke alternativ kollektivtransport. Disse medlemmer vil understreke at staten bør bidra inn mot fylkeskommunen, selv om fylkeskommunen har ansvaret for selve tilskuddet.

Disse medlemmer vil understreke betydningen av videre drift av Bratsbergbanen, og vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for videre drift av Bratsbergbanen i samarbeid med Telemark fylkeskommune."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Bratsbergbanen, som går mellom Notodden og Porsgrunn, i dag mottar et driftstilskudd på 12 mill. kroner per år. Tilskuddet ytes til fylkeskommunen som kjøper tjenestene av NSB.

Disse medlemmer mener at det i utgangspunktet er galt å bruke så mye ressurser på en jernbanestrekning som frakter så få passasjerer. Disse medlemmer vil vise til at det per dags dato ikke finnes et reelt alternativ til togtransporten på strekningen mellom Notodden og Skien. Toget bruker 55 minutter på strekningen fra Notodden til Porsgrunn, mens man med bil bruker 1 time og 30 minutter. I tillegg er det på veien flere overganger som gjør at det

ikke er mulig å kjøre på strekningen med buss. Dette innebærer at tiden for å kjøre med kollektivtransport på den samme strekningen vil ta enda lengre tid. Disse medlemmer mener derfor at det per i dag ikke finnes noe skikkelig reelt alternativ til jernbanen. Disse medlemmer vil derfor foreslå at denne strekningen opprettholdes inntil veien kan oppgraderes til å bli et reelt alternativ både i forhold til veistandard, økonomisk og tidsmessig. Disse medlemmer forventer at strekningen konkurransesettes for at kostnadene i forbindelse med personkjøpet blir lavest mulig.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser for øvrig til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å bevilge 300 mill. kroner til jernbaneforvaltning, herunder 12 mill. kroner til Bratsbergbanen.

Komiteens medlem fra Venstre vil også vise til Venstres forslag i alternativt budsjett over rammeområde 18 om et rammetilskudd til kommunesektoren på 28 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

3.17 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

3.17.1 Sammendrag

Kap.	(i mill. kroner)	
	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1354	35,6	37,3

Til Statens jernbanetilsyn er det foreslått eit budsjett på 37,3 mill. kroner, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2008.

3.17.2 Komiteens merknader

Komiteen understreker at et høyt sikkerhetsnivå skal opprettholdes innenfor jernbanevirksomheten i Norge. Komiteen peker på at et velfungerende og aktivt tilsyn er en nødvendig forutsetning for dette. Komiteen forutsetter bemanning, kompetanse og organisering hos Jernbanetilsynet som gjør dette mulig.

Komiteen understreker tilsynets uavhengige stilling og viktige ansvarsområde.

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre legger til grunn at Jernbaneverkets ansatte og ledelse følger de sikkerhetsmessige anbefalinger og pålegg som blir gitt av Statens jernbanetilsyn.

3.18 Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet

3.18.1 *Sammendrag*

Kap.	(i mill. kroner)	
	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1380	208,0	205,1
4380	174,5	170,6

Budsjettframlegget inneber ein reduksjon på kap. 1380 Post- og teletilsynet med 2,9 mill. kroner eller 1,4 pst. frå saldert budsjett 2009. Driftsbudsjettet, post 1, er foreslått med 169,1 mill. kroner, medan det er avsett 11,5 mill. kroner til større utstyrskjøp og vedlikehald, post 22. Til tilsynet sitt arbeid med teletryggleik og -beredskap, post 70, er det budsjettert med 24,5 mill. kroner, om lag same realnivå som i saldert budsjett 2008.

Det er som i dei siste åra heller ikkje for 2009 foreslått løyving til statleg kjøp av posttenester inkl. banktenester. Det vil bli arbeidd med å finne fram til ein modell som betre reknar ut nettotapet for Posten Noreg ved ulønsame post- og banktenester.

3.18.2 *Komiteens merknader*

Komiteen registrerer at flyttingen til Lillesand er slutført, og at Post- og teletilsynet er kommet over i en normal driftsfase.

Komiteen registrerer at Post- og teletilsynet i prinsippet skal være selvfinansierende gjennom følgende gebyrinntekter: ekomtilbydergebyr, posttilbydergebyr, frekvensgebyr, autorisasjonsgebyr, kabel-tv-gebyr og nummergebyr. Gebyrinntektene er foreslått til 170,6 mill. kroner i 2009. Dette bidrar til å dekke de ordinære driftsutgiftene for tilsynet.

Komiteen merker seg vidare at tilskuddet til telesikkerhet og -beredskap videreføres med 24,5 mill. kroner, noe som skal bidra til å dekke tilbyderes merkostnader til pålagte sikkerhetstiltak. Komiteen slutter seg til dette, og mener det er viktig at man i et deregulert marked gir ansvaret for beredskap stor oppmerksomhet.

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet vil peke på at det er svært viktige å ha gode og aktive tilsyn som følger opp og kontrollerer at de krav som myndigheten har satt til markedene fungerer. Disse medlemmer vil allikevel peke på at utgiftene til Post- og teletilsynet har øket forholdsvis mye, og er bekymret over at denne utviklingen skal fortsette. For disse medlemmer er det viktig å holde nøye kontroll med utviklingen, spesielt fordi kostnadene i forbindelse med tilsynets arbeid

finansieres av de virksomhetene som tilsynet skal kontrollere. Det er derfor særlig viktig at tilsynet arbeider effektivt, og er opptatt av å holde kostnadene til sin virksomhet lavest mulig uten at dette går ut over tilsynets oppgaver.

4. OMTALE AV VIKTIGE OPPFØLGINGS-OMRÅDER – SAMFERDSELS-DEPARTEMENTET

4.1 *Sammendrag*

St.prp. nr. 1 (2008–2009) for Samferdselsdepartementet er i tillegg til å vere eit budsjettokument med forslag til løyvingar på dei ulike kapitla og postane, eit framlegg der departementet orienterer om politikken og viktige problemstillingar og oppfølgingsområde innanfor heile samferdselsområdet. Jf. kap. 6 i St.prp. nr. 1 (2008–2009) Samferdselsdepartementet.

Organisatoriske og andre endringar i samferdselssektoren dei siste 15 åra har m.a. ført til at ein ikkje kan sjå ein-sidedig på løyvingane til samferdsel når ein skal vurdere kor mykje ulike regjeringar har satsa på sektoren. Styling av viktige delar av sektoren skjer også gjennom Samferdselsdepartementets forvaltning av eigarskapet i Avinor AS, NSB AS og Posten Norge AS.

Løyvingane på Samferdselsdepartementets budsjett går til investeringar og drift og vedlikehald av infrastruktur og finansiering av ulike organ som dels skal ta hand om tryggleiken og dels føre tilsyn med markedene. Vidare er det også etablert fleire ordningar for statleg kjøp av samferdselstenester som ikkje gir bedriftsøkonomisk lønsemd, men som det er samfunnsmessig ønskjeleg å oppretthalde. Bompengefinansiering og anna finansiering for vegprosjekt har også auka, noko som inneber at ein stor del av investeringane i riksveggar vert finansiert utanfor statsbudsjettet.

4.2 *Komiteens merknader til "viktige oppfølgingsområder"*

4.2.1 *Transportsikkerhet*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen legger opp til å øke den statlige innsatsen til trafikk-sikkerhet med 450 mill. kroner i 2009 og støtter dette. Totalt vil Regjeringen i 2009 bruke over en milliard kroner på særskilte investeringstiltak for trafikk-sikkerhet langs eksisterende veger. Tiltak mot de mest alvorlige ulykkene skal prioriteres, blant annet gjennom bygging av midtrekkverk, oppsetting av side-rekkverk, bruk av sperreområde og annen midtmarkering, veglyst og utbedring av kurver og kryss.

Flertallet vil også trekke fram at Regjeringens satsing på gang- og sykkelveier og jernbane bidrar til tryggere veitrafikk.

Flertallet vil peke på at en stor andel av de alvorlige ulykkene i trafikken skyldes høy fart, bruk av rusmidler eller annen uaktsom adferd. Flertallet viser til at Regjeringens trafikksikkerhetspakke også omfatter økt satsing på automatisk trafikkontroll (ATK) for måling av gjennomsnittlig fart over en viss avstand, samt en skjerping av ordningen med prikkbelastning, der 6 prikker mot 8 i dag vil gi inndraging av førerkort. Det settes også i verk tiltak for å sikre at tunge kjøretøyer er godt nok utrustet for norsk vinterføre.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument nr. 8:144 (2007–2008), Innst. S. nr. 34 (2008–2009), Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om en egen stortingsmelding om transportsikkerhet som ble behandlet i Stortinget 20. november 2008 og som ble avvist av de øvrige partiene.

Disse medlemmer peker på det store antallet skadde og drepte i vegtrafikken som utgjør et alvorlig samfunnsproblem. Disse medlemmer peker på at det er nødvendig med en rekke tiltak for å bedre trafikksikkerheten på veg, og at det er nødvendig å se innsats for trafikksikkerhet på veg i sammenheng med de årlige samfunnskostnader på mer enn 25 mrd. kroner.

Disse medlemmer viser til rapport om forvaltningskompetansen innenfor Luftfartstilsynet omtalt under kap. 1313.

Disse medlemmer mener det er viktig å få fremlagt en samlet vurdering av mål, strategier og tiltak vedrørende transportsikkerhet for hele samferdssektoren.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem en samlet oversikt over mål, strategier og tiltak vedrørende transportsikkerhet for hele samferdssektoren."

ALKOLÅS

Komiteen 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.

Komiteen mener forsøk med alkolås i busser eller annen kollektivtransport kan iverksettes.

Komiteen viser til at resultater fra forsøksordninger med alkolås er lovende. Komiteen 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.

Komiteen 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".

Komiteen mener et påbud om alkolås i offentlige transportmidler kan vurderes, og at det her er behov for ytterligere kunnskap og avgrensninger. Komiteen 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. Komiteen 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.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener kostnadene for alkolås bør holdes på et lavt nivå for bruker, slik at ordningen omfatter flest mulig. Disse medlemmer mener Regjeringen bør vurdere muligheten for å innføre påbud om alkolås i private og offentlige transportmidler. Disse medlemmer 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 alkolås.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram egen sak med vurderinger av ulike tiltak for økt bruk av alkolås."

4.2.2 Samfunnstryggleik og beredskap innan samferdssektoren

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til det store behovet for rassikring av vegnettet som er dokumentert av Nasjonal rassikringsgruppe. Disse medlemmer viser til at det i gjennomsnitt er ca. 2 000 rashendelser på fylkes- og riksvegnettet per år, og at det er registrert 1 756 rasutfordringer på fylkes- og riksvegnettet, noe som omfatter 765 km veg.

Disse medlemmer har merket seg at antatt sikringskostnad er 20 160 mill. kroner. Disse medlemmer peker på at årlig budsjetttramme til rassikring bør økes betydelig for å få gjennomført

nødvendige rassikringstiltak innenfor en akseptabel tidsramme.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative forslag til statsbudsjett for 2009 der det er foreslått bevilgning til rassikring på 1 mrd. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyre alternative forslag til statsbudsjett for 2009 der det er foreslått å bevilge 100 mill. kroner til rassikring utover Regjerings forslag.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å bevilge 150 mill. kroner til rassikring, ut over Regjeringens forslag.

4.2.3 Kollektivtransport

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen i 2009 vil foreslå å bevilge til sammen 12,1 mrd. kroner til tiltak for jernbane og kollektivtransport. I tillegg er det lagt opp til at 2,24 mrd. kroner fra innkreving av bompenger skal benyttes til kollektivtiltak. De samlede kollektivmidlene utgjør dermed om lag 14,3 mrd. kroner, 30,7 pst. mer enn for 2008.

Flertallet vil framheve Regjeringens oppfølging av Stortingets klimaavtale gjennom en dobling av belønningsordningen for kollektivtransport. Økningen på 162 mill. kroner forbeholdes byer som er villige til å bruke virkemidler som begrenser attraktiviteten av å bruke bil i byen. Flertallet er fornøyd med at Regjeringen på denne måten motiverer til en kombinasjon av mer attraktiv kollektivtransport og begrensninger på biltrafikken. Erfaringene viser at nettopp pakkelasninger som kombinerer positive og begrensende tiltak er effektivt for å oppnå redusert biltrafikk i byer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre fremmer følgende forslag:

"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."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre peker på at flere byer er i oppstartsfase/planfase for bygging av skinnebaserte kollektivtiltak. Disse medlemmer understreker at utbygging av

skinnebaserte kollektivløsninger i og nær de største byene bør samordnes med Jernbaneverket for å sikre effektive, sikre og miljøvennlige transportløsninger og god prosjekt- og kostnadsstyring.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"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."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg Regjeringens oversikt over forslag til bevilgninger som har virkning for kollektivtransport. Disse medlemmer har særlig merket seg at hele bevilgningen til Jernbaneverket samt kjøp av persontransport med tog er tatt med, og står for nesten 73 pst. av samlet statlig bevilgning i denne oversikten. Disse medlemmer har også med interesse merket seg at bevilgninger til kjøp av riksveiferjetjenester (nesten 15 pst. av totalen) og kjøp av flyrutetjenester (vel 4 pst. av totalen) er tatt med i oversikten over tiltak som har virkning for kollektivtransport.

Disse medlemmer finner oppstillingen underlig, da ingen av bevilgningene til drift og investering knyttet til vei er tatt med. Dette er tiltak som selvsagt også har virkning for kollektivtransporten i svært mange områder av landet. Disse medlemmer peker på at denne underligheten blir spesielt tydelig når kjøp av riksveiferjetjenester tas med. Riksveiferjene frakter personbiler, busser, en rekke typer lastekjøretøy samt enkeltreisende og betjener derfor en rekke transportformål, ikke bare kollektivbasert veitransport.

Disse medlemmer peker på at et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett også vil styrke veibasert kollektivtransport.

Disse medlemmer er enig i at midler til investering, drift og vedlikehold for jernbane gir virkning for kollektivtransport.

Disse medlemmer viser til at utbygging av Bybanen i Bergen pågår. Disse medlemmer minner om at utbyggingen foregår i regi av Bergen kommune, mens driften skal foregå i regi av Hordaland fylkeskommune. Disse medlemmer viser til at matebusskonseptet som skal bringe passasjerer til Bybanen, er uavklart. Disse medlemmer viser til opplysninger om at Bybaneprosjektet kan få en kostnadssprekk pga. nødvendige endringer i prosjektgrunnlaget.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen opprette løpende statlig tilsyn med Bybaneprojektet i Bergen."

Disse medlemmer har merket seg at posten "Bompenger til kollektivtiltak" øker med 215 pst., fra 710 mill. kroner til 2 240 mill. kroner. Disse medlemmer minner om at Fremskrittspartiet går imot bruk av bompengefinansiering av samferdselsprosjekt; herunder bruk av bompengefinansiering til investering i og drift av kollektivtiltak.

Disse medlemmer viser igjen til at bruken av bompengefinansiering øker sterkt under denne regjeringen, som også utvider bompengegrunnlaget i enkeltprosjekter, og bruken av bompenger til nye områder der siste endring er endring i vegloven som åpner for bruk av bompenger til drift av kollektivtiltak.

Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader under kap. 1330 post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport.

4.2.4 Samferdsel og miljø

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at partene i klimaforliket understreker behovet for å gjennomføre tiltak som effektivt begrenser veksten i biltrafikken, og at det i budsjettet er satt av belønningsmidler øremerket de byområder som vil inngå forpliktende avtaler som inneholder effektive restriktive tiltak.

Flertallet vil understreke viktigheten av at arbeidet med å utvikle bedre kollektivløsninger i området inngår som en del av et helhetlig arbeid som på en effektiv måte kan bidra til endret trafikkmidelfordeling og reduserte klimagassutslipp.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg Marco Polo II-programmet og støtter programmets to nye tiltakstyper; hhv. overføring av frakt fra veg til sjø og transportforebyggende tiltak. Disse medlemmer peker i den forbindelse på at slike tiltakstyper også bør følges opp i nasjonal sammenheng gjennom utvikling av nasjonale intermodale knutepunkt der havn, veg, flyplass og jernbane knyttes direkte sammen.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til stortingsflertallets enighet om klimaforliket.

Disse medlemmer vil understreke betydningen av at Norge må være en pådriver i arbeidet for en mer ambisøs og mer omfattende klimaavtale etter Kyoto-perioden, med utgangspunkt i målet om at den globale temperaturøkningen skal holdes under 2 grader C sammenliknet med førindustrielt nivå. Disse medlemmer vil peke på at de rike landene må ta en vesentlig høyere andel av utslippsreduksjonene, fordi veien ut av fattigdom for utviklingslandene forutsetter økt bruk av energi. Norges troverdighet som pådriver er avhengig av at vi reduserer egne utslipp, bidrar til utvikling av teknologi og bidrar til å vise at det er mulig å frikoble økonomisk vekst med vekst i klimagassutslippene. Norge må sammen med andre rike land ta en lederrolle i arbeidet med å utvikle et godt, klimavennlig samfunn.

Disse medlemmer vil vise til at dette var kravene til klimaforlik fra bl.a. respektive partier innen samferdselssektoren:

INTERNASJONALT

- Norge må være en pådriver for internasjonale avtaler som setter et punktum for produksjon av biler som i hovedsak baserer seg på bruk av fosfilsilt drivstoff innen 2020, eller andre teknologi-orienterte avtaler med tilsvarende ambisjonsnivå.
- Norge skal arbeide for å inkludere flytrafikken i fremtidige internasjonale avtaler. Frem mot 2020 skal Norge arbeide for å redusere utslippene fra flytrafikk med minimum 30 pst. gjennom internasjonale avtaler.

TRANSPORT

Transportsektoren skal bidra med utslippsreduksjoner på 4,2 mill. tonn CO₂-ekvivalenter innen 2020, gjennom en kraftig utbygging av et konkurransedyktig kollektivtilbud, innfasing av lavutslippskjøretøy og økt bruk av miljøvennlig drivstoff.

- I forbindelse med rulleringen av Nasjonal transportplan må det foreligge et karbonbudsjett knyttet opp til hvert enkelt prosjekt, som synliggjør effektene prosjektene og planen som helhet vil ha på de nasjonale klimagassutslippene.
- Bevilgningen til belønningsordningen for kollektivtrafikken økes fra 161,7 mill. kroner som foreslått i statsbudsjettet for 2008 til 500 mill. kroner i statsbudsjettet for 2009.
- Det skal satses kraftig på jernbaneutbygging. Stortingsflertallets vedtak i forbindelse med nasjonal transportplan til jernbaneformål skal oppfylles for inneværende stortingsperiode. Innen 2020 skal InterCity-triangelet være realisert.

- I løpet av 2008 skal det legges frem for Stortinget en plan for hvordan finansiering og utbygging av høyhastighetsbaner mellom de norske storbyene og strekningen Oslo–Gøteborg, kan gjennomføres.
- Det bevilges 250 mill. kroner til kapasitetsøkende tiltak og nye kryssingsspor for jernbanen i 2009. Det må utarbeides en helhetlig plan for videre kapasitetsøkende tiltak innenfor godstrafikk på jernbanen.
- Hver tiende liter solgte drivstoff skal være biodrivstoff innen 2012. Omsetningen må økes til hver femte liter innen 2020. Dette skal gjennomføres ved bruk av pålegg ovenfor bensinstasjonkjedene, avgiftspolitikken, støtteordninger til miljøbiler og offentlige innkjøp.
- Det må etableres en sertifiseringsordning for biodrivstoff som grunnlag for statlige støtterordninger, slik at en sikrer at drivstoffet er produsert på en miljøriktig måte.
- Det bevilges 100 mill. kroner til en stimuleringsordning for utbygging av logistikknutepunkt for å få mer gods over fra vei til sjø og bane i 2009.
- Avgiften knyttet til kjøp av miljøvennlige biler (flexifuel-biler) settes ned med 40 000 kroner per bil, senest fra og med 1. juli 2008.
- Firmabilbeskatningen for elbiler og andre nullutslippskjøretøy reduseres til 1/3 av ordinært nivå. Elbiler og andre nullutslippskjøretøy fritas fra alle øvrige former for avgifter og skattlegging fra 1. januar 2009.
- Hydrogenbiler bør få slippe gratis gjennom bomringen og ha gratis offentlig parkering, på lik linje med elbiler.
- Det gjennomsnittlige utslippet fra nye personbiler skal i 2012 være på under 120 g/km. For å oppnå dette må omleggingen av bilavgiftene i miljøvennlig retning fortsette fra og med statsbudsjettet for 2009.
- Det må utredes hvordan man kan integrere bildelingsordninger i jernbanestasjoner og øvrige kollektivknutepunkter.
- I områder med stor befolkningstetthet i forhold til areal, må arbeidet med bygging av gang- og sykkelveger intensiveres. Stortingsflertallets vedtak i forbindelse med nasjonal transportplan for bygging av gang og sykkelveger skal oppfylles for inneværende stortingsperiode.

Disse medlemmer legger forvalteransvaret til grunn, og mener derfor miljøaspektet må veie tungt i de transportpolitiske prioriteringene. Det betyr blant annet sterkere satsing på sykkel- og gangveier, bedre kollektivtilbud, samt aktiv bruk av skatte- og avgiftssystemet for å fremme miljøvennlige løsninger innen transportsektoren.

Disse medlemmer viser til at transportsektoren har et betydelig ansvar for å redusere klimautslippene. Disse medlemmer understreker at dette ikke betyr at en skal la være å bygge veier, all den tid bedre veier kan gi en miljøgevinst, dersom det sørges for at de nybygde veiene ikke får betydelig økt trafikk.

Disse medlemmer mener det er viktig å se de ulike virkemidlene i sammenheng, og at en rekke tiltak er nødvendig for å bedre miljøet. Disse medlemmer vil særlig peke på betydningen av å øke belønningsordningen slik det forutsettes i klimaforliket, økt satsing på jernbane, omlegging av kjøretøyrelaterte skatter og avgifter for å fremme lavutslipps- og nullutslippsalternativer, samt strengere utslippskrav ved statlige innkjøp av personbiler. Disse medlemmer peker videre på at et bredt politisk flertall har forpliktet seg til omlegging av bilavgiftene i mer miljøvennlig retning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at en god måte for å bevare miljøet og å øke trafikksikkerheten, er en politikk der det satses på effektive, sikre og miljøvennlige veier samt reduserte avgifter på biler.

Disse medlemmer vil vise til at satsing på veibygging 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 veiene i landet. Dette har skjedd selv om fartsgrensene på disse veiene 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 veier, samt å oppgradere to- og trefeltsveier med midtdeler og kantsikring slik Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett gir kraftig øket rom for.

Disse medlemmer peker på at energibruk og utslipp av klimagasser henger sammen. Disse medlemmer minner om at det ikke foreligger nasjonal statistikk over direkte og indirekte energiforbruk for de ulike transportformene.

For å legge til rette for et nasjonalt transportnett som er energieffektivt og slipper ut minst mulig klimagasser, mener disse medlemmer at det er viktig at tiltakene i en slik strategi er basert på fullstendig og riktig informasjon. Et energiregnskap for samferdselssektoren er derfor viktig. Et slikt regnskap må omfatte fremdrift, bygging, vedlikehold og fjerning av infrastruktur, produksjon av drivstoff, samt produksjon, vedlikehold og skroting av transportmidler.

Disse medlemmer viser til Stortingets behandling av Innst. S. nr. 7 (2007–2008) om Doku-

ment nr. 8:92 (2006–2007) Handlingsplan for kryssingsspor der samferdselsministeren bl.a. sa:

"Eg har merka meg at opposisjonspartia i innstillinga òg er opptekne av samferdslestatistikk m.a. for energibruk og utslepp i høve utført transport, både for gods- og persontransport, og at dette skal utarbeidast av eit nøytralt og kompetent organ. Det er eg samd i. Statistisk sentralbyrå utarbeider ei rekkje statistikkar, og nokre av dei på oppdrag frå Samferdsledepartementet. Men gode offisielle samanlikningar av dei ulike transportmidla sine absolutte og relative miljøeigenskapar har i mange samanhengar vore ein mangel. Dette gjeld både person- og godstrafikk. Eg vil difor sjå nærare på kva som kan gjerast med dette."

Disse medlemmer viser til at svenske myndigheter har gjennomført måling av direkte og indirekte energiforbruk for ulike transportformer (ISRN FOI-R).

Disse medlemmer viser til skriftlige spørsmål nr. 1 366 og 1 548 (2007–2008) fra representanten Arne Sortevik om disse forhold og har spesielt merket seg deler av svaret på spørsmål nr. 1 548 der det heter:

"Den svenske rapporten du viser til bygger på en livsløpsanalyse av den totale energien som brukes i svenske veg – og jernbanetransporter. I analysen medregnes indirekte energibruk knyttet til bygging, vedlikehold, drift og riving av infrastruktur, produksjon av drivstoff, samt produksjon, vedlikehold og skrotning av vogner og kjøretøy. Jeg er enig i at rapporten er et interessant supplement til mer tradisjonelle analyser av klimaeffekten av ulike transportformer"

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

4.2.5 *Universell utforming*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen legger prinsippet om samfunnsmessig likestilling og universell utforming til grunn for arbeidet. Fra 1. januar 2009 gjelder reglene i den nye diskriminerings- og likestillingsloven. Flertallet støtter arbeidet med å følge opp loven både i utviklingen av kollektivtransportens infrastruktur og gjennom krav til rullende materiell. Flertallet viser til at arbeidet følges opp gjennom blant annet ny forskrift for forstadsbusser og ekspressbusser, samt tiltak for å gjøre stasjoner, holdeplasser og opplegg for reiseinformasjon tilgjengelige eller universelt utformet.

Flertallet vil også vise til NSBs bestilling av nye tog der materiellet skal utformes etter krav som er utarbeidet i samarbeid med organisasjonene for personer med nedsatt funksjonsevne.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre legger stor vekt på universell utforming av infrastruktur. Samfunnet skal tilrettelegge for alle, ikke bare for de fleste.

Disse medlemmer mener derfor at når ny infrastruktur planlegges, skal det legges opp til én hovedløsning som er tilgjengelig for alle. Én hovedløsning som passer for de fleste, for så å supplere med spesialløsninger, er etter disse medlemmers syn ikke tilstrekkelig.

Disse medlemmer ber Regjeringen prioritere hensynet til funksjonshemmede, og hensynet til eldre med nedsatt funksjonsevne, i all transportplanlegging.

4.2.6 *Nasjonal transportplan*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at budsjettforslaget åpner for igangsetting og utbygging av en rekke samferdselsprosjekt. Flertallet støtter forslaget og finner ikke grunn til å gi enkeltprosjekter omtale ut over budsjetteksten.

Flertallet vil komme tilbake til de enkelte framtidige prosjekter i forbindelse med stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2010–2019.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at bevilgningene til veginvesteringer etter Regjeringens fremlagte budsjettforslag fremdeles ligger 638 mill. kroner lavere enn flertallsvedtaket i Innst. S. nr. 240 (2003–2004) Nasjonal transportplan, og at investeringsmidler er overført til vedlikeholdsposten – uten at veksten i vedlikeholdsetterslepet på riksveiene er stanset. Dette viser nok et eksempel på at samferdselssatsingen, også fra dagens regjering, er helt utilstrekkelig i forhold til virkelighetens behov.

Disse medlemmer viser videre til svar fra Samferdselsdepartementet i brev av 24. november 2009 på spørsmål nr. 3 fra transport- og kommunikasjonskomiteen.

Disse medlemmer viser til at i dette svaret går det fram at følgende prosjekter har lavere statlige bevilgninger i perioden 2006–2009 enn i Statens vegvesens handlingsprogram for denne perioden:

Prosjekt	Mill. 2009-kroner Avvik
<i>Post 30 Stamveger</i>	
E6 Svingenskogen–Åsgård (korridor 1) ¹⁾	-454
Rv 2 Kongsvinger–Nybakk (korridor 2) ^(*)	-65
E18 Frydenhaug–Eik (korridor 3)	-33
E18 Kopstad–Gulli (korridor 3)	-151
Rv 150 Ulvensplitten–Sinsen (korridor 3)	-458
E39 Vigeland–Osestad (korridor 4) ^(*)	-24
E39 Eiganestunnelen (korridor 4) ^(*) 2)	-98
E39 Jektevik–Sandvikvåg (korridor 4)	-33
E39 Svegatjørn–Rådal (korridor 4) ^(*)	-141
E39 Vågsbotn–Hylkje (korridor 4)	-13
E39 Torvund–Teigen (korridor 4)	-24
E39 Kvivsvegen (korridor 4)	-36
E39 Renndalen–Staurset (korridor 4)	-64
E16 Fylling Steinsfjorden (korridor 5) ^(*)	-108
Rv 7 Ramsrud–Kjeldsbergsvingene (korridor 5)	-53
E6 Hovinmoen Dal/Skaberud–Kolomoen (korridor 6)	-33
E136 Flatmark–Monge–Marstein (korridor 6) ^(*)	-11
E6 Majavatn (korridor 6) ^(*)	-46
<i>Post 30 Øvrige riksveger</i>	
Rv 161 Carl Berners plass–Bindernveien (Oslo) ^(*)	-87
Rv 168 Bogstadveien (Oslo)	-48
Rv 47 T-forbindelsen (Rogaland) ^(*)	-117
Rv 557 Ringveg vest (Hordaland)	-65
Rv 567 Hauge–Lonevåg (Hordaland)	-22
Rv 616 Bremangersambandet, fase 2 (Sogn og Fjordane)	-34
Rv 78 Toventunnelen med tilknytninger (Nordland)	-27
Rv 86 Internveg Torsken (Troms) ^(*)	-31
<i>Post 31 Rassikring</i>	
Rv 13 Bugjelet–Brimnes (Hordaland)	-34
Rv 55 Naustbukttunnelen (Sogn og Fjordane)	-35
Rv 60 Hellesylt–Strekanetunnelen (Møre og Romsdal)	-12

¹⁾ Avviket skyldes i hovedsak omprioritering av statlige midler til E18 Krosby–Knapstad.

²⁾ Avviket skyldes omprioritering av statlige midler til E39 Stangeland–Sandved.

^(*) Startes seinere enn lagt til grunn i handlingsprogrammet.

Disse medlemmer merker seg at selv om enkelte avvik skyldes omprioriteringer og senere oppstart, fremstår prosjekter for tett på 1,1 mrd. kroner som manglende i forhold til planverket. Disse medlemmer vil peke på at dette underbygger at målsettingene i gjeldende NTP for investeringer i riksveiene langt fra er oppnådd.

Disse medlemmer peker på at det etter 4 år fortsatt vil være et etterslep på riksveiinvesteringene på 623 mill. kroner i inneværende Nasjonal transportplan, og at jernbaneinvesteringene ligger tilsvarende 438 mill. kroner etter NTP-vedtaket.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2009, hvor full statlig finansiering for å realisere alle vegprosjektene med lavere bevilgning i perioden 2006–2009 ligger inne.

Disse medlemmer finner grunn til å minne om at gjeldende NTP 2006–2015 ikke har et volum på vedlikehold og investering innenfor veisektor og jernbanesektor som er nødvendig, og som gjør at Norge kan få et moderne, sikkert og miljøvennlig transportnett i løpet av en 20-årsperiode, og som er finansiert uten bruk av bompenger. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiets forslag til NTP 2006–2015 hadde et investeringsvolum på veisektoren som lå 7,5 mrd. kroner årlig over forslaget som kom fra Regjeringen og 5 mrd. kroner mer enn det politiske forliket mellom Fremskrittspartiet, Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet og som øket årlig ramme i eksisterende NTP med vel 2 mrd. kroner.

Disse medlemmer er vel kjent med at vedlikeholdsbudsjettene på begge sektorer har vært lave og er økt. Disse medlemmer mener likevel det er feil å bruke dette som grunn manglende planoppfylling på investeringsnivået.

Disse medlemmer viser også til at Regjeringen ikke ett eneste år siden sin tiltredelse har levert et nivå på vedlikeholdsbudsjettet som har hindret forfallet på veiene i å utvikle seg videre årlig, og minner om at vedlikeholdsetterslepet nå er hele 16 mrd. kroner på riksveinettet. Disse medlemmer minner også om at bruk av midler til drift, vedlikehold og investering må måles mot behovet – ikke mot levering fra tidligere regjeringer. Disse medlemmer minner igjen om at behovene innenfor drift, vedlikehold og ikke minst investering, er svært mye større enn det som er dekket inn i årene 2006, 2007 og 2008, samt det som dekkes inn med Regjeringens budsjett for 2009. Disse medlemmer minner også om at bruken av bompengefinansiering har økt sterkt under denne Regjeringen som lar bilistene betale langt mer til flere typer investering og til drift av kollektivtransport. Samtidig betales store ekstra-

regninger knyttet til at bompengefinansiering som også medfører store rentekostnader og innkrevingskostnader.

Disse medlemmer viser også til svar på spørsmål nr. 2 fra komiteen, datert 7. november 2008, der det fremgår at en rekke prosjekter har fått lavere statlig bevilgning i perioden 2006–2009 enn det som ligger til grunn i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden. Av svaret fremgår det også at en rekke stamveiprosjekter i hhv. handlingsprogram for 2006–2009 og 2010–2015 ikke er prioritert i transportetatens forslag til NTP 2010–2019. Dette avdekker at spørsmål om oppfølging av vedtatte planer og handlingsprogram må knyttes til de enkelte investeringsprosjekt, og ikke bare til en samlet beløpsmessig ramme. Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets forslag om etablering av et infrastrukturfond.

Disse medlemmer viser til en rekke representantforslag fremmet av Fremskrittspartiets representanter i komiteen for å fornye og modernisere samferdselspolitikken i Norge. Disse medlemmer har merket seg at alle disse forslagene er avvist av de øvrige partiene:

- Dokument nr. 8:22 (2007–2008), Innst. S. nr. 115 (2007–2008) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om opprettelse av et statlig veiselskap som skal legge forholdene til rette for hurtig utbygging av et effektivt, sikkert og miljøvennlig veinett basert på statlig finansiering.
- Dokument nr. 8:27 (2007–2008), Innst. S. nr. 136 (2007–2008) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Bård Hoksrud og Arne Sortevik om omorganisering av etaten Jernbaneverket til statlig selskap for å sikre forutsigbar og langsiktig finansiering til nødvendig opprusting og utbygging av eksisterende jernbanenett i Norge.
- Dokument nr. 8:39 (2007–2008), Innst. S. nr. 158 (2007–2008) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud, Per Sandberg og Tord Lien om å utarbeide handlingsplan for forsterket oljevernberedskap.
- Dokument nr. 8:79 (2007–2008), Innst. S. nr. 243 (2007–2008) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om omorganisering av etaten Kystverket til statlig selskap.
- Dokument nr. 8:80 (2007–2008), Innst. S. nr. 244 (2007–2008) Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Per Sandberg og Bård Hoksrud om modernisering av norsk samferdselspolitikk.
- Dokument nr. 8:144 (2007–2008), Innst. S. nr. 34 (2008–2009) Representantforslag fra stortingsre-

presentantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Bård Hoksrud om en egen stortingsmelding om transportsikkerhet.

Disse medlemmer viser også til representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg om å legge frem stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik, fremsatt i Stortinget 19. november 2008.

Komiteens medlem fra Venstre vil vise til at flere av opposisjonspartiene tar stilling til en hel rekke store vegprosjekter i forbindelse med budsjettbehandlingen som naturlig hører hjemme i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan (NTP) som er varslet om kort tid.

Dette medlem legger vekt på at Nasjonal transportplan er et verktøy for helhetlig planlegging over samferdselsområdet, og at det er nødvendig å se større prosjekter i en helhet for å nå målene i samferdselspolitikken. Dette medlem vil derfor komme tilbake til prosjektene som er omtalt i denne innstillingen i forbindelse med behandlingen av NTP.

4.2.7 *Kjøp av samferdselstenester*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at kjøp av samferdselstenester er et prinsipp som brukes innenfor flere transportområder og som kan utvides til også å omfatte drift av flyplasser.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til fremlagt representantforslag (19. november 2008) om stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik.

Disse medlemmer viser til representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Sortevik, Bård Hoksrud og Per Sandberg om å legge frem stortingsmelding om modernisering av norsk luftfartspolitik, fremsatt i Stortinget 19. november 2008.

4.2.8 *Ekstern finansiering av infrastruktur*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at Regjeringen varslet at OPS-evalueringen skulle være gjennomført til fremleggelsen av statsbudsjettet for 2008. Dette skjedde ikke, heller ikke i statsbudsjettet for 2009. Nå utsettes saken igjen, idet det henvises til den kommende framleggelsen av Nasjonal transportplan (NTP) 2010–2019.

Disse medlemmer har imidlertid merket seg at transportetatene har lagt fram sine forslag til NTP. Disse medlemmer merker seg her med glede at

både Statens vegvesen og Jernbaneverket anbefaler at flere prosjekter fremmes og realiseres som OPS-prosjekter.

Disse medlemmer er også glad for at rapporten fra Transportøkonomisk institutt og konsulentfirmaet Dovre International, så klart anbefaler at Regjeringen satser på denne formen for prosjektfinansiering også i framtiden.

Disse medlemmer viser til at det konkluderes i rapporten, og slås fast, de svært positive erfaringene med offentlig-privat samarbeid (OPS).

Disse medlemmer peker på at rapporten drøfter hvorvidt OPS er en økonomisk rimeligere fremgangsmåte. Disse medlemmer vil i denne sammenheng peke på at denne vurderingen ikke bare må avgrenses til statsfinansene. Disse medlemmer mener dette også må omfatte den totale samfunnsøkonomiske lønnsomhet, hvor positive virkninger for næringslivet, trafikksikkerhet osv. på grunn av raskere realisering, vektlegges.

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 mengde og ytelse i levetida. Erfaringene så langt peker i retning av at dette er en mer hensiktsmessig risikofordeling enn tradisjonell modell.

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 mellom 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 registrerte at Regjeringen i budsjettforslaget for 2007 på side 102 i "Gul bok" (St.prp. nr. 1 (2006–2007)), la prosjektfinansiering dødt uten at det var definert hva man la i det. Prosjektfinansiering kan blant annet være en totalbevilg-

ning, der man oppnår fordelene det representerer at man har fullfinansiering fra start.

Disse medlemmer peker på det omfattende behovet for infrastrukturinvesteringer og vedlikehold. I denne sammenheng er det flere grep enn OPS som kan og bør vurderes. Disse medlemmer ser det derfor positivt om Regjeringen åpner for både mer OPS og prosjektfinansiering eller andre alternative finansieringsformer.

Disse medlemmer vil 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)."

"Stortinget ber Regjeringen fremme sak spesielt med vurdering av følgende prosjekter som OPS-prosjekter:

- E18 Mosseveien ("Mosseveien i tunnel")
- E6 i Akershus, Hedmark og Oppland
- Rv 2 Kløfta-Kongsvinger (gjenstående parseller)
- E39 Kyststamvegen, Stord–Bergen
- Rv 7 Sokna–Ørgenvika
- E16 Bjørum–Skaret (Sollihøgda)
- Rv 3 (Østerdalen)
- E6 Parsell Sluppen–Stavne (Sør-Trøndelag)
- E18 Vestfold/Telemark (resterende strekninger)
- E18 Akershus–Svenskegrensen
- E136 Ålesund–Oppland grense
- E18 Oslo–Asker/innfartsåre Oslo vest ("Vestkorridoren")
- Saltenpakke 2
- E6 vest for Alta
- E105 Kirkenes–Russland grense
- rv 17 Asphaug–Namsos
- rv 714 Orkanger–Hitra"

Disse medlemmer viser videre til sitt forslag om å få legge til rette for at arbeid med veitunnel gjennom Ulriken (E16 Arnatunnelen) gjennomføres som OPS-prosjekt, jf. pkt. 3.10.2.3 (Hordaland).

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil påpeke at dersom parsellen E18 mellom Grimstad og Kristiansand skulle blitt bevilget over løpende budsjett på vanlig måte, ville det raskt kunne tatt over åtte år å realisere prosjektet. Nå ligger det an til å kunne realisere prosjektet på under fire år.

Disse medlemmer peker på at dette betyr tidligere tilgang til en bedre veg. Disse medlemmer vil også vise til at det har vært observert omfattende innovasjon på områdene gjennomføringsstra-

tegi, prosjektorganisering, kontraktsstrategi og prosjektfinansiering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bruk av OPS-løsning på ingen måte gjør det nødvendig med bruk av hel eller delvis bompengefinansiering. Disse medlemmer understreker at OPS først og fremst er et nyttig verktøy for å organisere bygging og drift av store prosjekter.

Disse medlemmer har merket seg at bompengebidraget for 2009 er ventet å bli 5,7 mrd. kroner til bygging av infrastruktur innenfor vegsektoren. I tillegg kommer hele 290 mill. kroner i bompenger fra Oslopakke 3 til drift av kollektivtransporten. Samlet bidrar bilistene med et nettobidrag nesten 6 mrd. kroner. I tillegg til dette kommer store rente- og innkreivingskostnader som bilistene også må betale gjennom innkreivning av bompenger. Disse medlemmer er misfornøyd med bruken av bompengefinansiering, den store økningen i finansiering med bompenger og at bompenger også i økende grad brukes til andre ting enn finansiering av veier. Disse medlemmer viser også til at bruk av bompengefinansiering er en svært kostbar finansieringsform for bilistene.

Disse medlemmer mener at finansiering av moderne, sikre og miljøvennlige veier kan skje langt raskere enn det Regjeringen legger opp til, og uten bruk av bompenger. Disse medlemmer peker på infrastrukturfond og bruk av statlige lån som to nye verktøy som kan gjøre dette mulig. Disse medlemmer mener det er nødvendig med en bred politisk drøfting av finansieringsverktøy innenfor samferdselssektor.

Disse medlemmer fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om finansieringsverktøy til bruk ved investeringer innenfor samferdselssektoren. Stortinget legger til grunn at dette skjer uavhengig av behandling av ny Nasjonal transportplan."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at bompengefinansiering i mange tilfeller er en ugunstig løsning samfunnsøkonomisk sett, og ikke en nødvendig del av en OPS-løsning.

4.2.9 Styring og oppfølging av samferdselsprosjekter

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til omtale av KS1, KS2 og omtale av ny rammeavtale for ordningen med ekstern kvalitetssikring av statlige investeringsprosjekter med kostnadsoverslag over 500 mill. kroner.

Disse medlemmer legger til grunn at ekstern kvalitetssikring skal offentliggjøres, og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen innarbeide i styringsopplegget for store statlige investeringsprosjekter at eksterne kvalitetssikringsrapporter offentliggjøres straks de foreligger."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til omtale av etterprøving av store prosjekt og etterlyser tilbakemelding til Stortinget på egnet måte om resultatene av dette arbeidet. Disse medlemmer legger til grunn at slik tilbakemelding også må omfatte kostnadsforhold. Disse medlemmer har merket seg at i prosjekter i Statens vegvesen er et fellestrekk at trafikkvekst har vært til dels langt høyere enn prognoser som ble lagt inn i plangrunnlaget. Disse medlemmer mener at dette gir en ny påminnelse om at veitbygging i Norge baseres på altfor lavt trafikkgrunnlag med det resultat at økt kapasitet i nye veianlegg fort blir for liten. Disse medlemmer forutsetter at dette forholdet endres når ny Nasjonal transportplan for 2010–2019 legges frem, også slik at kapasiteten for veganlegg som er vedtatt bygget om nødvendig økes.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om trafikkveksten som skal legges til grunn ved utarbeidelse av ny Nasjonal transportplan."

4.2.10 Selskap eiet av Samferdselsdepartementet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at Samferdselsdepartementet er eeneier av NSB og at etaten Jernbaneverket er underlagt samme departement. Disse medlemmer viser til at en mangeårig situasjon med kansellering og forsinkelser av tog har fortsatt i 2008. I årene 2007 og 2008 har ledelsen i de to selskapene vært innkalt til samtaler med departementets ledelse 3 ganger om dette tema. Disse medlemmer forutsetter at statsråden tar de nødvendige grep for å sikre bedre samarbeid mellom de to selskapene om gjennomføring av togtransport uten omfattende kansellering og forsinkelser. Disse medlemmer peker på de gode erfaringer fra utskillelsen av Mesta fra Statens vegvesen og fra konkurranseutsettingen av Gjøvikbanen har gitt. Disse medlemmer etterlyser fornyelse av organisering og drift av jernbanetransport i Norge.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

4.2.11 *Gebyr*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at det brukes en rekke gebyrer og avgifter innenfor transportsektoren, og at omfang og størrelse på disse synes å ha økt over tid.

Disse medlemmer mener det er viktig å få en samlet oversikt over gebyr- og avgiftsbildet innenfor hele transportsektoren. Disse medlemmer mener at en slik oversikt må behandles adskilt fra behandling av Nasjonal transportplan. Disse medlemmer 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."

4.2.12 *Oppfølging av oppmodingsvedtak fra stortings sesjonen 2007–2008*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til vedtak nr. 402, 13. mars 2008, og har merket seg at rapport "Sikkerhet knyttet til transport av skolebarn i buss" er mottatt av departementet i mai 2008. Disse medlemmer forventer en snarlig tilbakemelding til Stortinget angående innføring av påbud om sitteplass for skolebarn i skoleskyss med buss.

4.2.13 *Systematiske brukerundersøkelser*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg informasjon om bruk av systematiske brukerundersøkelser. Disse medlemmer peker på at Stortinget på egnet måte bør få bedre tilbakemelding om resultater og oppfølging av slike undersøkelser som gir viktig informasjon om brukernes oppfatning av kvalitet og utforming på offentlige tjenester levert av statlige etater.

4.2.14 *Hurtigrutemuseet*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at spleiselaget for overbygg av hurtigruteskipet Finnmarken ved Hurtigrutemuseet på Stokmarknes fortsatt ikke er på plass. For disse medlemmer har det hele tiden vært en forutsetning at staten skal være med på å realisere dette prosjektet i samarbeid med Nordland

fylke, Hadsel kommune og eventuelle private innskytere.

Disse medlemmer ber nå samferdselsministeren om å bidra til at denne saken kommer ut av dødvannet, at de berørte parter kommer sammen og at et spleiselag opprettes slik at båten kan reddes.

Disse medlemmer er svært bekymret for at det "stolte" hurtigruteskipet skal forfalle så mye at eneste utvei blir å sette båten på havet igjen og sende den til opphugging. Det ville være en tragedie for museet, lokalsamfunnet og for tanken om å ta vare på Hurtigrutens historie.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen ta initiativ til å framforhandle en finansieringsløsning for Hurtigrutemuseet på Stokmarknes i samarbeid med kommune og fylkeskommune slik at Hurtigrutemuseet får sin rehabilitering og utbygging til et fullverdig kulturhistorisk museum, og at Stortinget får seg forelagt egen sak vedrørende Hurtigrutemuseets framtid."

4.2.15 *Likestilling*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til gjennomgangen av likestilling i transportsektoren i St.prp. nr. 1 (2008–2009). Flertallet vil peke på at undersøkelsene viser at det er klare forskjeller mellom kvinner og menns behov for transportløsninger. Kvinners del av daglige reiser med bil er vesentlig lavere enn for menn. Det kan tyde på at kvinner i større grad enn menn etterspør alternative transportmåter som kollektivtransport.

Flertallet mener det er viktig å fremme likestilling i transportpolitikken, og at kvinner og menn får de samme mulighetene til å delta i planlegging og beslutninger på transportområdet.

Flertallet vil peke på at økt satsing på kollektivtrafikk vil derfor møte mange kvinners reisebehov. Undersøkelsene viser også at kvinner fortsatt er klart underrepresentert i lederstillinger i Samferdselsdepartementet og underliggende etater.

4.2.16 *Oppfølging av nordområdestrategien – Jernbane Kirkenes–Nikkel*

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2006–2007) der komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er positive til at det arbeides videre med å utrede grunnlaget for jernbane mellom Kirkenes og Nikkel.

Disse medlemmer imøteser en orientering fra Regjeringen om framdriften i utredningsarbeidet, og forventer at utredningsarbeidene knyttet til Korri-

dor 8 Bodø–Narvik–Tromsø–Kirkenes med arm til Lofoten og veg- og jernbaneforbindelser til grensene mot Sverige, Finland og Russland, er i rute.

5. FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTET – KYSTFORVALTNING – UTDRAG FRA BUDSJETTKAPITLER, SAMT KOMITEENS MERKNADER TIL DISSE

5.1 Sammendrag

Kystforvaltning utgjør om lag 47,2 pst. av Fiskeri- og kystdepartementets totale budsjett. Arbeidet på området omfatter blant annet sjøtransport og havnepolitikk, sjøsikkerhet, beredskap mot akutt forurensning og navigasjonspolitikk.

Programkategori 16.60 Kystforvaltning omfatter drift, vedlikehold og investeringer for Kystverket og de elektroniske navigasjonssystemene som forvaltes av Fiskeri- og kystdepartementet. I programkategorien inngår også tilskudd til Redningsselskapet.

Omtalen under programkategori 16.60 Kystforvaltning omhandler både Fiskeri- og kystdepartementets arbeid og Kystverkets arbeid. Fiskeri- og kystdepartementets aktivitet blir finansiert over kap. 1000, som er administrasjonsbudsjettet til departementet, mens Kystverkets aktivitet blir finansiert over kap. 1062 Kystverket.

Budsjettforslaget for 2009 innebærer en nominell økning under programkategori 16.60 på om lag 250 mill. kroner eller 16,7 pst. i forhold til saldert budsjett i 2008.

Forvaltninga av statens eierskap i Secora AS er overført fra Fiskeri- og kystdepartementet til Nærings- og handelsdepartementet med virkning fra 1. juli 2008.

For kapitell og poster som ikke er nevnt nedenfor, har komiteen ingen merknader og slutter seg til budsjettforslaget for Kystforvaltning.

5.2 Kap. 1062 Kystverket

5.2.1 Sammendrag

Kap.	(i mill. kroner)	
	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1062	1 464,99	1 708,29

Kap. 1062 Kystverket foreslås totalt bevilget med 1 708,29 mill. kroner i 2009.

Post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 1 186,92 mill. kroner i 2009, en økning på 206,98 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2008.

Kystverket har levert en statusrapport for oljevernmateriell i statlige depoter langs kysten, med en anbefalt utskiftingsplan fram til 2010. Som en oppfølging av denne rapporten fremmes det forslag om

en økning på 88 mill. kroner til blant annet fornyelse av utstyr på de statlige depotene. Det fremmes videre forslag om innleie av et nytt slepefartøy over Fiskeri- og kystdepartementets budsjett med ei ramme på 74 mill. kroner som skal gå inn i den statlige slepebåtberedskapen i Nord-Norge. Dette fartøyet skal erstatte ett av Kystvaktas fartøy som vil fases ut av denne beredskapen i 2009. Fra 2010 legges det opp til en styrking av slepeberedskapen i Nord-Norge til tre helårs slepefartøy over Fiskeri- og kystdepartementets budsjett. Kystverket vil imidlertid bli bedt om å utrede alternative løsninger med tilsvarende beredskapsnivå.

Post 21 Spesielle driftsutgifter foreslås bevilget med 4,07 mill. kroner. Posten dekker utgifter til aksjoner for bekjempelse av akutt forurensning. Det fremmes videre eget forslag til romertallsvedtak om at Fiskeri- og kystdepartementet gis fullmakt til å utgiftsføre inntil 15 mill. kroner utover bevilgningen dersom det er nødvendig for å iverksette tiltak uten opphold og før Kongen kan gi sitt samtykke.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold foreslås bevilget med 398,1 mill. kroner i 2009. Dette innebærer at planramma for inneværende periode for fiskerihavner og farleier nås. I tillegg til dette foreslås det å starte utbygginga av Stamsund havn i Vestvågøy kommune med 30 mill. kroner. Dette kommer som et tillegg til planramma. Det fremmes også forslag til romertallsvedtak om at Fiskeri- og kystdepartementet gis fullmakt til å foreta bestillinger i forbindelse med utbygging av havner og farleier på inntil 287 mill. kroner utover bevilgningen.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold foreslås bevilget med 47,4 mill. kroner i 2009. Det fremmes også forslag til romertallsvedtak om at Fiskeri- og kystdepartementet gis fullmakt til å foreta bestillinger på inntil 3 mill. kroner utover bevilgningen.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg foreslås bevilget med 30,8 mill. kroner i 2009. Det fremmes også forslag om en tilsagnsfullmakt på 20 mill. kroner knyttet til posten, jf. eget forslag til romertallsvedtak. Posten omfatter tilskudd til fiskerihavneanlegg, og går til delfinansiering av kommunale fiskerihavneanlegg etter søknad.

Post 70 Tilskudd til Redningsselskapet foreslås bevilget med 41 mill. kroner i 2009.

5.2.2 Komiteens merknader

5.2.2.1 POST 1 DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til at bevilgningene på post 1 Driftsutgifter består av drift av navigasjonsinstallasjoner, losing, trafikkovervåkning og kontroll, transportplanlegging, kystforvaltning, drift og utvikling av statens beredskap mot akutt forurensning, samt Kystverkets administrasjon.

Komiteen vil peke på at det er foreslått en økning på 88 mill. kroner. Økningen er knyttet opp til arbeidet med oljevernberedskap. Komiteen vil videre peke på at Regjeringen har foreslått å øke bevilgningene til slepebåtberedskapen med 74 mill. kroner for å dekke kostnadene til å leie inn et nytt slepefartøy som skal gå inn i den statlige slepebåtberedskapen i Nord-Norge.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har for øvrig ingen merknader.

Sikkerhet og oljevernberedskap

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at Kystverket 10. november 2008 la frem rapport med anbefaling om behandling av kvikksølvet i vraket av ubåt U-864 som ligger i havet vest for Fedje i Hordaland. Disse medlemmer viser til at sak om U-864 har vært behandlet i Stortinget med det resultat at Regjeringens beslutning om tildekning ble stoppet.

Disse medlemmer viser til at saken er av nasjonal betydning og påvirker Norges internasjonale anseelse som fiskerinasjon og miljønasjon. Disse medlemmer mener derfor at også valg av endelig løsning i saken bør vedtas av Stortinget, og fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å legge frem sak for Stortinget om behandling av U-864 så snart som mulig."

Disse medlemmer understreker at det årlig forekommer en rekke sjøfartsulykker langs norskekysten. Havariet med lasteskipet Crete Cement utenfor Nesodden 20. november 2008 er et eksempel på viktigheten av oljevernberedskapen. Disse medlemmer peker på at kystnaturen er sårbar, og omfattende forurensning kan få langvarige økologiske, trivselsmessige og økonomiske konsekvenser.

Disse medlemmer viser til at økt virksomhet i nordområdene både på norsk og russisk side gir nye utfordringer innenfor sjøsikkerhet og oljevernberedskap.

Disse medlemmer viser til at Fiskeri- og kystdepartementet har igangsatt tiltak og vurderer ytterligere tiltak for å styrke sjøsikkerheten og beredskapen i den nordlige landsdelen.

Disse medlemmer har merket seg at det er etablert en god dialog med russiske myndigheter om dette.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at Fiskeri- og kystdepartementet legger stor vekt på deltakelse i internasjonalt arbeid innen utvikling av elektroniske navigasjonshjelpemidler, og at det blir deltatt aktivt i det internasjonale arbeidet med utvikling av en overordnet strategi for e-navigasjon.

Disse medlemmer viser til det arbeidet EU gjør for å utnytte sjøtransporten bedre. Disse medlemmer viser blant annet til "Motorways of the seas" og Marco Polo II-programmet. Flertallet peker på viktigheten av at Norge deltar aktivt i det internasjonale arbeidet for å få mer gods over på skip, sikring av seilingsruter osv.

Disse medlemmer viser til at Kystverket har levert en statusrapport for oljevernmateriell i statlige depoter langs kysten, med en anbefalt utskiftningsplan fram til 2010.

Disse medlemmer viser til WWFs arbeid med å lære opp frivillige mannskaper innen oljevernberedskap i strandsonene, gjennom prosjektet "Ren Kyst". Disse medlemmene viser til oljekatastrofene ved forlisene av "Exxon Valdez", "Prestige" og "Server", hvor det viste seg at antallet kvalifiserte mannskaper i en tidlig fase var meget viktig for kvaliteten og effektiviteten på oppryddingsarbeidet. Disse medlemmer mener at det private initiativet er svært viktig, også innenfor oljevernberedskapen, og at mannskapene som får opplæring vil være et verdifullt bidrag i arbeidet for å begrense skadene på dyre- og plantelivet langs kysten ved et oljeutslipp.

Disse medlemmer er bekymret over Regjeringens satsing på oljevernberedskap. Disse medlemmer legger vekt på føre-var-prinsippet i miljøpolitikken. Hovedinnsatsen må derfor legges inn på å forebygge forurensning. Disse medlemmer vil også peke på at en må ha et apparat med kort responstid og moderne utstyr for å bekjempe akutt forurensning, dersom uhellet først er ute.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader og forslag i Innst. S. nr. 193 (2006–2007), jf. Dokument nr. 8:33 (2006–2007) Om fjerning av kvikksølv i vrak etter ubåt U-864, som ble behandlet i Stortinget 15. mai 2007, og der det heter:

"Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at Fremskrittspartiet så lenge saken har vært kjent, har pekt på at fjerning av kvikksølvlasten er den beste løsningen og bør derfor gjennomføres."

Disse medlemmer viser videre til at eksternt evaluering av Kystverkets håndtering av Serveraksjonen foreligger.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen på egnet måte orientere Stortinget om den eksterne evalueringen av Kystverkets håndtering av Server-aksjonen og de oppfølgingstiltak Fiskeri- og kystdepartementet finner nødvendig."

Komiteens medlemmer fra Høyre vil ha en sterkere satsing på oljevernberedskap langs kysten, og bevilger 15 mill. kroner mer enn Regjeringen til dette.

Komiteens medlem fra Venstre vil ha en sterkere satsing på oljevernberedskap langs kysten, og bevilger 50 mill. kroner mer enn Regjeringen under post 21.

Skipsvrak

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at det ligger svært mange skipsvrak langs norskekysten. Vrakene gir betydelige miljø- og forurensningstrusler. For lokalsamfunn og for regioner langs kysten gir dette store utfordringer knyttet til mulige utslipp. Også for Norges anseelse som fiskeri- og miljønasjon representerer skipsvrakene langs kysten en stor utfordring. Håndteringen av vrakene er derfor en viktig nasjonal og internasjonal sak.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem handlingsplan for håndtering av alle skipsvrak langs norskekysten."

Disse medlemmer har merket seg orienteringen om vraket av krysseren Murmansk, og peker på at som for U-864 bør det legges frem egen sak om fjerning av vraket. Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak til Stortinget om fjerning av vraket etter krysseren Murmansk som ligger utenfor Sørvær i Hasvik kommune."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener Regjeringen har vist en altfor passiv holdning i arbeidet med å rydde opp i miljøskadelige vrak langs kysten. Arbeidet med kartlegging og tiltak ved vraket etter kvikksølvubåten utenfor Fedje, vraket etter Welheim utenfor Florø og vraket etter krysseren Murmansk utenfor kysten av Finnmark, er eksempler på saker hvor Regjeringen har blitt presset til handling av opposisjonen og lokale aksjonsgrupper.

Komiteens medlem fra Venstre foreslår i alternativt budsjett å øke innsatsen innen fjerning og tømning av vrak som utgjør en miljøtrussel med 50 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

5.2.2.2 POST 21 SPESIELLE DRIFTSUTGIFTER

Komiteen viser til Regjeringens forslag om å bevilge 4,07 mill. kroner til å dekke utgifter til aksjoner for å bekjempe akutt forurensning. Komiteen viser videre til at Fiskeri- og kystdepartementet får fullmakt til å kunne utgiftsføres inntil 15 mill. kroner ut over bevilgningen for å bekjempe akutt forurensning.

Komiteen har ingen øvrige merknader, og støtter i sin helhet forslaget fra Regjeringen.

5.2.2.3 POST 30 NYANLEGG OG STØRRE VEDLIKEHOLD

Komiteen vil understreke at Kyst-Norge er viktig for verdiskapingen i hele landet. Komiteen vil også understreke at sjøtransport, havner, sjøsikkerhet og oljevernberedskap er viktige elementer i den totale transportpolitikken.

Komiteen vil peke på at det fortsatt er en målsetting å få en del mer gods over på båt, og at utbyggingen av havnene må tilfredsstille næringslivets behov med god tilgang til omlasting mellom båt, jernbane, veg og fly. Komiteen er fortsatt opptatt av at det legges til rette for sikrere sjøtransport langs kysten.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Høyre, slutter seg til forslaget om å bevilge 398,1 mill. kroner i 2009 på post 30. Dette innebærer at planrammen for inneværende periode for fiskerihavnene og farleder nås.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at fiskerihavnene spiller en viktig rolle for verdiskapingen langs kysten.

Disse medlemmer er opptatt av det store behovet for oppgradering av fiskerihavnene, som større og mer dyptgående fartøy har medført. Disse medlemmer viser til Kystverkets langtidsplan og egne prioriteringer. Disse medlemmer mener at Stortinget bør få til behandling en mer konkret handlingsplan for fiskerihavnene i Norge, og som bør inneholde en særskilt prioritering av viktige prosjekt.

Disse medlemmer viser til Kystverket årsplan for 2008 i forbindelse med utbedring av farleder. Disse medlemmer støtter de forslag som framkommer her.

Disse medlemmer ønsker å vektlegge redningsskøytenes funksjon som slepefartøy i tillegg til

fartøyenes funksjoner knyttet til annen maritim bistand.

Komiteens medlemmer fra Høyre ønsker å redusere posten for innleie av slepebåt med 19 mill. kroner under kap. 1062 post 30, men samtidig øke tilskuddet til Redningsselskapet under kap. 1062 post 70 med 29 mill. kroner, for å forhindre at noen av dagens redningsskøyter blir satt ut av drift grunnet manglende statlige bevilgninger.

Etatsmuseum

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg forslaget til et nasjonalt etatsmuseum for Kystverket organisert etter nettverksmodellen. Flertallet synes det er viktig og støtter dette.

Flertallet har merket seg at fyrmuseumsnettverket har pekt på at det er behov for et nytt museumsbygg for fyrmuseet i Dalsfjorden i Møre og Romsdal.

Flertallet mener det er viktig at vår kysthistorie og -kultur blir tatt vare på og videreformidlet til nye generasjoner.

Seilingsled til Bergen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser igjen til at konsekvensutredning og kostnadsberegning for alternativ seilingsled til Bergen indre havn foreligger med et kostnadsanslag på 180 mill. kroner, men at prosjektet fortsatt ikke er prioritert av Kystverket.

Disse medlemmer viser til at en slik alternativ seilingsled var en forutsetning for bygging av Askøybrua. Brua er for lengst bygget og er ferdig nedbetalt i 2006. Trafikkantene har betalt 1,2 mrd. kroner i bompenger gjennom 22 år; hvorav 8 år med forhåndsinnkreving. Disse medlemmer merker seg at denne regjeringen ikke gjør noe forsøk på å oppfylle Stortingets forutsetninger om bygging av alternativ seilingsled til Bergen havn uten havnebegrensning. Eksisterende høydebegrensning fremstår som et stadig økende problem for Bergen havn som til nå har hatt en viktig posisjon som en av Europas fremst cruisehavner, og som en viktig innfallsport til cruisetrafikken langs norskekysten. Disse medlemmer mener det er viktig at prosjektet nå blir realisert og ved statlig initiativ.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i Revidert nasjonalbudsjett 2009."

Stad skipstunnel

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg at kvalitetssikringen av prosjektet Stad skipstunnel (KS1) vil være klar i løpet av 2009, og at Stortinget da vil bli orientert om saken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre forventer at departementet jobber videre med å utrede Stad skipstunnel som OPS-prosjekt. Disse medlemmer viser til at Regjeringen tidligere har forpliktet seg, og lovet, å følge opp denne saken.

Disse medlemmer forventer at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en sak vedrørende Stad skipstunnel senest våren 2009, og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede prosjektet Stad skipstunnel, eventuelt som OPS-prosjekt, og komme tilbake til Stortinget våren 2009 med en sak vedrørende Stad skipstunnel."

5.2.2.4 POST 45 STØRRE UTSTYRSANSKAFFELSER OG VEDLIKEHOLD

Komiteen er kjent med at det er behov for å få på plass en slepebåt mht. oljevernberedskap langs Sørlandskysten. Komiteen ber Regjeringen komme med en plan for ytterlige opptrapping av slepebåtkapasitet og da spesielt langs Sørlandskysten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er særdeles tilfreds med den opprustingen av oljevernberedskapen som er foretatt de siste årene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til Fiskeri- og kystdepartementets brev av 23. oktober 2007 om oljevernutstyr og fartøy, og viser til at det fortsatt er stort behov for utskifting og oppgradering. Disse medlemmer peker på at oljevernberedskap må ses i nær sammenheng med forebyggende sjøtrygghet. Disse medlemmer mener derfor det er viktig at nødvendig og riktig utstyr er på plass.

Disse medlemmer er bekymret over Regjeringens satsing på oljevernberedskap. Disse medlemmer legger vekt på føre-var-prinsippet i miljøpolitikken. Hovedinnsatsen må derfor legges inn på å forebygge forurensning. Både beredskap og tilhørende utstyr må dimensjoneres etter dette. Disse medlemmer peker på at god beredskap også inklud-

derer et apparat med kort responstid og moderne utstyr for å bekjempe akutt forurensning, dersom uhellet først er ute.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem plan med tilhørende finansiering for nødvendig oppgradering og fornyelse av Kystverkets depotutstyr til oljevernberedskap, samt Kystverkets egne fartøyer for å forsterke oljevernberedskapen langs kysten."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at alle offentlige aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringssopplegg, også revideres av Riksrevisjonen."

5.2.2.5 POST 60 TILSKUDD TIL FISKERIHAVNE-ANLEGG

Komiteen vil fremheve betydningen av gode fiskerihavner og støtter forslaget til bevilgning for 2009 med 30,8 mill. kroner. Komiteen gir også sin tilslutning til en tilgangsfullmakt på 20 mill. kroner knyttet til posten, jf. eget forslag til romertallsvedtak.

5.2.2.6 POST 70 TILSKUDD REDNINGSSKAPET

Komiteen viser til at Redningsselskapet (NSSR) utfører viktig sjøsikkerhetsarbeid og er en avgjørende ressurs i sjøredningsarbeid langs norskekysten. Komiteen er positiv til at det gis statlig tilskudd til NSSR. Komiteen viser til at redningstjenesten i Norge er organisert som et samvirke mellom offentlige etater, private og frivillige organisasjoner, og at NSSR som en landsdekkende humanitær frivillig organisasjon motiverer frivillige til å gjøre en uunnværlig innsats for sikkerheten til sjøs.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Senterpartiet og Venstre, slutter seg til Regjeringens forslag til bevilgning.

Flertallet viser til at NSSR har gjennomført store omorganiseringer og effektiviseringstiltak. Flertallet forutsetter at Regjeringen følger utviklingen i NSSR nøye, og legge til rette for at organisasjonens virksomhet fortsatt kan opprettholdes på et høyt nivå langs hele kysten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at NSSR har gjennomført store omorganiseringer og effektiviseringstiltak grunnet lavere omsetning. Disse medlemmer viser til at

bevilgningsforslaget verken kompenserer for prisstigning på drivstoff og vedlikehold, eller for den generelle prisstigningen. Disse medlemmer mener Regjeringen må følge utviklingen i NSSR nøye, og legge til rette for at organisasjonens virksomhet kan opprettholdes på et høyt nivå langs hele kysten.

Disse medlemmer vil peke på havariet med skipet Crete Cement utenfor Nesodden 20. november 2008 som et godt eksempel på redningsskøytenes meget samfunnsnyttige funksjon. Ifølge Transportøkonomisk institutts beregninger utgjør redningsskøytenes innsats alene en milliard kroner hvert år i direkte samfunnsnytte, bare i form av reddede menneskeliv og avvergede miljøkatastrofer.

Disse medlemmer anerkjenner den meget viktige rollen som Redningsselskapet har ved å bidra til øket sikkerhet for alle som ferdes på sjøen. Redningsselskapet ba om 70 mill. kroner, og disse medlemmer mener at dette beløpet er en rimelig forsikring for alle som ferdes på sjøen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil øke bevilgningene til Redningsselskapet med 20 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i sitt alternative budsjett, bl.a. for å sikre drift av alle dagens redningsskøyter.

Komiteens medlemmer fra Høyre vil øke bevilgningene til Redningsselskapet med 29 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i sitt alternative budsjett, bl.a. for å sikre drift av alle dagens redningsskøyter.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis budsjettalternativ der det foreslås å bevilge 10 mill. kroner til NSSR, ut over Regjeringens forslag.

5.3 Kap. 4062 Kystverket

5.3.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
4062	631,798	664,181

Post 1 Gebyrinntekter omfatter losberedskapsgebyr, losgebyr, sikkerhetsgebyr og kystgebyr. Det fremmes forslag om at inntektskravet settes til 655,021 mill. kroner i 2009.

Post 2 Andre inntekter omfatter refusjoner og inntekter fra eksterne, samt inntekter knyttet til statens beredskap mot akutt forurensning. Det fremmes forslag om å bevilge 9,16 mill. kroner på posten i 2009.

5.3.2 *Komiteens merknader*

Komiteen har ingen merknader og slutter seg til forslaget til bevilgning.

5.4 Kap. 1070 og 4070 Samfunnet Jan Mayen

5.4.1 *Sammendrag*

Kap.	(i mill. kroner)	
	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1070	29,45	36,2
4070	4,26	4,445

Kap. 1070 post 1 Driftsutgifter dekker kostnadene til drift av fellesfunksjonene på Jan Mayen og drift av de fire norske Loran-C-stasjonene. Det fremmes forslag om å bevilge 31,2 mill. kroner på posten i 2009. Videre foreslås det å bevilge 5 mill. kroner, post 45, til å dekke kostnadsøkning til etablering av strømaggregat på Jan Mayen.

Kap. 4070 gjelder div. inntekter og refusjoner fra Det norske meteorologiske institutt og Telenor for deler av felleskostnadene knyttet til Samfunnet Jan Mayen..

5.4.2 *Komiteens merknader*

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

6. FORNYINGS- OG ADMINISTRASJONS-DEPARTEMENTET – IKT-POLITIKK – UTDRAK FRA BUDSJETTKAPITLER, SAMT KOMITEENS MERKNADER TIL DISSE

6.1 Kap. 1560 Spesielle IKT-tiltak

6.1.1 *Sammendrag*

Kap.	(i mill. kroner)	
	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1560	60,899	17,463

Fornyings- og administrasjonsdepartementet har i 2008 gjort ei omfordeling av samordningsmidlar frå kap. 1560 post 22 til Direktoratet for forvaltning og IKT på kap. 1521. Dette gjer direktoratet i stand til å gjennomføre sin del av oppgåvene innanfor IKT-politikken.

Kap. 1560 post 22 Samordning av IKT-politikken vert foreslått løyvd med 17,463 kroner i 2009.

Direktoratet for forvaltning og IKT vart oppretta 1. januar 2008 for å styrkje gjennomføringskrafta mellom anna innanfor arbeidet med IKT i offentleg sektor. Direktoratet for forvaltning og IKT har ansvar for å følge opp fleire tiltak innanfor IKT-området, til

dømes innbyggjarportalen Miside, jf. kap.1521. Hovudmåla for IKT-politikken ligg fast og er nedfelte i St.meld. nr. 17 (2006–2007) og eNorge-planane. Oppfølging av meldinga så langt syner at det trengst betre koordinering på tvers av sektorar og område.

Post 50 Breiband vert ikkje vidareført i 2009-budsjettet, og Høykom-sekretariatet vert avvikla i løpet av 2008. Det er sett i gang eit opplegg for overføring av kompetanse frå Høykom til Direktoratet for forvaltning og IKT for å ta vare på aktuelle lærdommar ein har skaffa seg gjennom Høykom-programmet.

6.1.2 *Komiteens merknader*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, konstaterer at Regjeringens kraftige satsing på bredbåndsutbygging har bidratt sterkt til at bredbåndsdekninga ved årsskiftet vil være nær 100 pst., og at det fortsatt finnes midler over Kommunal- og regionaldepartementets budsjett tilgjengelig for å bygge ut på steder uten dekning.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at Regjeringen i Soria Moria-erklæringen lofte at hele landet skulle ha tilbud om tilknytning til høyhastighetsnett innen utgangen av 2007. Disse medlemmer vil peke på at Regjeringen har prioritert utbygging av bredbånd som i stor grad er basert på det gamle kobbernettet som har store begrensninger i overføringshastighet. Samtidig har Regjeringen sagt nei til å realisere mange prosjekter basert på høyhastighetsnett.

Disse medlemmer er skuffet over at Regjeringen har brutt sine løfter ved å satse på gårdsagens løsninger innenfor et viktig område som også er under rask utvikling. Det kan føre til at særlig distriktene blir hengende etter i utviklingen av bruk av digitale tjenester.

Komiteens medlemmer fra Framskrittspartiet viser til at bredbåndsdekningen og -kapasiteten mange steder i Norge er langt unna den deknings- og overføringskvalitet som er nødvendig for å komme inn under en hver fornuftig definisjon av bredbånd. Dette rammer næringsliv og fleksibilitet i arbeidslivet i mange deler av Norge på en svært uheldig måte som også er pekt på av bransjeorganisasjonen IKT-Norge. Disse medlemmer viser til Framskrittspartiets alternative statsbudsjett hvor det foreslås ikke å oppgi satsingen på utbygging av bredbånd. I alternativ statsbudsjett foreslås det derfor en styrking av tiltak med 20 mill. kroner.

MODERNISERING AV OFFENTLIG SEKTOR

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at modernisering av offentlig sektor har stoppet opp med regjeringen Stoltenberg II.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil effektivisere driften av statlig administrasjon i departementer og underliggende etater, og viser til sine alternative budsjetter der det derfor er fremmet forslag om å redusere bevilgningene på enkelte utgiftsområder.

Komiteens medlem fra Venstre viser videre til at Venstre i alternativt budsjett foreslår å videreføre det nasjonale prosjektet med elektronisk byggesaksbehandling med en bevilgning på 2 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

6.2 Kap. 1561 Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram

6.2.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1561	22,5	20,149

Kap. 1561 post 70 Tilskot til internasjonale program vert foreslått løyvd med 20 149 mill. kroner i 2009, og gjeld program i regi av EU som Noreg tek del i etter EØS-avtalen, og som er knytte til utvikling av informasjonssamfunnet og elektronisk forvaltning. Løyvinga dekkjer òg tilskot til andre IKT-relaterte aktivitetar og samarbeidsområde og dekning av utgifter til nasjonale ekspertar i EU-kommisjonen og nasjonale oppfølgingsaktivitetar.

6.2.2 Komiteens merknader

Komiteen ser positivt på Norges deltakelse i det omfattende samarbeidet som er i EU på IKT-området gjennom deltakelse i ulike EU-programmer. Dette kan gi viktig erfaringsgrunnlag og kunnskaps- og erfaringsdeling mellom landene innenfor IKT-politikken, og medvirke til vidare utvikling av de felleseuropeiske offentlige tjenestene. Samtidig bidrar dette samarbeidet til å oppfylle viktige målsettinger i IKT-politikken i Norge, som å tilrettelegge for digital samhandling i og med offentlig sektor, bruk av åpne standarder og åpen kildekode og felles tiltak for sikker kommunikasjon.

Komiteen merker seg at bevilgningsforslaget legger opp til deltagelse i tre EU-programmer:

- CIP (rammeprogram for konkurransevne og innovasjon)

- IDABC (Elektroniske tjenester mellom forvaltning, næringsliv og innbyggere)
- ENISA (Europeisk nettverks- og informasjonssikkerhetsnivå).

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

6.3 Kap. 1562 Tilskot til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosessar

6.3.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1562	1,4	5,238

Post 70 Tilskot NorStella vert foreslått løyvd med 1,062 mill. kroner i 2009. NorStella arbeider som pådrivar for standardisert betre elektronisk samhandling i og med offentlig sektor, og forenkling av forretningsprosessar i næringslivet nasjonalt og på tvers av grensene. I lys av at Direktoratet for forvaltning og IKT skal arbeide med standardar i forvaltninga vert løyvinga trappa ned frå og med 2009 og avvikla i 2012.

Post 71 Tilskot til nasjonalt kompetansesenter for fri programvare (ny) vert foreslått løyvd med 4,176 mill. kroner. Løyvinga skal nyttast til å fremje kompetanse og informasjon om fri programvare i offentlig sektor, for slik å auke bruken av fri programvare. Blant aktivitetane skal ein mellom anna rettleie og syte for informasjonstenester om fri programvare ut mot offentlege verksemder.

6.3.2 Komiteens merknader

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

6.4 Kap. 1563 IKT-tryggleik

6.4.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
1563	4,0	4,176

Post 70 Tilskott til Norsk senter for informasjonssikring (NORSIS) vert foreslått løyvd med 4,176 mill. kroner i 2009. NORSIS har som overordna mål å betre tryggleiken og gjere informasjons- og kommunikasjonsteknologi i samfunnet mindre sårbar.

6.4.2 Komiteens merknader

Komiteen slutter seg til forslaget til bevilgning.

7. JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENTET – NØDNETT – UTDRAG FRA BUDSJETT- KAPITLER, SAMT KOMITEENS MERKNADER TIL DISSE

7.1 Kap. 456 og kap. 3456 Direktoratet for nødkommunikasjon

7.1.1 Sammendrag

Kap.	(i mill. kroner)	
	Saldert budsjett 2008	St.prp. nr. 1 (2008–2009)
456	516,193	561,11
3456	21,253	9,563

Stortinget har vedtatt, jf. Budsjett-innst. S. nr. 4 (2004–2005), et første utbyggingsområde av et nytt felles radiosamband for nødetatene – Nødnett. Direktoratet for nødkommunikasjon skal eie og forvalte Nødnett på vegne av staten. Bemanningen ved Direktoratet for nødkommunikasjon utgjorde 40 årsverk pr. 1. februar 2008.

Kap. 456 post 1 Driftsutgifter, dekker statens kostnader forbundet med drift av Direktoratet for nødkommunikasjon, og driftsrelaterte kostnader til leverandør for de områder som bygges ut og settes i drift i 2008 og 2009, inkludert kostnader til leie av datalinjer og innplassering av nytt utstyr i eksisterende radiostasjoner. I 2009 foreslås bevilget 183,269 mill. kroner.

Kap. 456 post 45 Større utstyrsanskaffelser, dekker investering i radionett, utstyr til nødetatenes kommunikasjonsentraler og terminaler for det første utbyggingsområde. Utbygging av første utbyggingsområde er forsinket ift. det som ble forutsatt i St.prp. nr. 1 (2007–2008). Bevilgningsbehovet i 2008 er foreslått nedjustert i forbindelse med salderingsproposisjon høsten 2008, jf. St.prp. nr. 21 (2008–2009).

I 2009 foreslås det bevilget 377,8 mill. kroner for å slutføre arbeidet med første utbyggingstrinn. Det foreslås at Justis- og politidepartementet i 2009 får fullmakt til å kunne overskride bevilgningen på kap. 456, post 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 3456 post 2, jf. forslag til vedtak.

Kap. 3456 post 1 Brukerbetaling foreslås bevilget med 4,563 mill. kroner i 2009. Stortinget forutsatte i Budsjett-innst. S. nr. 4 (2004–2005) at nødetatene skal betale driftsutgiftene etter hvert som Nødnett bygges ut og etatene tar nettet i bruk, og at utgiftene skal dekkes innenfor etatens til enhver tid gjeldene budsjetttrammer. Stortinget presiserte videre at drift i utbyggingsfasen fram til etatene kan koble ned gamle systemer er en del av investeringsbehovet på 3,6 mrd. kroner. I tråd med dette legges det opp til 70 pst. rabatt for brukerne inntil det foreligger beslutning om landsdekkende utbygging. Gitt at leverandøren leverer Nødnett i tråd med foreliggende fremdriftsplan,

vil det bli innført brukerbetaling f.o.m. 1. oktober 2009.

Kap. 3456 post 2 Refusjoner foreslås bevilget med 5,0 mill. kroner i 2009. I forbindelse med første utbyggingsområde av Nødnett vil det påløpe utgifter for Direktoratet for nødkommunikasjon som skal refunderes av leverandøren. Det foreslås at Justis- og politidepartementet i 2009 får fullmakt til å kunne overskride bevilgningen under kap. 456 post 45, mot tilsvarende merinntekt under denne posten, jf. forslag til vedtak.

7.1.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til forslaget om å bevilge 561,1 mill. kroner i 2009 på kap. 456 Direktoratet for nødkommunikasjon. Av beløpet nyttes 377,8 mill. kroner for å slutføre arbeidet med første utbyggingsstrinn av Nødnett som vil bidra til en mer effektiv ressursbruk, økt trygghet for de ansatte og en styrket politikraft. Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning under kap. 456.

Komiteen viser til at med forsinkelse i første utbyggingsområde vil store deler av investeringen utgiftføres i 2009.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg også til at det som følge av brukerbetaling på Nødnett opprettes en ny inntekstpost 1 Brukerbetaling under kap. 3456.

Flertallet peker på at det under arbeidet har vist seg at leverandøren har avdekket at sentrale aktiviteter i deres leveranser vil ta mer tid enn forventet. Med bakgrunn i dette er det derfor gjennomført ytterligere revisjon av planen for første trinn. Flertallet har merket seg at investeringskostnadene ikke øker som følge av forsinkelsen.

Flertallet viser til at når første trinn av utbyggingen er ferdigstilt, testet og akseptert av Direktoratet for nødkommunikasjon, vil de første brukerne i Politiet kunne ta Nødnett i bruk i første kvartal 2009.

Flertallet viser for øvrig til merknaden fra komiteen i Budsjett-innst. S. nr. 13 (2007–2008):

"Komiteen stiller derfor spørsmål ved behovet for etatsvise driftsorganisasjoner ved overgangen til ett felles nødnett. Komiteen mener det bør vurderes om det bør foretas en sentralisering av driftsoppgavene for de tre nødetatene. Komiteen ber Regjeringen komme tilbake til dette før en eventuell beslutning om landsdekkende utbygging."

Flertallet viser videre til St.prp. nr. 30 (2006–2007), jf. Innst. S. nr. 104 (2006–2007), der Stortinget har samtykket i at Justis- og politidepartementet gis fullmakt til å

"1. kontrakt om leveranse av nytt digitalt nødnett for igangsetting av utbygging av et første utbyg-

gingsområde innenfor en kostnadsramme på 900 mill. Første utbyggingsområde omfatter politidistriktene Follo, Romerike, Oslo, Asker, og Bærum, Søndre Buskerud og Østfold.

2. inngå kontrakt om leveranse for utbygging av resten av landet med forbehold om at landsdekkende utbygging ikke kan igangsettes før evaluering av første trinn er gjennomført og Stortinget eventuelt har vedtatt videre utbygging."

Flertallet ser fram til evalueringen, og ber Regjeringen også gi en vurdering av sentralisering av driftsoppgavene for de tre nødetatene, jf. ovennevnte komitémerknad, i denne evalueringen.

Flertallet understreker at det er viktig at det så langt som mulig, legges til rette for at blant annet frivillige organisasjoner kan bruke det nye nødnettet.

Flertallet ber om at det i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2009 gis en orientering om kostnadene ved datalinjeleie og masteleie.

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

"Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at organisasjoner som driver med redningsarbeid, gis anledning til å benytte det nye nødnettet."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at innføringen av første byggetrinn for nytt felles radiosamband for nødetatene – Nødnett – nok en gang er utsatt. Disse medlemmer mener det er påfallende at innføringen av nødnettet nå er utsatt flere ganger på tross av at Regjeringen i forbindelse med forrige behandling sørget for en svært rask behandling i komiteen, noe som bidro til at man den gangen ikke fikk anledning til å sørge for en god nok behandling av saken. Disse medlemmer hadde ved behandlingen av saken en rekke betenkeligheter i forhold til flertallets valg av teknisk løsning. Alle problemene som har oppstått i innføringsfasen, viser med all tydelighet at betenkelighetene var berettiget. Disse medlemmer forutsetter nå at departementet tar en langt mer aktiv rolle for å sikre at det nye nødnettet snarest kommer på plass.

Disse medlemmer vil videre peke på at kostnadene for å innføre det nye nødnettet synes å bli langt høyere enn det nivået som Stortinget i forbindelse med Budsjett-innst. S. nr. 4 (2004–2005) forutsatte. Disse medlemmer vil derfor fremme forslag om at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med en sak som omhandler de økonomiske forholdene ved innføring og drift av det nye nødnettet. Videre bør saken synliggjøre hvordan etatenes og kommunenes merutgifter skal finansieres. Som et

eksempel har man regnet ut at utgiftene i forbindelse med innføringen av nødnettet i Lørenskog kommune ligger an til en økning i kostnadene på ca. 75 pst., noe som er langt ut over forutsetningene.

Disse medlemmer vil foreslå at departementet legger til rette for at frivillige organisasjoner som driver med redningsarbeid, også skal få anledning til å benytte det nye nødnettet i sitt redningsarbeid.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme en sak som omhandler de økonomiske konsekvensene for kommunen og etatene i forbindelse med innføring og drift av det nye nødnettet. Saken må også synliggjøre hvordan de eventuelle merutgiftene skal finansieres."

8. FORSLAG FRA MINDRETALL

Rammeuavhengige forslag

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen opprette en belønningsordning for å sikre skolevegene.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om praktiseringen av båndlegging og innløsning av eiendom knyttet til planlagte veiprosjekter. Saken skal spesielt avklare rettigheter for eiendomsbesittere, og hvilke tidsfrister og prosedyrer som må innføres for å unngå at enkeltmennesker må bære urimelige byrder på statens vegne når prosjekter trekker ut i tid.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om nasjonal plan for rassikring av veier med prioritering av konkrete prosjekter og forpliktende statlig finansiering.

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen kartlegge behov og utrede muligheter for utvidet åpningstid på aktuelle riksvegferjestrekninger, og legge fram en sak for Stortinget i forbindelse med Nasjonal transportplan.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen utarbeide egen sak om både veg- og jernbaneprosjekter som etter en faglig vurdering kan være egnet for offentlig-privat samarbeid (OPS).

Forslag 6

Stortinget ber Regjeringen fremme sak spesielt med vurdering av følgende prosjekter som OPS-prosjekter:

- E18 Mosseveien ("Mosseveien i tunnel")
- E6 i Akershus, Hedmark og Oppland
- Rv 2 Kløfta–Kongsvinger (gjenstående parseller)
- E39 Kyststamvegen, Stord–Bergen
- Rv 7 Sokna–Ørgenvika
- E16 Bjørum–Skaret (Sollihøgda)
- Rv 3 (Østerdalen)
- E6 Parsell Sluppen–Stavne (Sør-Trøndelag)
- E18 Vestfold/Telemark (resterende strekninger)
- E18 Akershus–Svenskegrensen
- E136 Ålesund–Oppland grense
- E18 Oslo–Asker/innfartsåre Oslo vest ("Vestkorridoren")
- Saltenpakke 2
- E6 vest for Alta
- E105 Kirkenes–Russland grense
- Rv 17 Asphaug–Namsos
- Rv 714 Orkanger–Hitra

Forslag 7

Stortinget ber Regjeringen legge fram egen sak med vurderinger av ulike tiltak for økt bruk av alkoholås.

Forslag 8

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

Forslag 9

Stortinget ber Regjeringen innarbeide i styringsopplegget for store statlige investeringsprosjekter at eksterne kvalitetssikringsrapporter offentliggjøres straks de foreligger.

Forslag 10

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

Forslag 11

Stortinget ber Regjeringen sette flere av jernbanens drift- og vedlikeholdsoppgaver ut på anbud for å styrke satsingen på jernbanen.

Forslag 12

Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om modernisering av organisering og drift av jernbanetransport i Norge.

Forslag 13

Stortinget ber Regjeringen fremme sak om å konkurranseutsette Kongsvingerbanen.

Forslag 14

Stortinget ber Regjeringen ta initiativ til å framforhandle en finansieringsløsning for Hurtigrutemuseet på Stokmarknes i samarbeid med kommune og fylkeskommune slik at Hurtigrutemuseet får sin rehabilitering og utbygging til et fullverdig kulturhistorisk museum, og at Stortinget får seg forelagt egen sak vedrørende Hurtigrutemuseets framtid.

Forslag 15

Stortinget ber Regjeringen om å legge fram sak for Stortinget om behandling av U-864 så snart som mulig.

Forslag 16

Stortinget ber Regjeringen legge fram handlingsplan for håndtering av alle skipsvrak langs norskekysten.

Forslag 17

Stortinget ber Regjeringen legge fram egen sak til Stortinget om fjerning av vraket etter krysseren Murmansk som ligger utenfor Sørvær i Hasvik kommune.

Forslag 18

Stortinget ber Regjeringen legge fram sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i Revidert nasjonalbudsjett 2009.

Forslag 19

Stortinget ber Regjeringen utrede prosjektet Stad skipstunnel, eventuelt som OPS-prosjekt, og komme tilbake til Stortinget våren 2009 med en sak vedrørende Stad skipstunnel.

Forslag 20

Stortinget ber Regjeringen legge fram plan med tilhørende finansiering for nødvendig oppgradering og fornyelse av Kystverkets depotutstyr til oljevernberedskap, samt Kystverkets egne fartøyer for å forsterke oljevernberedskapen langs kysten.

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti:*Forslag 21*

Stortinget ber Regjeringen endre konsesjonsvilkårene for Moss Lufthavn Rygge slik at tak på antall passasjerer fjernes og åpningstid settes til kl. 06.00–

24.00. Ved forsinket ankomst tillates landing etter kl. 24.00.

Forslag 22

Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at arbeid med veitunnel gjennom Ulriken (E16 Arnatunnelen) gjennomføres som et offentlig-privat samarbeidsprosjekt (OPS-prosjekt).

Forslag 23

Stortinget ber Regjeringen legge til rette for at organisasjoner som driver med redningsarbeid, gis anledning til å benytte det nye nødnettet.

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre:

Forslag 24

Stortinget ber Regjeringen sørge for samordning av Bybaneprojektet i Bergen, jf. St.prp. nr. 75 (2004–2005) og Innst. S. nr. 94 (2005–2006), med utvikling av nærtrafikk med jernbane i Bergensregionen.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:

Forslag 25

Stortinget ber Regjeringen åpne for at førerprøve kan gjennomføres i regi av trafikkskoler som godkjennes for dette.

Forslag fra Fremskrittspartiet, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 26

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 fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 27

Stortinget ber Regjeringen legge til grunn krav om klimavennlig teknologi for alle nye riksvegferjer.

Forslag 28

Stortinget ber Regjeringen sørge for videre drift av Bratsbergbanen i samarbeid med Telemark fylkeskommune.

Forslag 29

Stortinget ber Regjeringen fremme en sak om tiltak for å styrke kollektivtrafikken i hele landet, herunder innføring av 50 pst. ungdomsrabatt.

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 30

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 31

Stortinget ber Regjeringen utrede muligheter for og effekter av å etablere et funksjonelt og avlastende system av ringveier som leder trafikk unna Oslo by, basert på rv 23, rv 35 og rv 120, alternativt rv 22.

Forslag 32

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om gjennomføring av forsøk med gratis riksveiferjer på ferjestrekninger i flere fylker.

Forslag 33

Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om riksveiferjesambandene som omfatter endring/utvidelse av kriteriene for klassifisering, samt omdisponering av ferjemateriell på basis av endring i veinett og drift av nye ferjer.

Forslag 34

Stortinget ber Regjeringen innarbeide bestemmelser om et juridisk ansvar i veitrafikkloven for ulykker som skyldes veiholder.

Forslag 35

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om et system for klassifisering og periodisk godkjenning av veinettet i Norge.

Forslag 36

Stortinget ber Regjeringen fjerne veilovens § 27 som gir adgang til å bruke bompengefinansiering av offentlig vei og av kollektivtrafikk.

Forslag 37

Stortinget ber Regjeringen legge frem en samlet oversikt over mål, strategier og tiltak vedrørende transportsikkerhet for hele samferdselssektoren.

Forslag 38

Stortinget ber Regjeringen opprette løpende statlig tilsyn med Bybaneprojektet i Bergen.

Forslag 39

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

Forslag 40

Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om finansieringsverktøy til bruk ved investeringer innenfor samferdselssektoren. Stortinget legger til grunn at dette skjer uavhengig av behandling av ny Nasjonal transportplan.

Forslag 41

Stortinget ber Regjeringen legge frem egen sak om trafikkveksten som skal legges til grunn ved utarbeidelse av ny Nasjonal transportplan.

Forslag 42

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 43

Stortinget ber Regjeringen på egnet måte orientere Stortinget om den eksterne evalueringen av Kystverkets håndtering av Server-aksjonen og de oppfølgingstiltak Fiskeri- og kystdepartementet finner nødvendig.

Forslag 44

Stortinget ber Regjeringen sørge for at alle offentlige aksjoner i offentlig regi knyttet til ulykker og utslipp, rutinemessig som en del av et fast evalueringsopplegg, også revideres av Riksrevisjonen.

Forslag 45

Stortinget ber Regjeringen fremme en sak som omhandler de økonomiske konsekvensene for kommunen og etatene i forbindelse med innføring og drift

av det nye nødnettet. Saken må også synliggjøre hvordan de eventuelle merutgiftene skal finansieres.

Forslag fra Høyre og Venstre:*Forslag 46*

Stortinget ber Regjeringen konkurranseutsette og omdanne Jernbaneverkets produksjonsvirksomhet så snart de markedsmessige forholdene ligger til rette for det, jf. nærmere omtale i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2 (2004–2005) og Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004–2005).

Forslag fra Høyre:*Forslag 47*

Stortinget ber Regjeringen etablere et vedlikeholdsfond til samferdselsformål på 40 mrd. kroner. Den årlige avkastningen skal komme i tillegg til ordinære bevilgninger, og benyttes til å møte utfordringene med det store etterslepet på vedlikehold av vei- og jernbanenettet.

Forslag fra Kristelig Folkeparti og Venstre:*Forslag 48*

Stortinget ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for utskifting av forurensende dieselferjer med miljøriktige gassferjer.

Forslag 49

Stortinget ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for trinnvis bygging av nye Ski stasjon.

Forslag 50

Stortinget ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for bygging av nytt dobbeltspor sørover i forlengelsen av dobbeltsporet mellom Sandnes og Stavanger.

9. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteens tilråding blir fremmet av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet.

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og det som står ovenfor, og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

Rammeområde 17 (Transport og kommunikasjon)

I

På statsbudsjettet for 2009 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Driftsutgifter	183 269 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .	<u>77 841 000</u>	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	1 186 920 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	<u>4 070 000</u>	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	<u>398 100 000</u>	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	<u>47 400 000</u>	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	<u>30 800 000</u>	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	<u>41 000 000</u>	
1070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Driftsutgifter	31 200 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .	<u>5 000 000</u>	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	113 600 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	<u>19 300 000</u>	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	<u>23 600 000</u>	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	<u>2 500 000</u>	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	18 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	<u>170 200 000</u>	
	72	Tilskudd til miljøvennlig transport, Transnova-prosjektet	<u>50 000 000</u>	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	<u>519 900 000</u>	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap.1310 post 70</i>	13 400 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	167 500 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	50 200 000	
1320		Statens vegvesen		
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., <i>kan overføres, kan nyttes under post 29, post 30, post 31 og post 72</i>	7 749 500 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	380 100 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 60 og post 72</i>	6 440 900 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	442 500 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	229 000 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 31</i>	17 700 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 776 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport, <i>kan overføres</i>	415 800 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen – Kirkenes	312 100 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 800 900 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i> ...	73 200 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	3 199 100 000	
1351		Persontransport med tog		
	60	Kompensasjon for ansvarsoverføring kjøp av persontransport med tog	10 200 000	
	70	Kjøp av persontransport med tog, <i>kan overføres</i>	1 714 500 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	37 300 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	169 100 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> .	11 500 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, <i>kan overføres</i> ...	24 500 000	
1560		Spesielle IKT-tiltak		
	22	Samordning av IKT-politikken, <i>kan overføres</i>	17 463 000	
1561		Internasjonalt IKT-samarbeid og utviklingsprogram		
	70	Tilskudd til internasjonale program, <i>kan overføres</i>	20 149 000	
1562		Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser		
	70	Tilskudd NorStella	1 062 000	
	71	Tilskudd til Nasjonalt kompetansesenter for fri programvare	4 176 000	
1563		IKT-sikkerhet		
	70	Tilskudd til Norsk senter for informasjonssikring (NORSIS)	4 176 000	
		Totale utgifter		30 304 726 000
Inntekter				
3456		Direktoratet for nødkommunikasjon		
	1	Brukerbetaling	4 563 000	
	2	Refusjoner	5 000 000	
4062		Kystverket		
	1	Gebyrinntekter	655 021 000	
	2	Andre inntekter	9 160 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Inntekter fra kioskdirift	520 000	
	7	Refusjoner	3 925 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 300 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	115 800 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	147 000 000	
	2	Diverse gebyrer	270 700 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	43 500 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	25 000 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	113 100 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	283 100 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	73 200 000	
	37	Anleggsbidrag	15 900 000	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse gebyrer	170 600 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	257 000 000	
5624		Renter av Svinesundsforbindelsen AS		
	80	Renter	40 000 000	
		Totale inntekter		2 235 389 000

II

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Justis- og politidepartementet i 2009 kan overskride bevilgningen under kap. 456 post 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 3456 post 2.

III

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2009 kan:

1. overskride bevilgningen under kap. 1062 postene 1 og 45 mot tilsvarende merinntekter under kap. 4062 postene 1 og 2.

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til dekning av salgsomkostninger forbundet med salget, oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

IV

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2009 kan overskride bevilgningen under kap. 1062 Kystverket, post 21 Spesielle driftsutgifter, med inntil 15 mill. kroner dersom det er nødvendig å sette i verk tiltak mot akutt forurensning uten opphold og før Kongen kan gi slikt samtykke.

V

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2009 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	287 mill. kroner
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

VI

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2009 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VII

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VIII

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

IX

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3

X

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 2 300 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 Statens vegve-

sen i St.prp. nr. 1 (2008–2009) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.

- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rassikring og post 60 Forsøk, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 9 900 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 500 mill. kroner.

XIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegerjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegerjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 11 600 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 1 650 mill. kroner.

XIV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1350		Jernbaneverket	
	23, 25 og 30	Drift, vedlikehold og investeringer	700 mill. kroner

XVI

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til jernbaneførmål utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

XVII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 Jernbaneverket i St.prp. nr. 1 (2008–2009) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 30 Investeringer i linjen, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnadsoverslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner.

XX

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan bestille materiell utover bevilgningen, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1380		Post- og teletilsynet	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XVIII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1350 Jernbaneverket, post 23 Drift og vedlikehold og post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som faller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

XIX

Restverdisikring for eksisterende materiell, oppgraderinger av eksisterende materiell og investeringer i nytt materiell

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet, for det materiellet som inngår i statens rammeavtale med NSB, i 2009 kan:

- gi NSB AS en restverdigaranti for bokførte verdier på inntil 2 974 mill. kroner.
- gi NSB AS ytterligere restverdigaranti på oppgraderinger og nyinvesteringer innenfor en ramme på inntil 3 525 mill. kroner.

XXI

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2009 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 4. desember 2008

Per Sandberg

leder og ordf. for kap. 1300 og kap. 4300

Karita Bekkemellem

ordf. for kap. 1320 postene 23, 30 og 60

Eirin Faldet

ordf. for kap. 1310, kap. 1311 og kap. 1314

Øyvind Halleraker

ordf. for kap. 1320 post 29

Trond Helleland

ordf. for kap. 1380, kap. 1561 og kap. 4380

Bård Hoksrud

ordf. for kap. 1062 postene 1 og 21 og kap. 4062

Irene Johansen

ordf. for kap. 456, kap. 1350, kap. 1560, kap. 1562, kap. 1563, kap. 3456 og kap. 4350

Jenny Klinge

ordf. for kap. 1320 post 31 og kap. 1320 post 72

Hallgeir H. Langeland

ordf. for kap. 1301 og kap. 1351

Torstein Rudihagen

ordf. for kap. 4320, kap. 4322 og kap. 5624

Jan Sahl

ordf. for kap. 1062 post 70 og kap. 1330 post 70

Arne Sortevik

ordf. for kap. 1313, kap. 1354 og kap. 4313

Tor-Arne Strøm

ordf. for kap. 1062 postene 30, 45 og 60

Borghild Tenden

ordf. for kap. 1070, kap. 4070, kap. 4312 og kap. 5619

Truls Wickholm

ordf. for kap. 1320 post 35 og kap. 1330 post 60

Vedlegg 1**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 3. november 2008****Statsbudsjettet 2009 – vegformål – endring i forhold til St.prp. nr. 1 (2008-2009)**

Jeg viser til Regjeringens forslag til statsbudsjett for 2009 for Samferdselsdepartementet.

I budsjettforslagets kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer er det under omtalen av investeringsprogrammet for stamveger lagt opp til en investeringsramme på ruten *E6 Nordkjosbotn – Kirkenes* med tilknytninger på 29 mill. kr. Innenfor denne rammen fullføres prosjektet Langnesbukta – Jansnes vest for Alta.

Videreføringen av E6 vest for Alta er ikke prioritert i forslaget til statsbudsjett for 2009. P.g.a. prosjektets viktighet både for befolkning og næringsliv

lokalt har jeg tatt initiativ til en dialog med Alta kommune og Alta kraftlag AL med tanke på et opplegg med forskuttering. Kommunen og kraftlaget har sagt seg villig til å forskuttere 15 mill. kroner i 2009, mot refusjon i 2010. På denne bakgrunn legger jeg nå til grunn at det også stilles til rådighet 15 mill. kroner i 2009 over Statens vegvesens budsjett, slik at samlet bevilgning til prosjektet blir 30 mill. kroner. Dette sikrer at den videre utbyggingen av E6 vest for Alta kan videreføres i 2009. De statlige midlene vil bli tilgjengelig for prosjektet gjennom midlertidige omdisponeringer fra andre tiltak/prosjekter på stamvegnettet. Jeg legger til grunn at dette ikke vil gå ut over fremdriften på prosjektene.

Vedlegg 2**Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråden til Stortinget, datert 26. november 2008****Oslopakke 3 - statsbudsjettet 2009 - bruk av bompengar til drift av kollektivtransport**

I St.prp. nr. 1 (2008-2009) er bruk av bompengar til drift av kollektivtransport i Oslopakke 3 omtalt på s. 97.

Det lokale forslaget til Oslopakke 3 har ei økonomisk ramme på 53,4 mrd. 2006-kr og er foresett gjennomført over ein 20-årsperiode frå 1. januar 2008. Det er lagt opp til at det skal nyttast om lag 20,5 mrd. kr til kollektivtrafikktiltak innfor den samla ramma for Oslopakke 3, dvs. nærare 40 pst. Av dette er det foreslått om lag 10,8 mrd. kr (dvs. om lag 20 pst. av pakka), til "økt tilskudd kollektivtransport" fordelt med 7,8 mrd. kr til drift av trikk, buss og T-bane i Oslo og Akershus og 3,0 mrd. kr til infrastruktur og materiell for T-bane og trikk i Oslo. På årsbasis inneber det lokale forslaget til Oslopakke 3 vel 1 mrd. kr til kollektivtrafikktiltak totalt, der om lag 540 mill. kr skal nyttast til "økt tilskudd kollektivtransport". Av desse er 390 mill. kr foresett til drift av tilbodsbe­trin­gar.

Som det går fram av St.prp. nr. 1 (2008-2009) er det foreslått til saman om lag 1 590 mill. kr til kollektivtrafikktiltak i Oslo og Akershus i 2009, inkl. tilskot til driftstiltak. Det er foreslått 290 mill. kr til driftstiltak, dvs. 100 mill. kr mindre enn det er lagt opp til i det lokale forslaget for Oslopakke 3. Som det òg går fram av St.prp. nr. 1 (2008-2009), vart det foresett at Statens vegvesen skulle ta initiativ overfor Oslo og Akershus til ei avklaring om korleis den totale løyvinga på 1 590 mill. kr skal prioriterast.

Statens vegvesen har teke initiativ til ei nærare avklaring av prioriteringane av bompengar til kollektivtiltak i Oslo og Akershus. Saka har vore drøfta i kontaktgruppa for Oslopakke 3. Denne kontaktgruppa består av fylkesordførar Nils Age Jegstad, byråid for samferdsel Peter N. Myhre og vegdirektør Terje Moe Gustavsen.

Oslo og Akershus er opptekne av at alle partar som står bak det lokale forslaget til Oslopakke 3 kjenner seg igjen i budsjettforslaget for 2009. Det vert derfor foreslått å overføre 100 mill. kr frå investeringsmidlar til Kolsås­bana til drift av kollektivtransporten i 2009. Dersom det på grunn av framdrift for arbeida på Kolsås­bana skulle bli behov for midlar til

Kolsås­bana, er det gjennom Oslo­pakke 3 trinn 1 opna for at det kan takast opp mellombelse lån.

Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen er etter dette samde om at den fore­slåtte ramma på om lag 1590 mill. 2009-kr til kollektivtrafikktiltak i Oslo og Akershus i St.prp. nr. 1 (2008-2009) vert disponert slik:

	Mill. 2009-kr
<i>Tilskot til kollektivtransport i Oslo og Akershus:</i>	
Bompengar til driftstiltak i Oslo og Akershus	390
Bompengar til re-investeringar på T-banen i Oslo	150
Sum	540
<i>Akershus (statlege midlar og anna finansiering):</i>	
Kolsås­bana	290
Knutepunkt og framkommelegheit	118,5
Sum	408,5
<i>Oslo (statlege midlar og anna finansiering):</i>	
Kolsås­bana	202
Tiltak på T-banen (stasjoner, tilgjengelegheit, tryggleik, hastigheit, fellestunnelen)	171
Knutepunkt og framkommelegheit	267
Sum	640
Sum statlige midlar og anna finansiering til kollektivtransport	1588,5

Eg føreset at Oslo og Akershus som eigarar av Ruter AS stiller krav om at driftsmidlane vert nytta i høve til intensjonane i veglova § 27 og Oslo­pakke 3 trinn 1, jf Ot.prp. nr. 15 (2007-2008) og St.prp. nr. 40 (2007-2008). Bompengar til drift av kollektivtransport skal i følge veglova sine reglar om bruk av bompengar til kollektivtransport, vere eit supplement til den ordinære innsatsen over offentlege budsjett og gi ei reell styrking av kollektivtilbodet i tråd med måla for dei aktuelle bompengepakke­ne.