



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2006-2007)

Budsjettinnstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 1 (2006-2007)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2007, kapittel under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justisdepartementet (rammeområde 18)



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2006-2007)

Budsjettinnstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 1 (2006-2007)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2007, kapittel under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justisdepartementet (rammeområde 18)

INNHold

1.	Sammendrag	5
1.1	Oversikt over budsjettforslaget	5
1.2	Stortingets vedtak om rammesum	7
2.	Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 18	7
2.1	Oppsummering av fraksjonenes bevilgningsforslag for rammeområde 18	7
3.	Generelt	12
3.1	Sammendrag	12
3.1.1	Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2006-2007): Samferdselsdepartementet	12
3.1.2	Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2006-2007): Fiskeri- og kystdepartementet - Kystforvaltning	16
3.1.3	Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2006-2007): Fornyings- og administrasjonsdepartementet	17
3.1.4	Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2006-2007): Justisdepartementet - (Nødnett)	17
3.2	Generelle merknader fra komiteen	18
3.2.1	Generelle merknader fra flertall i komiteen	18
3.2.2	Generelle merknader fra Fremskrittspartiet	18
3.2.3	Generelle merknader fra Høyre	24
3.2.4	Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti	26
3.2.5	Generelle merknader fra Venstre	29
4.	Justisdepartementet - Utdrag fra budsjettkapittel, samt komiteens merknader til dette	30
4.1	Kap. 456 Nødnett - felles radiosamband for nødetatene (jf. kap. 3456)	30
4.1.1	Sammendrag	30
4.1.2	Komiteens merknader	30
5.	Fiskeri- og kystdepartementet - Utdrag fra de enkelte budsjettkapitlene, samt komiteens merknader til disse	31
5.1	Kap. 1062 og kap. 4062 Kystverket	31
5.1.1	Sammendrag	31
5.1.2	Komiteens merknader	32
5.2	Kap. 1070 og 4070 Samfunnet Jan Mayen	35
5.2.1	Sammendrag	35
5.2.2	Komiteens merknader	35
6.	Samferdselsdepartementet - Utdrag fra de enkelte budsjettkapitlene, samt komiteens merknader til disse	35
6.1	Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet	35
6.1.1	Sammendrag	35
6.1.2	Komiteens merknader	35
6.2	Kap. 1301 Forskning og utvikling	36
6.2.1	Sammendrag	36
6.2.2	Komiteens merknader	36
6.3	Kap. 1310 Flytransport	38
6.3.1	Sammendrag	38
6.3.2	Komiteens merknader	38
6.4	Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	39
6.4.1	Sammendrag	39
6.4.2	Komiteens merknader	39
6.5	Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet	40
6.5.1	Sammendrag	40
6.5.2	Komiteens merknader	40
6.6	Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	41
6.6.1	Sammendrag	41
6.6.2	Komiteens merknader	41
6.7	Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	42

6.7.1	Sammendrag	42
6.7.2	Komiteens merknader	42
6.8	Kap. 1320 og 4320 Statens vegvesen	42
6.8.1	Sammendrag - Generelt	42
6.8.2	Komiteens merknader	42
6.8.2.1	Generelle merknader	42
6.8.2.2	Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	44
6.8.2.3	Post 24 (ny) Grusvegpakke	44
6.8.2.4	Post 29 Vederlag til OPS-prosjekt	45
6.8.2.5	Post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk	45
6.8.2.6	Post 31 Rassikring	59
6.8.2.7	Post 32 (ny) Trafikksikkerhetstiltak	60
6.8.2.8	Post 35 Vegutbygging i Bjørvika	60
6.8.2.9	Post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift	60
6.8.2.10	Kap. 4320 Statens vegvesen	62
6.9	Kap. 5624 Svinesundsforbindelsen AS	62
6.9.1	Sammendrag	62
6.9.2	Komiteens merknader	62
6.10	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	62
6.10.1	Sammendrag	62
6.10.2	Komiteens merknader	63
6.11	Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket	65
6.11.1	Sammendrag	65
6.11.2	Komiteens merknader	66
6.12	Kap. 1351 Persontransport med tog	70
6.12.1	Sammendrag	70
6.12.2	Komiteens merknader	70
6.13	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	71
6.13.1	Sammendrag	71
6.13.2	Komiteens merknader	71
6.14	Kap. 1370 Posttjenester	72
6.15	Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet	72
6.15.1	Sammendrag	72
6.15.2	Komiteens merknader	72
7.	Fornyings- og administrasjonsdepartementet - Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	73
7.1	Kap. 1508 Spesielle IT-tiltak	73
7.1.1	Sammendrag	73
7.1.2	Komiteens merknader	73
7.2	Kap. 1509 Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer	75
7.2.1	Sammendrag	75
7.2.2	Komiteens merknader	75
8.	Viktige oppfølgingsområder	75
8.1	Alternativ finansiering og organisering av infrastruktur	75
8.2	Transportsikkerhet	77
8.3	Samferdsel og miljø	77
8.4	Styring av store investeringsprosjekter	77
8.5	Nasjonal transportplan	78
8.6	Regulering av drosjenæringa	78
9.	Andre merknader satt fram under behandlingen i komiteen	79
9.1	Hurtigruteskipet "Gamle Finmarken"	79
9.2	Vedlikehold fylkesveger – Program for statlige lån med rentekompensasjon	79
9.3	Takstregulativ flyplasser	79
9.4	Trafikkflygerutdanningen i Norge	79
9.5	Alkolås	80
10.	Forslag fra mindretall	80
11.	Komiteens tilråding	92



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2006-2007)

Budsjettinnstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 1 (2006-2007)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2007, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justisdepartementet (rammeområde 18)

Til Stortinget

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Synnøve Brenden

Klemetrud, 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 18 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justisdepartementet.

1. SAMMENDRAG

1.1 Oversikt over budsjettforslaget

Rammeområde 18. Kapitler og poster under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Fornyings- og administrasjonsdepartementet og Justisdepartementet

90-poster behandles av finanskomiteen utenfor rammesystemet.

Tabellen viser budsjettforslaget fra regjeringen Stoltenberg II for rammeområde 18.

Kap. Post Formål		St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1-4
Utgifter i hele kroner		
<i>Justis- og politidepartementet</i>		
456	Nødnett - felles radiosamband for nødetatene	104 408 000
1	Driftsutgifter	96 527 000
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres	7 881 000
<i>Fiskeri- og kystdepartementet</i>		
1062	Kystverket	1 257 720 000
1	Driftsutgifter, kan nyttes under post 45	888 500 000
21	Spesielle driftsutgifter	3 750 000

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1-4
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	230 500 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	44 700 000
	46	Trafikksentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	19 670 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	30 100 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet	40 000 000
	72	Tilskudd omstilling, Secora, <i>kan overføres</i>	500 000
1070		Samfunnet Jan Mayen	28 200 000
	1	Driftsutgifter	28 200 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>			
1300		Samferdselsdepartementet	145 300 000
	1	Driftsutgifter	105 400 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål m.v.	19 200 000
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 300 000
1301		Forskning og utvikling mv.	174 500 000
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	16 600 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	146 300 000
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	11 600 000
1310		Flytransport	475 900 000
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	475 900 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	17 200 000
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	17 200 000
1313		Luftfartstilsynet	148 400 000
	1	Driftsutgifter	139 600 000
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	8 800 000
1314		Statens havarikommisjon for transport	37 300 000
	1	Driftsutgifter	37 300 000
1320		Statens vegvesen	14 849 500 000
	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>	6 770 400 000
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	340 000 000
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 696 700 000
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	321 000 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	390 000 000
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>	867 000 000
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 464 400 000
1330		Særskilte transporttiltak	424 500 000
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	157 200 000
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	267 300 000
1350		Jernbaneverket	5 466 900 000
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 175 800 000
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	71 500 000
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	2 219 600 000
1351		Persontransport med tog	1 598 500 000
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 598 500 000
1354		Statens jernbanetilsyn	34 800 000
	1	Driftsutgifter	34 800 000
1380		Post- og teletilsynet	226 600 000
	1	Driftsutgifter	169 000 000
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	14 700 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	20 400 000
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	22 500 000

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1-4
<i>Fornyings- og administrasjonsdepartementet</i>			
1508		Spesielle IT-tiltak	157 946 000
	22	Samordning av IT-politikken, <i>kan overføres</i>	30 899 000
	50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon, <i>kan overføres</i>	121 647 000
	70	Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser	1 400 000
	71	Tilskudd til Senter for informasjonssikring	4 000 000
1509		Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer	10 500 000
	70	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	10 500 000
		Sum utgifter rammeområde 18	25 158 174 000

Inntekter i hele kroner

Inntekter under departementene

4062		Kystverket	569 985 000
	1	Gebyrinntekter	561 565 000
	2	Andre inntekter	8 420 000
4070		Samfunnet Jan Mayen	3 605 000
	7	Refusjoner	3 605 000
4300		Samferdselsdepartementet	2 200 000
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 200 000
4313		Luftfartstilsynet	97 100 000
	1	Gebyrinntekter	97 100 000
4320		Statens vegvesen	420 000 000
	1	Salgsinntekter m.m.	135 000 000
	2	Diverse gebyrer	245 000 000
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	40 000 000
4350		Jernbaneverket	384 700 000
	1	Kjørevegsavgift	20 900 000
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	103 800 000
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	185 900 000
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	74 100 000
4380		Post- og teletilsynet	179 400 000
	1	Diverse avgifter og gebyrer	179 400 000

Renter og utbytte mv.

5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	294 400 000
	80	Renter	294 400 000
5624		Renter av Svinesundforbindelsen AS	30 000 000
	80	Renter	30 000 000
		Sum inntekter rammeområde 18	1 981 390 000
		Netto rammeområde 18	23 176 784 000

1.2 Stortingets vedtak om rammesum

Ved vedtak i Stortinget 28. november 2006 er netto rammebeløp for rammeområde 18 fastsatt til kroner 23 176 784 000, jf. Budsjett-innst. S. I (2006-2007). Rammen er meddelt komiteen i brev fra Stortingets presidentskap datert 28. november 2006. De bevilgningsforslagene som er satt fram i innstillingen bygger på denne rammen, jf. Stortingets forretningsorden § 19.

2. KOMITEENS HOVEDPRIORITERINGER FOR RAMMEOMRÅDE 18**2.1 Oppsummering av fraksjonenes bevilgningsforslag for rammeområde 18**

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

Komiteen viser til at det i etterfølgende tabell er laget en oversikt over forslag til bevilgning innenfor rammeområde 18 på kapittel- og postnivå.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til sine generelle merknader i punkt 3.2.1.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative forslag til ramme for rammeområde 18 i Budsjett-innst. S. I (2006-2007). Disse medlemmer har ikke justert sine primærstandpunkt etter Stortingets bevilgningsvedtak under rammeområde 18, og er derfor ikke inkludert i tabellen. Disse medlemmer viser til punkt 3.2.2 der primærstandpunktene til Fremskrittspartiet kommer fram.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative forslag til ramme for rammeområde 18 i Budsjett-innst. S. I (2006-2007). Disse medlemmer har ikke justert sine primærstandpunkt etter Stortingets bevilgningsvedtak under rammeområde 18, og er derfor ikke inkludert i tabellen. Disse med-

lemmer viser til punkt 3.2.3 der primærstandpunktene til Høyre kommer fram.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at Kristelig Folkepartis alternative ramme som var 39,5 mill. kroner høyere enn Regjeringens forslag, ikke ble vedtatt ved behandlingen av finansinnstillingen i Stortinget. Dette innebærer at dette medlem nå må forholde seg til den vedtatte (lavere) rammen. Dette medlem vil fremme forslag innenfor vedtatt ramme, og viser til egne generelle merknader under punkt 3.2.4 og til egne merknader under de ulike kapitler og poster for øvrig.

Komiteens medlem fra Venstre viser til at Venstres alternative ramme som var 180 mill. kroner høyere enn Regjeringens forslag, ikke ble vedtatt ved behandlingen av finansinnstillingen i Stortinget. Dette innebærer at dette medlem nå må forholde seg til den vedtatte (lavere) rammen.

Dette medlem vil fremme forslag innenfor vedtatt ramme, viser til sine generelle merknader i punkt 3.2.5 og til egne merknader under de ulike kapitler og poster for øvrig.

Regjeringens budsjettforslag og forslag til fordeling av tildelt ramme under rammeområde 18. Avvik i forhold til regjeringen Stoltenberg IIs forslag i parentes

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp	KrF	V
Utgifter (i hele tusen kroner)						
456		Nødnett - felles radiosamband for nødetatene	104 408	104 408	104 408	104 408
	1	Driftsutgifter	96 527	96 527	96 527	96 527
			(0)	(0)	(0)	(0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	7 881	7 881	7 881	7 881
			(0)	(0)	(0)	(0)
1062		Kystverket	1 257 720	1 257 720	1 257 720	1 257 720
	1	Driftsutgifter	888 500	888 500	888 500	888 500
			(0)	(0)	(0)	(0)
	21	Spesielle driftsutgifter	3 750	3 750	3 750	3 750
			(0)	(0)	(0)	(0)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	230 500	230 500	230 500	230 500
			(0)	(0)	(0)	(0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	44 700	44 700	44 700	44 700
			(0)	(0)	(0)	(0)
	46	Trafikksentral Nord-Norge	19 670	19 670	19 670	19 670
			(0)	(0)	(0)	(0)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	30 100	30 100	30 100	30 100
			(0)	(0)	(0)	(0)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	40 000	40 000	40 000	40 000
			(0)	(0)	(0)	(0)
	72	Tilskudd omstilling, Secora	500	500	500	500
			(0)	(0)	(0)	(0)
1070		Samfunnet Jan Mayen	28 200	28 200	28 200	28 200
			(0)	(0)	(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	28 200	28 200	28 200	28 200
			(0)	(0)	(0)	(0)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp	KrF	V
1300		Samferdselsdepartementet	145 300	145 300	145 300	141 500
				(0)	(0)	(-3 800)
	1	Driftsutgifter	105 400	105 400	105 400	101 600
				(0)	(0)	(-3 800)
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400	18 400	18 400	18 400
				(0)	(0)	(0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål m.v.	19 200	19 200	19 200	19 200
				(0)	(0)	(0)
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 300	2 300	2 300	2 300
				(0)	(0)	(0)
1301		Forskning og utvikling mv.	174 500	174 500	174 500	174 500
				(0)	(0)	(0)
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikk-sikkerhet mv.	16 600	16 600	16 600	16 600
				(0)	(0)	(0)
	50	Samferdselsforskning	146 300	146 300	146 300	146 300
				(0)	(0)	(0)
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede	11 600	11 600	11 600	11 600
				(0)	(0)	(0)
1310		Flytransport	475 900	475 900	475 900	475 900
				(0)	(0)	(0)
	70	Kjøp av innenlandske flyruter	475 900	475 900	475 900	475 900
				(0)	(0)	(0)
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	17 200	17 200	17 200	17 200
				(0)	(0)	(0)
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	17 200	17 200	17 200	17 200
				(0)	(0)	(0)
1313		Luftfartstilsynet	148 400	148 400	148 400	147 200
				(0)	(0)	(-1 200)
	1	Driftsutgifter	139 600	139 600	139 600	138 400
				(0)	(0)	(-1 200)
	22	Flyttekostnader	8 800	8 800	8 800	8 800
				(0)	(0)	(0)
1314		Statens havarikommisjon for transport	37 300	37 300	37 300	37 300
				(0)	(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	37 300	37 300	37 300	37 300
				(0)	(0)	(0)
1320		Statens vegvesen	14 849 500	14 849 500	14 849 500	14 824 500
				(0)	(0)	(-25 000)
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 770 400	6 770 400	6 670 400	6 770 400
				(0)	(-100 000)	(0)
	29	Vederlag til OPS-prosjekter	340 000	340 000	340 000	340 000
				(0)	(0)	(0)
	30	Riksveginvesteringer	4 696 700	4 696 700	4 696 700	4 671 700
				(0)	(0)	(-25 000)
	31	Rassikring	321 000	321 000	421 000	321 000
				(0)	(+100 000)	(0)
	35	Vegutbygging i Bjørvika	390 000	390 000	390 000	390 000
				(0)	(0)	(0)
	60	Forsøk	867 000	867 000	867 000	867 000
				(0)	(0)	(0)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 464 400	1 464 400	1 464 400	1 464 400
				(0)	(0)	(0)
1330		Særskilte transporttiltak	424 500	424 500	467 500	467 500
				(0)	(+43 000)	(+43 000)
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	157 200	157 200	200 200	200 200
				(0)	(+43 000)	(+43 000)
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	267 300	267 300	267 300	267 300
				(0)	(0)	(0)

Kap. Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp	KrF	V
1350	Jernbaneanverket	5 466 900	5 466 900	5 466 900	5 466 900
			(0)	(0)	(0)
23	Drift og vedlikehold	3 175 800	3 175 800	3 175 800	3 175 800
			(0)	(0)	(0)
25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen	71 500	71 500	71 500	71 500
			(0)	(0)	(0)
30	Investeringer i linjen	2 219 600	2 219 600	2 219 600	2 219 600
			(0)	(0)	(0)
1351	Persontransport med tog	1 598 500	1 598 500	1 598 500	1 598 500
			(0)	(0)	(0)
70	Kjøp av persontransport med tog	1 598 500	1 598 500	1 598 500	1 598 500
			(0)	(0)	(0)
1354	Statens jernbanetilsyn	34 800	34 800	34 800	33 700
			(0)	(0)	(-1 100)
1	Driftsutgifter	34 800	34 800	34 800	33 700
			(0)	(0)	(-1 100)
1380	Post- og teletilsynet	226 600	226 600	226 600	214 700
			(0)	(0)	(-11 900)
1	Driftsutgifter	169 000	169 000	169 000	157 100
			(0)	(0)	(-11 900)
22	Flyttekostnader	14 700	14 700	14 700	14 700
			(0)	(0)	(0)
45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	20 400	20 400	20 400	20 400
			(0)	(0)	(0)
70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	22 500	22 500	22 500	22 500
			(0)	(0)	(0)
1508	Spesielle IT-tiltak	157 946	157 946	157 946	157 946
			(0)	(0)	(0)
22	Samordning av IT-politikken	30 899	30 899	30 899	30 899
			(0)	(0)	(0)
50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon	121 647	121 647	121 647	121 647
			(0)	(0)	(0)
70	Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser	1 400	1 400	1 400	1 400
			(0)	(0)	(0)
71	Tilskudd til Senter for informasjonssikring	4 000	4 000	4 000	4 000
			(0)	(0)	(0)
1509	Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer	10 500	10 500	10 500	10 500
			(0)	(0)	(0)
70	Tilskudd	10 500	10 500	10 500	10 500
			(0)	(0)	(0)
Sum utgifter		25 158 174	25 158 174	25 201 174	25 158 174
			(0)	(+43 000)	(0)

Inntekter (i hele tusen kroner)

4062	Kystverket	569 985	569 985	569 985	569 985
			(0)	(0)	(0)
1	Gebyrinntekter	561 565	561 565	561 565	561 565
			(0)	(0)	(0)
2	Andre inntekter	8 420	8 420	8 420	8 420
			(0)	(0)	(0)
4070	Samfunnet Jan Mayen	3 605	3 605	3 605	3 605
			(0)	(0)	(0)
7	Refusjoner	3 605	3 605	3 605	3 605
			(0)	(0)	(0)
4300	Samferdselsdepartementet	2 200	2 200	2 200	2 200
			(0)	(0)	(0)
1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 200	2 200	2 200	2 200
			(0)	(0)	(0)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp	KrF	V
4313		Luftfartstilsynet	97 100	97 100	97 100	97 100
				(0)	(0)	(0)
	1	Gebyrinntekter	97 100	97 100	97 100	97 100
				(0)	(0)	(0)
4320		Statens vegvesen	420 000	420 000	463 000	420 000
				(0)	(+43 000)	(0)
	1	Salgsinntekter m.m.	135 000	135 000	135 000	135 000
				(0)	(0)	(0)
	2	Diverse gebyrer	245 000	245 000	288 000	245 000
				(0)	(+43 000)	(0)
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	40 000	40 000	40 000	40 000
				(0)	(0)	(0)
4350		Jernbaneverket	384 700	384 700	384 700	384 700
				(0)	(0)	(0)
	1	Kjørevegsavgift	20 900	20 900	20 900	20 900
				(0)	(0)	(0)
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	103 800	103 800	103 800	103 800
				(0)	(0)	(0)
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	185 900	185 900	185 900	185 900
				(0)	(0)	(0)
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	74 100	74 100	74 100	74 100
				(0)	(0)	(0)
4380		Post- og teletilsynet	179 400	179 400	179 400	179 400
				(0)	(0)	(0)
	1	Diverse avgifter og gebyrer	179 400	179 400	179 400	179 400
				(0)	(0)	(0)
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	294 400	294 400	294 400	294 400
				(0)	(0)	(0)
	80	Renter	294 400	294 400	294 400	294 400
				(0)	(0)	(0)
5624		Renter av Svinesundforbindelsen AS	30 000	30 000	30 000	30 000
				(0)	(0)	(0)
	80	Renter	30 000	30 000	30 000	30 000
				(0)	(0)	(0)
Sum inntekter			1 981 390	1 981 390	2 024 390	1 981 390
				(0)	(+43 000)	(0)
Sum netto			23 176 784	23 176 784	23 176 784	23 176 784
				(0)	(0)	(0)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp	KrF
Utgifter (i hele tusen kroner)					
1300		Samferdselsdepartementet	145 300	145 300	141 500
				(0)	(-3 800)
	1	Driftsutgifter	105 400	105 400	101 600
				(0)	(-3 800)
1313		Luftfartstilsynet	148 400	148 400	147 200
				(0)	(-1 200)
	1	Driftsutgifter	139 600	139 600	138 400
				(0)	(-1 200)
1320		Statens vegvesen	14 849 500	14 849 500	14 824 500
				(0)	(-25 000)
	30	Riksveginvesteringer	4 696 700	4 696 700	4 671 700
				(0)	(-25 000)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp	KrF
1330		Særskilte transporttiltak	424 500	424 500	467 500
				(0)	(+43 000)
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	157 200	157 200	200 200
				(0)	(+43 000)
1354		Statens jernbanetilsyn	34 800	34 800	33 700
				(0)	(-1 100)
	1	Driftsutgifter	34 800	34 800	33 700
				(0)	(-1 100)
1380		Post- og teletilsynet	226 600	226 600	214 700
				(0)	(-11 900)
	1	Driftsutgifter	169 000	169 000	157 100
				(0)	(-11 900)
		Sum utgifter	25 158 174	25 158 174	25 158 174
				(0)	(0)
Inntekter (i hele tusen kroner)					
		Sum inntekter	1 981 390	1 981 390	1 981 390
				(0)	(0)
		Sum netto	23 176 784	23 176 784	23 176 784
				(0)	(0)

3. GENERELT

3.1 Sammendrag

3.1.1 Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2006-2007): Samferdselsdepartementet

Regjeringa Stoltenberg II foreslår eit samferdselsbudsjett for 2007 på om lag 23,6 mrd. kroner, ein auke på 9,7 pst. eller om lag 2,1 mrd. kroner frå saldert budsjett 2006.

Budsjettet til samferdselsformål inneber eit kraftig løft av løyvingane til både veg og jernbane i samsvar med Soria Moria-erklæringa. Budsjettforslaget totalt for Statens vegvesen og Jernbaneverket tilsvare eitt års oppfølging av Stortingets vedtak ved behandlinga av Nasjonal transportplan (NTP) for 2006-2015. For å snu den uønskte trenden med aukande etterslep i vedlikehaldet, er det i budsjettet for 2007 avsett meir midlar til vedlikehald både for veg og jernbane enn lagt til grunn i Stortinget sitt NTP-vedtak. Med budsjettforslaget til veg og jernbane har Regjeringa gjort ein snuoperasjon for å få auka løyvingane til veg- og jernbaneinfrastruktur i samsvar med Stortinget sitt NTP-vedtak for 2006-2009.

VIKTIGE OPPFØLGINGSOMRÅDE

St.prp. nr. 1 (2006-2007) for Samferdselsdepartementet er i tillegg til å vere eit budsjettdokument 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.

Frå midten av 1990-talet og framover har det skjedd ei rekkje organisatoriske og andre endringar i samferdselssektoren, som gjer at det er nødvendig å sjå utover

dei årlege løyvingane over Samferdselsdepartementet sitt budsjett for å femne heilskapen i samferdselspolitikken. Dette har også ført til at ein ikkje kan sjå einseitig på løyvingane til samferdsel når ein skal vurdere kor mykje ulike regjeringar har satsa på sektoren.

SATSING PÅ KOLLEKTIVTRANSPORT I 2007

Budsjettframlegget for 2007 gir ein auke på 12,5 pst. frå saldert budsjett 2006 i løyvingar over statsbudsjettet som har verknad for kollektivtransport. Medrekna bompengar er auken på 15 pst.

Både staten og lokale styresmakter har eit ansvar for kollektivtrafikken. Staten har ansvaret for jernbana og for tilrettelegging for kollektivtransport langs riksvegane.

Regjeringa sin auka innsats på kollektivtransport i 2007 skjer i første rekke gjennom ei historisk høg satsing på løyvingane til jernbaneinfrastruktur. Forslaget om å frita skinnegåande transport frå elavgift vil også styrkje jernbanetransporten i forhold til biltransporten. Regjeringa har avsett 107,2 mill. kroner for 2007 til belønningsordninga, ein nedgang frå saldert budsjett 2006. Nedgangen må sjåast i samanheng med at Regjeringa har styrka kommuneøkonomien monaleg både i 2006 og i 2007, og den store auken i satsinga på jernbaneinfrastruktur.

I tillegg til statlege løyvingar og bompengar kjem fylkeskommunale midlar til lokal kollektivtransport, inkl. løyvingar til skule- og studentrabatt i lokal kollektivtransport. I 2005 løyvde fylkeskommunane/Oslo kommune meir enn 5,2 mrd. kroner til bilruter, fylkesvegferjer, båtruter, transport for funksjonshemma og sporvegs- og forstadsbaner. I Oslo kommune vart det

løyvd meir enn 1 mrd. kroner til kollektivtransporten i 2005.

Budsjettforslaget for Jernbaneverket for 2007 er på 5 466,9 mill. kroner, ein auke på 20,3 pst. frå saldert budsjett 200. Til investeringar i linja er auken på heile 50,3 pst. eller 742,6 mill. kroner frå saldert budsjett 2006. Dei auka løyvingane vil ha stor verknad både for person- og godstrafikken.

Løyvinga til investeringar gjer det mogleg med ei kraftig opptrapping av utbygginga til fire spor frå Lysaker mot Asker. Bygginga av eit nytt 5,6 km dobbeltspor på parsellen Lysaker-Sandvika kan starte i 2007. Ombygging av Lysaker stasjon vil også gi ein vesentleg betre kapasitet.

Regjeringa foreslår ein kraftig auke i løyvinga til utbygging av dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger. Det er planlagt anleggsstart hausten 2006. Prosjektet skal etter planen ferdigstillast desember 2010.

Regjeringa foreslår oppstart i arbeidet med utviding av Ski stasjon med to nye spor og ein midtplattform i 2007.

Til kjøp av persontransport med tog er det foreslått løyvd 1598,4 mill. Det er for 2007 lagt opp til eit nytt togtilbud mellom Oslo og Stockholm og mellom Oslo og Karlstad, samtidig som Nabotåget mellom Trondheim og Østersund videreførast basert på ein inngått kjøpsavtale mellom norske og svenske myndigheiter.

Regjeringa foreslår fritak frå elavgift for skinnegående transport frå 1. januar 2007.

Statens vegvesen har planlagt å bruke om lag 1 040 mill. kroner til tiltak for kollektivtransporten i 2007. Av dette er om lag 170 mill. kroner statlege løyvingar.

Det er planlagt å bruke 410 mill. kroner, inklusive bompengar, til kollektivtiltak i Oslo og området rundt i 2007. I Bergen og området rundt planlegg Statens vegvesen å nytte 520 mill. kroner inkl. bompengar til kollektivtiltak i 2007.

Dei største prosjekta er bygging av Bybana i Bergen og opprustinga av Kolsåsbanan i Oslo. Profilen på satsinga i 2007 ber preg av desse investeringane i baner.

Formålet med belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil i byområde, er å påvirke transportutviklinga i dei større byane slik at fleire vel kollektivtransport framfor eigen bil. Regjeringa foreslår ei løyving på 107,2 mill. kroner til ordninga i 2007. Belønningsordninga skal evaluerast i 2007.

BRA-programmet (Betre infrastruktur, Rullande materiell, Aktiv logistikkforbetring) for meir tilgjengeleg kollektivtransport vart presentert i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015. For å konkretisere verkemiddelbruk og tiltak under BRA-programmet, vart det utarbeidd ein fireårig handlingsplan, som vart presentert i januar 2006. Målet med planen er eit meir tilgjengeleg kollektivtilbod for alle, men med særleg fokus på menneske med nedsett funksjonsevne. Tilskotsordninga som er nærare omtalt under kap. 1330 Særskilde transporttiltak, er eit viktig verkemiddel under handlingsplanen for BRA, og Regjeringa vil avsetje 50 mill. kroner til ordninga i 2007.

Både i St.meld. nr. 26 (2001-2002) Bedre kollektivtransport, og i St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, blir verdien av eit koordinert og samanhengande kollektivtransportsystem for dei reisande framheva, og det blir slått fast at styresmakterne har eit ansvar for at slike system blir etablerte.

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å greie ut om det er mogleg å etablere eit landsdekkjande informasjonssystem for kollektivtransport. Arbeidet skal gjerast i samarbeid med dagens aktørar, og det skal takast omsyn til noverande løysingar.

Samferdselsdepartementet ser for seg ei gradvis utbygging av elektroniske billettsystem i Norge. Handbok 206 Elektronisk billettering dannar grunnlaget for prosessen med å etablere ein felles kortstandard for elektronisk billettering for all kollektivtransport i Noreg. Det blei vinteren 2006 starta eit prosjekt for å etablere ein spesifisering for forvaltinga av handboka. Prosjektet er gjennomført i regi av ei arbeidsgruppe som har som mål å ferdigstille utkast til spesifisering for drift og vedlikehald av handboka i 2006. Det er venta at spesifiseringen blir sendt ut på anbod for val av leverandør av desse tenestene i byrjinga av 2007.

FLYTTING AV LUFTFARTSTILSYNET OG POST- OG TELE- TILSYNET

Stortinget slutta seg til forslaget til regjeringa Bondevik II om at fleire statlege tilsyn skal flyttast ut av Oslo, jf. St.meld. nr. 17/Innst. S. nr. 222 (2002-2003) Om statlege tilsyn. Både Post- og teletilsynet og Luftfartstilsynet har sidan vedtaket teke utgangspunkt i ein framdriftsplan for flytteprosessen som skal sikre at tilsyna er etablerte i Lillesand og Bodø frå 1. januar 2007.

Arbeidet med å flytte Luftfartstilsynet til Bodø går etter planen. I løpet av 2007 er det forventa at normal arbeidsstyrke vil vere 148 tilsette, 115 i Bodø og 33 i Oslo. Inkludert forslag til løyving for 2007, vil dei totale flyttekostnadane omrekna til 2007 kroner, utgjere om lag 161,1 mill. kroner for Luftfartstilsynet. Dette talet ligg svært nær opp til dei første anslaga frå 2003 pluss dei ekstra kostnadene rekna til tiltaka omtala i St.meld. nr. 32 (2004-2005).

Arbeidet med flytting av Post- og teletilsynet til Lillesand er forseinka samanlikna med den opphavlege planen. Nytt bygg er forventa overlevert i midten av april 2007, og innflyttinga er planlagt frå og med midten av mai 2007. Budsjettforslaget inneber ein auka totalkostnad for flyttinga av Post- og teletilsynet. Inkludert forslaget til løyving for 2007 vil dei totale flyttekostnadene omrekna til 2007-kroner utgjere 104,9 mill. kroner eller 13,5 mill. kroner meir enn den opphavlege ramma frå 2003.

NASJONAL TRANSPORTPLAN

Kystverket, Statens vegvesen og Jernbaneverket har med bakgrunn i dei politiske prioriteringane som følgjer av Nasjonal transportplan 2006-2015, jf. St.meld. nr. 24/Innst. S. nr. 240 (2003-2004), utarbeidd etatsvise handlingsprogram basert på Stortinget si handsaming (Stortinget sitt NTP-vedtak).

I samband med Stortinget si handsaming av Nasjonal transportplan 2006-2015, vedtok Stortinget ei auka årleg ramme til både veg og jernbane med 1 mrd. kroner samanlikna med regjeringa Bondevik II sitt framlegg. I budsjettforslaget for 2007 foreslår Regjeringa ei løyving som inneber at dei økonomiske planrammene for veg og jernbane blir følgde opp for eitt år, når ein tar utgangspunkt i ei lik årleg fordeling av planrammene i planperioden. Budsjettforslaget inneber såleis både for veg og jernbane totalt sett ei oppfølging av Stortinget sitt NTP-vedtak for året 2007, medan det gir ei oppfølging av Nasjonal transportplan 2006-2009 etter to år på 48,6 pst. For å snu trenden med stadig aukande etterslep i vedlikehaldet, foreslår Regjeringa å prioritere eit auka vedlikehald utover Stortinget sitt NTP-vedtak. Etterslepet etter to år til Stortinget sitt NTP-vedtak er knytt til investeringane.

I tillegg til dei statlege midla, kjem middel frå brukar- og alternativ finansiering. For Kystverket er det foreslått 0,6 mill. kroner i brukarfinansiering, medan det for annan finansiering av riksvegnettet er foreslått 5 300 mill. kroner for 2007.

I budsjettframlegget for 2007 har Samferdselsdepartementet prioritert drift og vedlikehald både for veg og jernbane. Dette er naudsynt for å ta vare på verdien av investert kapital i veg- og jernbanenettet og ut frå omsyn til trafikksikkerleiken. Av veginvesteringane er rassikring særleg høgt prioritert.

På bakgrunn av den nye rettleiaren frå Finansdepartementet gav Samferdselsdepartementet i februar 2006 retningslinjer for bruk av kalkulasjonsrenta i transportsektoren. Kalkulasjonsrenta er no i utgangspunktet 4,5 pst. for alle prosjekt i transportsektoren.

TRANSPORTTRYGGLIK

Regjeringa prioriterer transporttryggleik svært høgt. Til grunn for trafikksikkerleikspolitikken ligg ein visjon om at det ikkje skal skje transportulykker med drepne eller livsvarig skadde. Nullvisjonen inneber at regelverket for framferd, som trafikkreglar og opplæring, utforming av transportmiddel og infrastruktur skal utformast på ein måte som fremjar trafikksikker framferd, og i så stor grad som mogleg gi vern mot at feilhandlingar fører til dødsfall eller varige skadar.

Regjeringa legg i arbeidet med tryggleik vekt på å utarbeide ein heilskapleg politikk, for å sikre eit trygt og robust transportnett.

Sjølv om dei er ulike, har alle sektorane ei felles utfordring i å førebyggje større ulykker. M.a. av den grunn har mandatet til Statens havarikommisjon for transport blitt utvida frå å omfatte sivil luftfart og jernbane til også å omfatte vegtransport. Med budsjettforslaget for 2007 blir det lagt grunnlag for å utvide kommisjonen sitt ansvarsområde til også å omfatte sjøtransport frå 1. juli 2008.

Med bakgrunn i tryggleiksutfordringane innan vegsektoren vil Samferdselsdepartementet nytte om lag 500 mill. kroner til særskilde tiltak for trafikksikkerleik i 2007 innanfor Statens vegvesen sitt ansvarsområde, som bygging av midtrekkverk, veglys, utbetring av kurver og kryss, montering av rekkverk, betring av

kryssingsalternativ for fotgjengarar og syklistar, fjerning av hindringar utanfor vegbana m.m.

Departementet meiner det er behov for ei raskare utbygging av det høgtrafikkerte vegnettet til fire felt, m.a. for å betre trafikksikkerleiken.

Innanfor drift og vedlikehald vil trafikksikkerleik òg bli prioritert i 2007.

Regjeringa vektlegg også tiltak retta mot trafikantar og køyretøy. Innanfor desse områda vil det særleg bli satsa på auka kontrollaktivitet og informasjons- og kampanjearbeid i tillegg til å betre tilbodet på tenestene for publikum.

For å betre trafikantane si respekt for fartsgrensene vil Samferdselsdepartementet be Vegdirektoratet om å sende ut på høyring ei utgreiing om å auke fartsgrensa til 110 km/t på dei beste og tryggaste vegane.

Verknader av planlagde tiltak i 2007 innanfor ansvarsområdet til Statens vegvesen, er utrekna til om lag 20 færre drepne eller skadde i vegtrafikken i forhold til i 2006. Samla for dei to åra 2006 og 2007 vil dette gi ei måloppnåing på 35 pst. i forhold til handlingsprogrammet for 2006-2009. Innsatsen for å betre trafikksikkerleiken må difor trappast opp dei to siste åra av perioden om ein skal nå måla i Nasjonal transportplan.

Regjeringa vil også starte utgreiingar med sikte på å få innført ei nullgrense for illegal narkotika i vegtrafikklova, samt faste legale påverknadsgrenser for ein del andre vanlege stoff tilsvarande det som i dag gjeld for alkohol.

SAMFUNNSTRYGGLIK OG VERNEBUING INNAN SAMFERDSELSSEKTOREN

Regjeringa legg i arbeidet med samfunnstryggleik og vernebuing vekt på å utarbeide ein heilskapleg politikk for å sikre eit robust transportnett i normalsituasjon og i krise. Samferdselsdepartementet sitt arbeid med førebyggjande samfunnstryggleik og vernebuing tek utgangspunkt i dei måla, oppgåver og prioriteringar som er gitt i St.meld. nr. 37 (2004-2005) Flodbølgekatastrofen i Sør-Asia og sentral krisehandtering, jf. Innst. S. nr. 265 (2004-2005), St.meld. nr. 39 (2003-2004) Samfunnssikkerhet og sivilt-militært samarbeid, jf. Innst. S. nr. 49 (2004-2005), og St.meld. nr. 17 (2001-2002) Samfunnssikkerhet, jf. Innst. S. nr. 9 (2002-2003).

Samfunnstryggleik og vernebuing er basert på prinsippa om ansvar, nærleik og likskap. Ansvarsprinsippet inneber at den etat som har ansvar for eit fagområde i ein normalsituasjon også har ansvaret for å handtere ekstraordinære hendinger på området. Samferdselsdepartementet har til oppgåve å sikre at det sivile samfunn sine behov for transport og kommunikasjon under fredskrises, vernebuing og krig i størst mogleg grad vert dekkja. Samferdselsdepartementet vil vidareføre arbeidet med å sikre at ein har eit robust transportnett innan bane, veg, luft og tele.

Tildelingane av løyvingar til oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik og vernebuing i samferdselssektoren skal prioriterast innan etatane sine ordinære budsjett.

Det blir i tillegg sett av midlar over Samferdselsdepartementet sitt eige budsjett til m.a. øvingar innan luftfart, post og hamner, til transportvernebuingsordninga, samt til utgreiingar, analyser, planverk, samøvingar m.m., for å take vare på den overordna vernebuinga på tvers av samferdselsgreinene.

Samferdselsdepartementet arbeider kontinuerleg for å betre grunnlaget for det strategiske arbeidet med samfunnstryggleik og vernebuing i samferdselssektoren.

Samferdselsdepartementet starta våren 2005 opp eit prosjekt for overordna risiko- og sårbarheitsanalyse i samferdselssektoren, SAMROS. Prosjektet blir ferdigstilt hausten 2006. Formålet med risiko- og sårbarheitsanalysen var å utarbeide ein strategi for samfunnstryggleik og vernebuing innan samferdselssektoren, medrekna oppfølging av samfunnskritisk infrastruktur. SAMROS-prosjektet har gitt departementet ei betre innsikt i det nasjonale risiko- og sårbarheitsbiletet. Departementet vil i løpet av 2007 følgje opp tilrådingane frå arbeidsgruppa. Det er m.a. behov for meir felles planlegging av tiltak for vernebuing mellom dei ulike samferdselsgreinene.

KJØP AV SAMFERDSELSTENESTER

I statsbudsjettet for 2007 er det til saman foreslått statleg kjøp av tenester for om lag 3,8 mrd. kroner, ein oppgang på 144 mill. kroner eller 3,9 pst. frå saldert budsjett 2006.

Om lag 42 pst. av totalbeløpet avsett til statleg kjøp av samferdselstenester i 2007, går til ordninga med kjøp av persontransporttenester med tog, som gjeld direkte kjøp frå NSB AS og NSB Anbud AS for persontransport på Gjøvikbanen. Ordninga har i fleire år auka utover vanleg prisstigning, men løyvinga i 2007 er om lag som i 2006. Forslaget om å fjerne elavgift for skinnegåande transport gir direkte innsparingar for jernbaneselskapa. Innsparinga som kan knytast til kjøp av persontransporttenester frå NSB vil bli teke omsyn til i ny avtale mellom staten og NSB om kjøp av persontransporttenester med tog. Den andre store kjøpsordninga, kjøp av riksvegferjetenester, har også auka kraftig over fleire år, mest på grunn av høg oljepris. Årsaka til auken i 2007 er m.a. kompensasjon for innføring av NO_x-avgift.

Det er som for 2006 ikkje foreslått statleg kjøp av posttenester i 2007. Det inneber at Posten Norge AS for 2007 må dekkje kostnadene ved dei bedriftsøkonomisk ulønsame posttenestene, basert på einerettsoverskotet. Regjeringa vil vurdere kjøp av posttenester i framtida i samanheng med kjøp av ulønsame banktenester i postnettet.

ALTERNATIV FINANSIERING OG ORGANISERING AV INFRASTRUKTUR

For 2006 er det føresett at om lag 4,3 mrd. kroner vil bli stilt til disposisjon frå bompengeselskapa. For 2007 er bidraget venta å bli om lag 4,8 mrd. kroner. Til samanlikning utgjer forslaget til ordinære statlege midlar til veginvesteringar om lag 6,2 mrd. kroner. Samla løyving til Statens vegvesen for 2007 er i overkant av 14 mrd. kroner.

Kostnadene for innkrevjing av bompengar har dei siste åra vore om lag 10 pst. av bompengeinntektene. Utvikling av ny og meir effektiv teknologi for innkrevjing av bompengar vil gi ein reduksjon i kostnadene.

Det er gjennom handsaminga av St.meld. nr. 46 (1999-2000) lagt opp til at det skal gjennomførast tre prøveprosjekt for OPS (offentleg-privat samarbeid).

Departementet vil no gjennomføre ei samla vurdering av erfaringane med bruk av OPS. Denne vurderinga vil vere eit grunnlag for å vurdere om og ev. korleis ein skal nytte slike type ordningar i framtida for å sikre best mogleg gjennomføring av veg- og jernbaneanlegg.

STYRING AV STORE INVESTERINGSPROSJEKT

Finansdepartementet underteikna 10. juni 2005 ein ny rammeavtale for ordninga med ekstern kvalitetssikring av statlege investeringsprosjekt med kostnadsoverslag over 500 mill. kroner. Ordninga består av to ulike delar, KS1 og KS2. Nærmare omtale av ordninga er gitt under kap. 1630 i Finansdepartementets St.prp. nr. 1 (2006-2007).

KS1 vil omfatte ei kvalitetssikring før forprosjekteringa av eit prosjekt startar. KS1 har inntil vidare ikkje vorte teken i bruk i samferdselssektoren. Prosjekt som vert teken inn i Nasjonal transportplan 2010-2019 vil med nokre unntak verte omfatta av ordninga med KS1.

KS2 omfattar ei kvalitetssikring av kostnader og uvisse for eit prosjekt. Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet vil ved behov utvide KS2 med ei vurdering av trafikkgrunnlag og finansieringsopplegg, spesielt vil det vere tilfellet for bompengeprojekt og prosjekt der finansieringsopplegget omfattar alternativ bruk av ferjetilskot.

Formålet med KS2 er å leggje til rette for god kostnadsstyring av store prosjekt.

Frå 2006 vart det sett i verk ei ordning for etterprøving av store prosjekt innanfor samferdsel. Ordninga omfattar etterprøving av dei føresetnadene som blir lagt til grunn for prosjekt over 200 mill. kroner fem år etter at dei er opna for trafikk.

REGULERING AV DROSJENÆRINGA

Den tidlegare samferdselslova vart avløyst av lov av 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy (yrkestransportlova) frå 1. januar 2003. I forarbeidet til lova, jf. Ot.prp. nr. 74(2001-2002), vart det m.a. vist til at departementet ville vurdere verknader av endringar i rammevilkår som t.d. utviding av løyvedistrikt, konkurrerande sentralar og fri prissetjing før ein kom tilbake til spørsmålet om behovsprøving av drosjeløyve.

Departementet vil kontinuerleg vurdere tiltak som kan betre drosjetenestene, og vil ev. kome tilbake til Stortinget på eigna måte.

SELSKAP EIGD AV SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Samferdselsdepartementet står i dag som eineiegar av fire selskap; Avinor AS, NSB AS, BaneService AS og Posten Norge AS. I ei ny og varsla stortingsmelding frå Nærings- og handelsdepartementet vil Regjeringa

gjere nærare greie for sin politikk i spørsmål om eigarskap, inkl. selskapa underlagt Samferdselsdepartementet.

SÆRSKILTE OMTALAR

Forskning og utvikling

For 2007 gjer departementet framlegg om å flytte midla til rasjonell transport og miljøvenleg teknologi (kap. 1301 post 70) over til posten for samferdselsforskning (post 50) fordi alle desse midla no går til forskningsprogrammet RENERGI i regi av Norges forskningsråd. Med dette får samferdselsforskning ei løyving på 146,3 mill. kr.

Regjeringa ønskjer å styrkje forskinga innanfor informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT). Sentrale delar av dette forskingsområdet er omfatta av departementet sitt sektoransvar for telekommunikasjonar og transport. I den nasjonale forskingspolitikken blir internasjonalt forskningssamarbeid og forskning retta mot innovasjon og nyskaping også prioritert høgt. Norske forskingsmiljø innanfor tele- og transportforskning har hevda seg svært bra internasjonalt, ikkje minst i EU sine rammeprogram for forskning.

Regjeringa arbeider for digital allemannsrett og utvikling av eit inkluderande informasjonssamfunn over heile landet. Formålet med telekommunikasjonsforskninga er å styrkje grunnlaget for ei vidare utvikling av avansert teleinfrastruktur og avanserte teletenester, samt å auke innsikta i samfunnsmessige verknader av ny teknologi.

Samferdselsdepartementet ynskjer også å understreke viktigheita av forskning som tek opp problemstillingar knytt til nye breibandsteknologiar som kan medverke til å nå målet om breiband til alle, og nye tenester og brukargrensesnitt som kan vere med på å minske dei digitale skilja i samfunnet, slik at IKT blir tilgjengeleg for alle.

Sektoransvaret for teleforskning blir i første rekke følgt opp gjennom finansiering av program i regi av Norges forskningsråd.

Det er behov for ei sterkare satsing på kunnskap om næringslivet sin transport og intelligente transportsystem (ITS). Samferdselsdepartementet har derfor bede Norges forskningsråd om å utvikle eit fagleg grunnlag for eit nytt forskningsprogram om næringslivets transporter og ITS. Første runde med utlysingar blir hausten 2006.

Departementet ønskjer å vidareføre den sterke satsinga på utvikling av hydrogen og biodrivstoff for transportsektoren. Satsinga skal for det meste rettast inn mot prosjekt som kan gjere det lettare å ta i bruk hydrogen, biodrivstoff og nullutsleppsteknologi og er ein del av den nasjonale hydrogenstrategien.

Det pågår vidare eit nært samarbeid mellom transportetatane om utvikling av modellar for person- og godstrafikk. Modellen for persontrafikk skal i 2006 testast slik at han kan nyttast i arbeidet med planlegginga av transportnettet i Noreg. I 2006 vil etatane også arbeide med analysar av korleis intermodale godsterminalar kan gjerast meir effektive og sjå nærmare på

kva rolle etatane kan spele for å få meir godstransport frå veg til sjø og bane.

Samferdsel og miljø

Regjeringa legg stor vekt på å avgrense miljølempa ved transport. Miljøutfordringane er særleg knytt til klimaendringar, luftforureining og støy, vern og bruk av biologisk mangfald, kulturminne og kulturmiljø. Kostnadseffektive og samordna verkemiddel er naudsynt for å møte miljøutfordringane. Redusert bruk av privatbil i byområda er viktig for å redusere miljølempa ved transport, og ein større del av persontransporten bør skje ved hjelp av kollektive transportmiddel.

Tverrsektorielle, fortrinnsvis økonomiske, verkemiddel som til dømes avgifter og kvoter er best egna til å avgrense globale og regionale miljøproblem. Bensin, autodiesel og andre mineraloljer er difor pålagt CO₂-avgift og SO₂-avgift. Frå 2007 blir det innført ei ny NO_x-avgift for at Noreg skal klare pliktene etter Göteborgprotokollen.

Transport av gods og personar med elektrisk bane fører ikkje med seg utslepp som påverkar miljøet regionalt og lokalt. Regjeringa gjer framlegg om å fjerne elavgifta for skinnegående transport frå 1. januar 2007, og dette vil verke positivt når det gjeld å overføre gods- og persontransport frå veg til bane.

Regjeringa vil fremje ei stortingsmelding våren 2007 der sektorvise klimahandlingsplanar, m.a. for samferdselssektoren, blir omtalt.

Frå 2007 blir fem nye gassferjer sette i drift i Rogaland og Hordaland, og dette gir ca. 10 pst. reduksjon i NO_x-utsleppa frå riksvegferjene.

Innførte og nye avgasskrav til køyretøy frå 2005-2009 vil gi ytterlegare reduserte utslepp frå vegtrafikken.

Regjeringa foretar no ei vurdering av det nasjonale støymålet og ambisjonsnivået for innandørs støy i forskrifta om avgrensing av forureining. Det blir også arbeidd med ein handlingsplan for å redusere støyplagene.

Likestilling i transportsektoren

Samferdselsdepartementet er opptatt av korleis ein kan ivareta likestilling mellom kjønna gjennom transportpolitikken. I samband med at Nasjonal transportplan for 2010-2019 skal legjast fram i desember 2008, har Samferdselsdepartementet sett i gang ei utgreiing om kva transportpolitikken har å seie for likestilling mellom kjønna.

3.1.2 Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2006-2007): Fiskeri- og kystdepartementet - Kystforvaltning

Kystforvaltning utgjer om lag 43 pst. av Fiskeri- og kystdepartementets totale budsjett. Departementets arbeid på området omfatter blant annet sjøsikkerhet, oljevernberedskap og navigasjonspolitik, sjøtransport og havnepolitikk. Programkategori 16.60 Kystforvaltning omfatter drift, vedlikehold og investeringar 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 aktiviteter finansieres over departementets administrasjonsbudsjett kap. 1000, mens Kystverkets aktiviteter finansieres over kap. 1062 Kystverket.

Fiskeri- og kystdepartementets hovedprioriteringer under programkategori 16.60 er å planlegge og utvikle en infrastruktur for sjøtransport og som legger til rette for økt verdiskaping for sjøtransport, og som legger til rette for økt verdiskaping gjennom en kostnadseffektiv transport for næringslivet. Det er avgjørende at sikkerheten ivaretas og at det er god beredskap for å begrense skadevirkningene ved akutt forurensning. Arbeidet med regelverksforenkling, brukerorientering og fornying av forvaltningen har høy prioritet.

Det foreslås å styrke Kystverkets budsjett med 13,5 mill. kroner knyttet til arbeidet med å følge opp internasjonale krav til sikkerhetstiltak som skal gjennomføres i havneanlegg som betjener skip i internasjonal fart. Det foreslås at disse kostnadene finansieres av brukerne ved at det innføres en årsavgift for de havneterminalene som er omfattet av regelverket. Budsjetteknisk posteres den nye årsavgiften som en ny sektoravgift som legges på nytt kap. 5575 Sektoravgifter under Fiskeri- og kystdepartementet.

Bevilgningen til utbygging av fiskerihavner og tilskudd til kommunale fiskerihavner foreslås videreført på samme nivå som i 2006. Det foreslås å øke bevilgningen til Kystverket med 3,6 mill. kroner som en kompensasjon for kostnader til NO_x-avgift for etatens fartøyer. Det fremmes forslag om en bevilgning på 19,67 mill. kroner til utbygging av trafikksentralen i Vardø i tråd med investeringsplanen. 2007 er det første driftsåret til trafikksentralen, og avsettinga til driftskostnader foreslås derfor økt med om lag 5,5 mill. kroner.

Havne- og farvannsloven er under revisjon i Fiskeri- og kystdepartementet, og et høringsutkast forventes sendt ut i løpet av høsten 2006.

Kostnadsoverslaget for utbygging for en skipstunnel gjennom Stad er indeksjustert til 2005-priser. Dette gir et kostnadsoverslag på 1,14 mrd. kroner (inkl. mva.). Samlet anslag for driftsutgifter er økt fra 2,5 mill. kroner til 5,0 mill. kroner. Regjeringen vil forelegge saken for Stortinget på egnet måte.

Regjeringen går inn for å videreføre driften ved de fire norske Loran-C-stasjonene ut 2009. Bakgrunnen er en fornyet interesse for dette bakkebaserte navigasjonssystemet i Europa som et backup-system for satellittbaserte navigasjonshjelpemidler.

Gjennom Soria Moria-erklæringen har Regjeringen varslet en samlet vurdering av alle gebyrer og avgifter innen sjøtransport slik at sjøtransporten gis like konkurransevilkår med landtransport. Målsettingen er at mer gods fraktes sjøvegen.

Det arbeides med en gjennomgang av Kystverkets gebyrer med sikte på ferdigstilling i 2007. I arbeidet blir det sett nærmere på konsekvensene ved ulike løsninger for fastsetting av gebyrer, i forhold til de ulike tjenestenes kostnadsstruktur samt fordelingsmessige hensyn.

Det er også andre avgifter og gebyrer som belastes sjøtransporten, og som har innvirkning på transportsektoren som helhet. Det er derfor naturlig at en helhetlig gjennomgang av gebyrer og avgifter innen sjøtransport ses i sammenheng med rulleringen av Nasjonal transportplan.

3.1.3 Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2006-2007): Fornyings- og administrasjons- departementet

Regjeringa ser på Informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT) som eit av dei sentrale verke-midla i arbeidet med å fornye offentleg sektor og for å tilby brukartilpassa offentlege digitale tenester. Regjeringa vil i løpet av 2006 leggje fram ei eiga melding for Stortinget om IKT. Det er første gong ei regjering legg fram ei brei, heilskapleg melding om IKT og informasjonssamfunnet.

Utbygging av breiband til heile landet gjer det mogleg å få til ny næringsverksemd og utvikling, og fjernar i stor grad dei avstandsulempar som måtte fin-nast. Å sikre alle tilbod om tilknytning til breiband, vil difor vere eit tiltak både for å betre kåra for næringsli-vet i Noreg, og å gjere det mogleg for alle innbyggjarar å nytte offentlege elektroniske tenester.

Soria Moria-erklæringa slår fast at Noreg skal vere mellom dei fremste landa i verda til å ta i bruk og utvikle elektronisk kommunikasjon. Erklæringa har også som mål at heile landet skal ha tilbod om tilkny-ting til breibandsnett innan utgangen av 2007. Brei-bandsdekninga er i oktober 2006 om lag 95 pst. og framleis aukande. For å nå målet vil det likevel vere område med særskilde behov for stimulering av brei-bandsutviklinga. Regjeringa vil understøtte den mar-knadsbaserte breibandsutbygginga gjennom ei utvi-ding og tilpassing av den allereie eksisterande Høykomordninga. Modellen byggjer på tilskott etter søknad, og for å sikre størst mogleg grad av samord-ning vil fylkeskommunane oppmodast til å ta ei sam-ordnande rolle i sine område. Dette vart gjort i sam-band med den auka løyvinga på 50 mill. kroner til breiband då Stortinget handsama St.prp. nr. 66 (2005-2006). Medrekna tilleggsloyvinga er den samla løy-vinga til Høykom i 2006 om lag 119 mill. kroner.

For 2007 legg Regjeringa opp til ei total løyving på nær 122 mill. kroner, den største løyvinga til Høykom noko sinne. Av desse midlane vil 100 mill. kroner øyre-merkjast distriktsområde utan eksisterande breibands-tilbod.

3.1.4 Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2006-2007): Justisdepartementet - (Nødnett)

Dagens separate radiosamband i politiet, brannvese-net og helsevesenet bygger på gammel analog tekno-

logi. Etableringen av ett nytt felles radiosamband for nøds- og beredskapsstatene - nødnett - skal sikre at etatenes teknologi tilfredsstiller operative og sikkerhetsmessige krav. Dette er viktig for politiet, der utskifting av gammelt utstyr er nødvendig for å styrke samfunnets evne til å møte organisert kriminalitet og terrortrusler. Tilsvarende er et nytt felles radiosamband en nødvendighet for håndtering av store ulykker og naturkatastrofer. Første utbyggingsområde av det felles radiosambandet for nødstatene; politi, brann og helse (nødnett) planlegges ferdig utbygget i løpet av 2007.

3.2 Generelle merknader fra komiteen

3.2.1 *Generelle merknader fra flertall i komiteen*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, konstaterer at regjeringen Stoltenberg II legger opp til en historisk satsing på samferdsel i budsjettforslaget. Det er første gang at noen regjering innfrir løftene og målene i Nasjonal transportplan totalt sett for Statens vegvesen og Jernbaneverket. Satsingen er helt i tråd med Soria Moria-erklæringen, Regjeringens politiske plattform.

Flertallet mener det er viktig å skape en positiv utvikling i hele landet og er derfor tilfreds med satsingen på samferdsel. Hovedmålene i samferdselspolitikken skal være økt trafikksikkerhet, en mer miljøvennlig transport, regional utvikling og et effektivt og tilgjengelig transportsystem for hele landet. Samferdsel er en viktig forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursutnyttelse. Det offentlige har ansvar for at det er et godt og moderne kommunikasjonsnett i hele landet.

Flertallet vil peke på at lave bevilgninger har i flere år ført til mangelfullt vedlikehold av veger og jernbane. Derfor løftes dette nå opp. Bevilgninger til vegvedlikehold øker med 500 mill. kroner eller 25 pst. Det er svært viktig for å ta vare på vegkapitalen. På jernbane øker budsjettet til vedlikehold med 15 pst. til 1,34 mrd. kroner. Selv om det fortsatt er mange store utfordringer på vedlikeholdssiden, mener flertallet at Regjeringens offensiv bringer oss fra en negativ til en positiv utvikling når det gjelder vedlikehold av denne infrastrukturen.

Flertallet mener samtidig at mange former for transport medfører miljøproblemer. Forbrenning av olje og gass fører til utslipp av klimagassen CO₂, og vegtrafikken er den dominerende kilden til lokal luftforurensning og støy. I byer og bynære områder er det derfor viktig at satsing på samferdsel innebærer en styrking av kollektivtrafikken, inklusiv jernbane, for å møte miljøutfordringene. Budsjettforslaget representerer en samlet økning av bevilgningene til kollektivtransport på 12,5 pst.

Flertallet mener all transport i Norge skal være trygg, og forutsetter at Regjeringen vil styrke arbeidet med nullvisjonen som sier at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skade i trafikken.

Flertallet vil peke på at det er et mål å oppnå en overføring av gods fra veg til båt og bane, og at et virkemiddel er utjevning av avgifter og gebyrer mellom

land- og sjøtransport. Forslaget om å ta havnene inn i merverdiavgiftsområdet er et viktig bidrag til å øke sjøtransportens konkurransekraft, gjennom lavere anløpsavgifter og økt standard i havnene.

Flertallet er fornøyd med at samferdselsbudsjettet er foreslått på NTP-nivå, og vil videreføre NTP-nivået også for resten av perioden. I tillegg vil flertallet at etterslepet skal dekkes inn i perioden.

Flertallet viser til at Regjeringens forslag innebærer en økning på 2,5 mrd. kroner i forhold til regjeringen Bondevik IIs siste budsjettforslag for 2006. Det betyr at de samlede bevilgningene til veg og bane for første gang er på nivå med Nasjonal transportplan (NTP).

Flertallet vil bemerke at Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti i forrige periode ikke maktet å prioritere å øke bevilgningene opp til de rammene for NTP som gjaldt, selv om ambisjonsnivået i den forrige NTP-perioden var vesentlig lavere. Bondevik II-regjeringen innfridde ikke det samlede NTP-nivået for veg og jernbane i et eneste statsbudsjett fra 2002 til 2006, selv om de hadde støtte fra Fremskrittspartiet i tre budsjettforlik.

Flertallet vil vise til forslaget fra Høyre om å opprette et fond på 20 mrd. kroner øremerket vegformål. Et slikt vegfond skal finansieres ved å ta 20 mrd kr fra det nye grunnfondet for energieffektivisering og fornybar energi.

Flertallet mener det er både unødvendig og lite framtidsretta å finansiere vegbygging gjennom å ta pengene fra en historisk satsing på miljøvennlig energi, rimeligere strøm og mer fleksibel energiforsyning.

Flertallet er overrasket over at Høyre med sin store interesse for å satse på vegbygging ikke fikk gjennomslag for verken økte bevilgninger eller forslaget om vegfond da partiet selv satt i regjering.

Flertallet vil peke på at den årlige avkastningen fra 2008 på ca. 880 mill. kroner som Høyres modell legger opp til, tilsvarer om lag en tredjedel av den økningen flertallsregjeringen har lagt opp til i forhold til Bondevik II-regjeringens budsjettforslag for 2006.

Flertallet vil peke på at regjeringen Stoltenberg II har arvet et enormt etterslep innenfor drift og vedlikehold fra den forrige regjeringen. Dette er bakgrunnen for forslaget om å øke innsatsen til vedlikehold av veger med 500 mill. kroner, en økning på 25 pst. fra 2006 til 2007. Flertallet mener at en slik satsing er nødvendig for å forbedre sikkerheten og framkommeligheten på vegnettet.

3.2.2 *Generelle merknader fra Fremskrittspartiet*

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Budsjett-innst. S. I (2006-2007). I etterfølgende tabell gis en oppstilling av Fremskrittspartiets prioriteringer i sitt prinsipale budsjett, og St.prp. nr. 1 (2006-2007).

Fremskrittspartiets prioriteringer i sitt prinsipale alternativ til budsjett. (Påplussinger og kutt i forhold til St.prp. nr. 1 (2006-2007):

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	FrP
1062		Kystverket	1 257 720 000	1 327 720 000
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	230 500 000	(+70 000 000) 265 500 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	44 700 000	(+35 000 000) 69 700 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet	40 000 000	(+25 000 000) 50 000 000
				(+10 000 000)
1300		Samferdselsdepartementet	145 300 000	111 900 000
	1	Driftsutgifter	105 400 000	(-33 400 000) 90 400 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400 000	(-15 000 000) 0
				(-18 400 000)
1301		Forskning og utvikling mv.	174 500 000	128 000 000
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	16 600 000	(-46 500 000) 10 100 000
	50	Samferdselsforskning	146 300 000	(-6 500 000) 106 300 000
				(-40 000 000)
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	17 200 000	31 200 000
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	17 200 000	(+14 000 000) 31 200 000
				(+14 000 000)
1313		Luftfartstilsynet	148 400 000	150 400 000
	1	Driftsutgifter	139 600 000	(+2 000 000) 141 600 000
				(+2 000 000)
1320		Statens vegvesen	14 849 500 000	19 590 000 000
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 770 400 000	(+4 740 500 000) 7 537 900 000
	24	Grusvegpakke, fylkesveger	0	(+767 500 000) 200 000 000
	29	Vederlag til OPS-prosjekter	340 000 000	(+200 000 000) 440 000 000
	30	Riksveginvesteringer	4 696 700 000	(+100 000 000) 8 896 700 000
	31	Rassikring	321 000 000	(+4 200 000 000) 471 000 000
	60	Forsøk	867 000 000	(+150 000 000) 50 000 000
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 464 400 000	(-817 000 000) 1 604 400 000
				(+140 000 000)
1330		Særskilte transporttiltak	424 500 000	317 300 000
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	157 200 000	(-107 200 000) 50 000 000
				(-107 200 000)
1350		Jernbaneverket	5 466 900 000	3 981 900 000
	22	Omstrukturering	0	(-1 485 000 000) 15 000 000
	23	Drift og vedlikehold	3 175 800 000	(+15 000 000) 2 525 800 000
	30	Investeringer i linjen	2 219 600 000	(-650 000 000) 1 369 600 000
				(-850 000 000)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	FrP
1351		Persontransport med tog	1 598 500 000	1 198 500 000
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 598 500 000	(-400 000 000) 1 198 500 000 (-400 000 000)
1354		Statens jernbanetilsyn	34 800 000	36 800 000
	1	Driftsutgifter	34 800 000	(+2 000 000) 36 800 000 (+2 000 000)
1380		Post- og teletilsynet	226 600 000	206 600 000
	1	Driftsutgifter	169 000 000	(-20 000 000) 154 000 000 (-15 000 000)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	20 400 000	15 400 000 (-5 000 000)
1508		Spesielle IT-tiltak	157 946 000	173 946 000
	50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon	121 647 000	(+16 000 000) 141 647 000 (+20 000 000)
	71	Tilskudd til Senter for informasjonssikring	4 000 000	0 (-4 000 000)
Sum utgifter rammeområde 18			25 158 174 000	27 910 574 000 (+2 752 400 000)
Inntekter rammeområde 18				
4350		Jernbaneverket	384 700 000	397 300 000
	1	Kjørevegsavgift	20 900 000	(+12 600 000) 33 500 000 (+12 600 000)
Sum inntekter rammeområde 18			1 981 390 000	1 993 990 000 (+12 600 000)
Sum netto rammeområde 18			23 176 784 000	25 916 584 000 (+2 739 800 000)

Disse medlemmer viser til at tabellen med Fremskrittspartiets tillegg ikke viser Fremskrittspartiets totale satsing, og viser derfor til Fremskrittspartiets generelle merknader under kapittel 1320.

Disse medlemmer vil for øvrig henvise til eget utenlandsbudsjett som er en del av Fremskrittspartiets alternative budsjettforslag for 2007. Utenlandsbudsjettet omfatter midler til vegbygging og midler avsatt til forbedret samferdselssikkerhet.

Disse medlemmer viser til at andelen av statsbudsjettet som brukes til samferdselsinvesteringer fortsetter å minke, mens anvendelsen av bompengefinansiering til helt nødvendige riksveginvesteringer antar urimelige dimensjoner. Dette velter det meste av investeringskostnadene over på bilister, som på grunn av den totale avgiftsbelastningen betaler dyrt for sin transport fra før. En dyster milepæl ser ut til å nås når innbetalte bompenger i 2007 kan overstige statens midler til ordinære riksveinvesteringer. Disse medlemmer mener staten gjennom dette i praksis uthuler sitt lovpålagte ansvar for riksveiene.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen foreslår å øke samferdselsbudsjettet med 2,1 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil peke på at denne økningen forutsettes å oppfylle stortingsvedtaket, og de rødgrønne regjeringspartienes forlik med Fremskrittspartiet, om Nasjonal transportplan 2006-2015. Disse medlemmer er i den grad det signaliserer en økt erkjennelse av behovene, positive til den økningen på veivedlikehold som ligger i forslaget, selv om størrelsen ikke bidrar til at vedlikeholdsetterslepet på riksvegene blir mindre, kun hindres i å øke videre i samme takt. Disse medlemmer viser derfor til sitt alternative budsjett hvor en ytterligere økning i bevilgningen til vedlikehold på 767,5 mill. kroner muliggjør at opphenting av etterslepet kan påbegynnes.

Disse medlemmer viser videre til det omfattende vedlikeholdsetterslepet på det kommunale vegnettet og fylkesvegnettet, som nå anslås til henholdsvis ca. 20 og 12 mrd. kroner. Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen ønsker å løse dette ved en styrking av kommuneøkonomien hvor disse formål må konkurrere med andre prioriterte områder om midler dersom ikke mer målrettede tiltak settes inn. Disse medlemmer viser i den forbindelse til låneordningen med rentekompensasjon til skolebygg som et tiltak

å benytte også for vegsektoren, og viser til sitt alternative budsjett hvor det avsettes en ramme med tilhørende bevilgning av rentekompensasjon, som stilles til rådighet for fylker og kommuner øremerket vedlikehold av veier.

Disse medlemmer viser til den betydelige inntekt staten har som følge av høy oljepris og høy aktivitet i fastlandsøkonomien, det store økonomiske bidrag veitrafikken bidrar med av inntekter; videre til den betydelige ledige og økende kapasitet som finnes i anleggssektoren nasjonalt og i det nære utland, og til de muligheter som finnes for å sette asfaltarbeid, annet vedlikehold og nyanlegg ut på internasjonale anbud med minimale etterspørselsvirkninger innenlands. Disse medlemmer vil i den forbindelse også vise til at begrunnelsen ved innføringen av "handlingsregelen" under regjeringen Stoltenberg I viste til tre spesifiserte anvendelser for det økte handlingsrommet innfasingen av oljeinntektene gir, og som hadde til formål å styrke vekstevnen i økonomien: Lavere skatt på arbeid, tiltak for en forbedret infrastruktur og tiltak for å bringe frem ny kunnskap gjennom forskning og utvikling.

1. JUSTISDEPARTEMENTET - 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 en 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 for å sikre at man får et nødnett som også møter fremtidens behov. 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.

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. Båten som transportmiddel er effektiv, 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. Videre av å sikre at havnene får gode rammevilkår, og at avgifter kun skal kreves inn etter selvkostprinsippet. På bakgrunn av det høye kostnadsnivået i Norge må man ta vare på alle muligheter for billig og effektiv varetransport. Offentlige og private havner må likestilles.

3. SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i samferdselspolitikken vil arbeide for miljø, sikkerhet, transportøkonomi og fremkommelighet.

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

Disse medlemmer viser til at kalkulasjonsrenten for veginvesteringer nå er satt til 4,5 pst. og ser den enorme betydning dette vil få for fremtidige investeringer i norske vegprosjekter. Disse medlemmer mener derfor at veginvesteringene må økes betydelig i årene fremover idet myndighetenes prosjektkalkyler nå mer enn noen gang før, viser at investering i veg 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, samt 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 vil et godt utbygd vegnett med høy standard være avgjørende for at landets næringsliv vil kunne fungere på en effektiv måte. Disse medlemmer ønsker å prioritere investeringer og vedlikehold på vegnettet høyest. Videre vil muligheten for bruk av bil, både til arbeidsformål og rekreasjon, være positiv og bedre den enkeltes og familienes livskvalitet. Bilen i konkurranse med jernbanen har oftest overlegne konkurransefortrinn som hurtighet, fleksibilitet og ikke minst, økonomi.

Disse medlemmer er bekymret for utviklingen med at samferdselen stadig får reduserte andeler av nasjonalbudsjettet, og legger til grunn i sitt forslag til statsbudsjett for 2007 at denne trenden snus og at det i fremtiden satses mer på utbygging av vegnettet. Disse medlemmer mener konkurranse er et sunt virkemiddel for å få best mulig produkt ut av minst mulige ressurser. Samferdsel egner seg særdeles godt for konkurranse, og disse medlemmer ønsker å bruke dette virkemiddel 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 markedøkonomiske 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 transportselskapene på anbudsbasis.

Luftfart

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

Disse medlemmer minner om at omdanningen av Luftfartsverket til Avinor AS har stabilisert kostnadene, og på sikt bør føre til reduksjon i flyavgiftene, noe som igjen vil gi lavere flypriser til forbrukerne.

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.

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

Jernbane

Disse medlemmer er sterke tilhengere av en moderne jernbane som følger opp jernbanens tradisjon som samfunnsbygger. 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 bare vil forsterkes. Disse medlemmer erkjenner at dette også innebærer at det fattes mindre populære avgjørelser. Flere har tegnet et bilde av at Fremskrittspartiets jernbanepolitikk vil bety slutten for jernbanen, påstander som i sin helhet bygger på fordommer og manglende tro på norsk jernbanesektor.

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. Econ-rapporten "Trafikksvake jernbanestrekninger" fra 2002-2003 gir klare svar: Disse medlemmer er av den oppfatning at jernbanen i større grad bør få legge ned disse strekningene, og konsentrere seg om de strekningene

hvor man har sjanse til å bli samfunnsøkonomisk lønnsom. Dette vil også bety at man vil få større effekt av hver offentlig krone som skytes inn i den norske jernbane, noe som for disse medlemmer er et sentralt punkt. Disse medlemmer ønsker å understreke at begrepet samfunnsøkonomisk lønnsomt omfatter faktorer som miljø, ulykker osv. i beregningene. Disse medlemmer mener at jernbanen har et behov for å forholde seg til konkurranse, slik de andre 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.

Disse medlemmer ser det ikke som sin oppgave å ivareta jernbanen for jernbanens egen skyld, men påse at innbyggerne får et kostnadseffektivt og godt transporttilbud. Disse medlemmer har stor tro på at jernbanen også i fremtiden vil utgjøre en sentral del av Norges infrastruktur på de strekninger der jernbanen gjennom konkurranse kan utnytte sine komparative fordeler. Disse medlemmer legger i dette å i større grad konsentrere utviklingen av tilbudet til godstransport over lange distanser og persontransport i tettbefolkede områder.

Disse medlemmer har den oppfatning at jernbane er lite egnet som en effektiv transportform hvor det er liten befolkningstetthet, og ønsker å konsentrere satsingen på jernbane til strekninger og områder hvor dette totalt sett er samfunnsøkonomisk lønnsomt i forhold til andre alternativer. Disse medlemmer ønsker å peke på muligheter for å forberede et løft i tråd med dette med start fra 2008, og peker på, ved å vise til sitt alternative budsjett, muligheten for å øremerke en del av avkastningen fra "Statens pensjonsfond - utland" årlig til sikker og forutsigbar finansiering for utbygging av samferdselsnettene i Norge. Disse medlemmer viser til at en slik varig og forutsigbar finansiering muliggjør fullt ut dobbeltsporprosjekter og kapasitetsøkende tiltak i og omkring våre høytrafikkerte byområder.

Disse medlemmer merker seg at Regjeringen i en situasjon hvor det stadig blir tydeligere hvor viktig en utbygging av veinettet er for reisende og næringsliv i hele landet, velger å prioritere en investeringssatsing i jernbanenettet på bekostning av veinettet. Disse medlemmer finner ikke dette å være riktig prioritering. Jernbanen i Norge har en viktig rolle i forhold til enkelte formål og strekninger, men betydningen av jernbanenettet er totalt sett langt underordnet den betydningen vegnettet har for så vel individuelle som kollektive transportbehov for privatpersoner og næringsliv.

Når det gjelder transport av personer, viser disse medlemmer til at Fremskrittspartiet mener at det bør det legges opp til fri konkurranse mellom de forskjellige transportformer uten noen form for kryssubsidiering. Ut fra dette vil det derfor være ønskelig å i langt større utstrekning satse på bygging og vedlikehold av vegnettet, fremfor investeringer i jernbanenettet og kjøp av tjenester fra NSB.

Disse medlemmer minner om at etablering av ekspressbussruter har vist seg å være en suksess, og stadig flere reisende går over fra å reise med tog til busstransport. Bakgrunnen for dette er selvfølgelig lavere priser, og at de nye bussene er mer komfortable, dertil kommer at buss er langt mer fleksibelt enn tog. Disse medlemmer mener at det er ulogisk å satse ensidig på togtransport der mange av kundene velger å reise med buss.

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 vegnettet og følger 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 viser derfor til sitt alternative budsjett med mer penger til ferjedrift, slik at anløpsfrekvensen kan øke. Dette vil spesielt styrke næringslivet i Distrikts-Norge.

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 for øvrig til Fremskrittspartiets alternative budsjettforslag for 2007.

Veg

Disse medlemmer viser til at bevilgningen til veginvesteringer etter Regjeringens fremlagte budsjettforslag ligger over 700 mill. kroner lavere enn flertallsvedtaket i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan. Disse medlemmer viser videre til at Regjeringens forslag ikke oppfyller vedtaket i Nasjonal transportplan om 2,2 mrd. kroner mer til veg og bane pr. år hvorav 1 mrd. kroner i hovedsak var forutsatt brukt til riksveginvesteringer (inkl. rassikring med 0,1 mrd. kroner). Disse medlemmer viser til at budsjettforslaget møter denne forutsetningen med kun 258 mill. kroner til riksveginvesteringer og 55,8 mill. kroner til rassikring. En total økning av disse investeringene på knappe 314 mill. kroner står på ingen måte i forhold til forutsetningene i Stortingets vedtak om Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer merker seg den manglende satsing på riksvegnettet som dette innebærer, og at den forbedring av sikkerhet for liv og helse, av fremkommelighet og konkurranseforhold for næringslivet som et tidsmessig og kapasitetsmessig oppgradert veinett kan gi, vil utebli. Disse medlemmer merker seg

spesielt mangelen på midler for å sikre oppstart av, eller forsere fremdriften viktige stamvegprosjekter av nasjonal betydning. Videre finner disse medlemmer det helt nødvendig å basere det aller meste av nye investeringer i riksvegnettet på bompengefinansiering, og direkte urimelig å benytte slike midler til andre formål enn vegstrekningen de er innkrevd ved.

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. Disse medlemmer viser til at de dokumenterte behovene innenfor vegsektoren på ingen måte er blitt mindre, og fastholder Fremskrittspartiets primærforslag om en storsatsing på vegformål med 7,5 mrd. kroner mer pr. år enn regjeringen Bondevik IIs forslag til Nasjonal transportplan la opp til. For 2007 utgjør dette 4,9 mrd. kroner mer enn Regjeringens forslag til budsjett for Statens vegvesen, og midlene innrettes primært mot anvendelse til riksveginvesteringer - vedlikehold og rassikring. Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet derved oppfyller i høyeste grad vegsatsingen i Nasjonal transportplan slik den virkelig ble vedtatt i Stortinget, og tar også igjen etterslep fra tidligere år både på vedlikehold, veginvestering og rassikring.

Videre har disse medlemmer merket seg fremleggelsen av stamvegutredninger fra Vegdirektoratet, hvor behovet for et tidsmessig og funksjonelt stamvegnett iht. vegnormalene vil koste 230 mrd. kroner. Disse medlemmer ønsker å peke på muligheter for å forberede et slikt løft med start fra 2007. Disse medlemmer viser til sine forslag om dette i sitt alternative forslag til statsbudsjett, herunder å øremerke en del av avkastning fra den finansielle plassering av oljeformuen i utlandet årlig til sikker og forutsigbar finansiering for utbygging av samferdselsnettene i Norge.

Disse medlemmer viser også til at fordelingen av rammetillegg til stamveger og til fylkesfordelt rammetillegg er basert på Fremskrittspartiets primære forslag til budsjettamme i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015, hvor Fremskrittspartiets fordeling av ressursene til stamvegene og fylkesfordelt ramme i denne 10-årsperioden er brukt som fordelingsnøkkel.

Disse medlemmer bemerker at denne fordeling uttrykker de årlige gjennomsnittlige investeringer over de neste 10 år for hver korridor/riksveg. Slik disse medlemmer ser det, vil imidlertid dette kunne gi et skjevt bilde når man ser tallene for de enkelte stamvegrutene/fylkene. Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiets totale årlige ramme står fast, men partiets prioriteringer for de enkelte stamvegene og fylkene må til enhver tid kunne finne sted. I praksis betyr dette at de beløp som er satt opp under de enkelte stamvegene/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 stamvegruter. (Mill. kr.)

Stamvegkorridor	Strekning	Forslag St.prp. nr. 1	Tillegg FrP
1	Oslo-Svinesund/Kornsjø	497	73
2	Oslo-Ørje/Magnor	177	364
3	Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger	816	534
4	Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim	292,2	472
5	Oslo-Bergen/Haugesund /Sogn/Florø	444,5	402
6	Oslo-Trondheim/Ålesund/Måløy	461,1	943
7	Trondheim-Bodø	137	589
8	Bodø-Narvik-Tromsø-Kirkenes arm Lofoten	368	552
Totalt stamvegruter		3 192,8	3 930

Fremskrittspartiets forslag til fordeling av økning på øvrige riksveger. (Mill.kr.)

Fylkesfordelt ramme til øvrige riksveger	Forslag St.prp. nr. 1	Tillegg FrP
Østfold	60	74
Akershus	152	158
Oslo	153	158
Hedmark	50	85
Oppland	50	85
Buskerud	129	85
Vestfold	59	100
Telemark	96	127
Aust-Agder	50	53
Vest-Agder	60	53
Rogaland	162	74
Hordaland	274	42
Sogn og Fjordane	107	42
Møre og Romsdal	161	63
Sør-Trøndelag	70	53
Nord-Trøndelag	63	53
Nordland	85	63
Troms	70	53
Finnmark	70	32
Total fylkesfordelt ramme til øvrige riksveger	1921	1453

Disse medlemmer viser til at Regjeringen fastslår at transportinfrastruktur er et offentlig ansvar, og at utbygging av infrastruktur er avgjørende for vekst og utvikling i lokalsamfunn og næringsliv. Disse medlemmer finner ikke at forslaget til samferdselsbudsjett, og i særdeleshet ikke forslaget til riksveginvesteringer gjenspeiler det ansvaret Regjeringen selv peker på.

3.2.3 Generelle merknader fra Høyre

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til merknader, forslag og rammer som fremkommer i Høyres alternative statsbudsjett for 2007, jf. Budsjett-innst. S. I (2006-2007). Disse medlemmer viser til at Høyre i sitt alternative statsbudsjett foreslår å bevilge kr 23 790 784 000 på rammeområde 18, som er kr 614 000 000 mer enn det som følger av Regjeringens forslag. Disse medlemmer vil fremheve viktigheten av at vi i gode tider må investere i fremtiden

for å sikre morgendagens velferd. Et av Høyres viktigste grep i alternativt budsjett for 2007 er derfor å øke bevilgningene til investeringer i infrastruktur, og spesielt i veger.

Disse medlemmer viser til at det er Høyre som prioriterer å ta igjen investeringsetterslepet i forhold til Nasjonal transportplan og oppfylle fylkenes handlingsprogrammer på veginvesteringer og rassikring. Disse medlemmer understreker at uten bedre veger stopper Norge. Disse medlemmer vil peke på at store avstander og spredt bosetting gjør Norge som nasjon avhengig av gode transportløsninger. En effektiv infrastruktur er avgjørende for at bedrifter i Distrikts-Norge skal være konkurransedyktige. I dag er det en vel så stor utfordring å sikre gode mobilitetsløsninger for å tiltrekke seg arbeidskraft, som å korte avstanden til markedene. Disse medlemmer understreker at vegbygging er både god distriktpolitikk og god næringspolitikk. Bedre veger er også avgjørende for å

komme videre mot visjonen om null drepte og varig skadde i trafikken.

Disse medlemmer vil vise til at Høyre vil etablere et vegfond for å møte utfordringene med det store etterslepet på vedlikehold av riksvegene og for å øke bevilgningene til å bygge nye veger i årene som kommer. Det store etterslepet i vedlikehold er anslått til 12-15 mrd. kroner. Vegfondet vil være på 20 mrd. kroner. Avkastningen av dette fondet vil bli ca. 880 mill. kroner i 2008. Disse medlemmer understreker at midlene skal komme i tillegg til ordinære bevilgninger.

Disse medlemmer viser til at modernisering av offentlig sektor har stoppet opp med den rød-grønne regjeringen. Disse medlemmer vil effektivisere driften av statlig administrasjon i departementer og

underliggende etater og viser til at Høyre i alternativt budsjett derfor har fremmet forslag om å redusere bevilgningene på følgende områder:

Kap. 1300 post 1:	-3,8 mill. kroner
Kap. 1313 post 1:	-5,1 mill. kroner
Kap. 1314 post 1:	-5,0 mill. kroner
Kap. 1350 post 23:	-10 mill. kroner
Kap. 1354 post 1:	-1,1 mill. kroner
Kap. 1380 post 1:	-5,0 mill. kroner

Disse medlemmer viser for øvrig til fullstendig omtale av alternativt budsjett i Budsjett-innst. S. I (2006-2007).

Oversikt over avvik fra Regjeringens opplegg i Høyres alternative budsjett (mill. kr.):

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	Høyre
Utgifter (i hele tusen kroner)				
1062		Kystverket	1 257 720	1 267 720
				(+10 000)
	1	Driftsutgifter	888 500	868 500
				(-20 000)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	30 100	50 100
				(+20 000)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	40 000	50 000
				(+10 000)
1300		Samferdselsdepartementet	145 300	141 500
				(-3 800)
	1	Driftsutgifter	105 400	101 600
				(-3 800)
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	17 200	20 200
				(+3 000)
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	17 200	20 200
				(+3 000)
1313		Luftfartstilsynet	148 400	143 300
				(-5 100)
	1	Driftsutgifter	139 600	134 500
				(-5 100)
1314		Statens havarikommisjon for transport	37 300	32 300
				(-5 000)
	1	Driftsutgifter	37 300	32 300
				(-5 000)
1320		Statens vegvesen	14 849 500	15 460 500
				(+611 000)
	30	Riksveginvesteringer	4 696 700	5 304 700
				(+608 000)
	31	Rassikring	321 000	324 000
				(+3 000)
1330		Særskilte transporttiltak	424 500	444 500
				(+20 000)
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	157 200	177 200
				(+20 000)
1350		Jernbaneverket	5 466 900	5 456 900
				(-10 000)
	23	Drift og vedlikehold	3 175 800	3 165 800
				(-10 000)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	Høyre
1354		Statens jernbanetilsyn	34 800	33 700
	1	Driftsutgifter	34 800	33 700
				(-1 100)
1380		Post- og teletilsynet	226 600	221 600
	1	Driftsutgifter	169 000	164 000
				(-5 000)
		Sum utgifter	25 158 174	25 772 174
				(+614 000)
Inntekter (i hele tusen kroner)				
		Sum inntekter	1 981 390	1 981 390
				(0)
		Sum netto	23 176 784	23 790 784
				(+614 000)

3.2.4 *Generelle merknader fra Kristelig Folkeparti*

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil understreke at samferdsel er et viktig satsingsområde for Kristelig Folkeparti. Dette medlem viser til at følgende hovedmål ligger til grunn for Kristelig Folkepartis prioriteringer på samferdselsområdet: Framkommelighet, tilgjengelighet, trafikksikkerhet 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 understreker at trygge veger er av avgjørende betydning for enkeltindivider og for samfunnet.

Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjettforslag der bevilgningene til utbedring av rastruede strekninger over post 31 på kap. 1320 økes med 100 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag. Dette medlem vil peke på den store belastningen som utryggheten som mennesker i rasutsatte strøk må leve med, utgjør. Økt tempo i rassikringsarbeidet er viktig for at folk skal føle seg trygge og for å beholde arbeidsplasser i distriktene. Dette medlem viser til at det den siste tiden har gått en rekke ras på norske veger, og at rasene går oftere og er blitt mer uforutsigbare. Dette medlem understreker at det derfor er nødvendig med både raskere tempo i sikringen og ny kartlegging.

Dette medlem fremmer derfor forslag om at kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., reduseres fra 6 770,4 mill. kroner til 6 670,4 mill. kroner, og forslag om at bevilgningene til utbedring av rastruede strekninger over post 31 på kap. 1320 økes med 100 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag.

Dette medlem mener at staten må gi et skikkelig tilbud på riksvegferjene, og viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett med forslag om økt bevilgning til kap. 1320 post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester på 10 mill. kroner. Dette medlem vil peke på behovet for tilstrekkelig kapasitet, hyppige avganger og framfor alt forutsigbarhet uten forsinkelser, køer og gjensittning.

Dette medlem vil peke på behovet for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Dette medlem viser til at en slik utvikling vil bedre både framkommeligheten og luftkvaliteten. Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det derfor foreslås å øke bevilgningen til kap. 1330 post 60 med 62,8 mill. kroner. Av økningen skal 42,8 mill. kroner gå til belønningsordningen for bedre kollektivtransport, og 20 mill. kroner skal gå til tilgjengelighetsprogrammet BRA.

Dette medlem viser også til eget forslag i innstillingen om å øke bevilgningen til kap. 1330 post 60 med 43 mill. kroner. Økningen skal gå til belønningsordningen for bedre kollektivtransport. For å holde balansen innenfor de vedtatte rammene for rammeområdet, foreslår dette medlem at kap. 4320 Statens vegvesen post 2 Diverse gebyrer, økes fra 245 mill. kroner til 288 mill. kroner.

Dette medlem vil peke på at det er viktig at transporttilbudet i Norge er tilgjengelig for alle, også funksjonshemmede. Dette medlem peker på at Kristelig Folkeparti derfor ønsker å styrke tilgjengelighetsprogrammet, og at det forventes at departementet i ny rammeavtale med NSB om kjøp av jernbanetjenester, stiller krav om universell utforming av nytt materiell, men også oppgradering av eksisterende materiell. Dette medlem ber også Regjeringen vurdere om ordningen for tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede kan gjøres permanent (kap. 1301 post 71).

Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis prioritering av sikkerhet og trygghet i trafikken. Viktigst av alt er trafikksikkerheten. Kristelig Folkepartis visjon er at ingen skal bli drept eller alvorlig skadet i trafikken. Dette medlem understreker at tiltak som øker trafikksikkerheten, derfor prioriteres av Kristelig Folkeparti. Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti i sitt alternative budsjett foreslår å øke tilskuddet til Trygg Trafikk med 1,2 mill. kroner (kap. 1300 post 71), tilskuddet til Redningsselskapet foreslås økt med 10 mill. kroner (kap. 1062 post 70), og bevilgningen til Statens havarikommisjon for transport økes med 1 mill. kroner (kap. 1314 post 1).

Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti mener klimatrusselen må tas på alvor. Dette medlem 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. Dette medlem mener denne utviklingen må snus, og det haster. Transportsystemet må være bærekraftig. Mindre biltrafikk gir mindre miljøskadelige utslipp og bedre luftkvalitet, og færre bilister reduserer faren for trafikkulykker. Kollektivtransporten må prioriteres, og det må satses på jernbanen for å gjøre toget konkurransedyktig.

Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti derfor i alternativt budsjett foreslår å øke bevilgningene til kollektivtransport, til kjøp av persontransport med tog, og til forskning og forsøk med alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi i samferdselssektoren. Dette medlem mener det er viktig å bidra til å stimulere ny og miljøvennlig teknologi i samferdselssektoren, og peker på at Norge har et spesielt ansvar for å ta i bruk ny teknologi. Det er etter dette medlems mening viktig at satsingen på utslippsfrie og klimanøytrale drivstoff fortsetter.

Dette medlem viser til at Kristelig Folkeparti i alternativt budsjett foreslår at rammeområde 18 økes med kr 39 500 000 i forhold til Regjeringens forslag.

Dette medlem viser til at følgende endringer er foreslått i Kristelig Folkepartis alternative budsjett:

Kap. 1062 Kystverket post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, økes fra 30,1 mill. kroner til 35,1 mill. kroner.

Kap. 1062 Kystverket post 70 Tilskudd Redningsselskapet, økes fra 40,1 mill. kroner til 50,1 mill. kroner.

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål, mv. økes fra 19,2 mill. kroner til 20,5 mill. kroner. Økningen på 1,3 mill. kroner skal gå til Trygg Trafikk.

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv. post 50 Samferdselsforskning, økes fra 146,3 mill. kroner til 151,3 mill. kroner, og økningen går til videre forskning og forsøk med alternative drivstoff og miljøvennlig transport.

Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser, post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, økes med 3,0 mill. kroner.

Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport post 1 Driftsutgifter, økes med 1 mill. kroner, fra 37,3 mill. kroner til 38,3 mill. kroner.

Kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., reduseres fra 6 770,4 mill. kroner til 6 670,4 mill. kroner. Kristelig Folkeparti støtter Regjeringens satsing på vedlikehold, men ønsker en mer målrettet bruk av midlene og overfører derfor 100 mill. kroner fra denne posten til post 31 Rassikring.

Kap. 1320 Statens vegvesen post 31 Rassikring, økes fra 321 mill. kroner til 421 mill. kroner. Ras langs vegene er et stort problem i mange fylker og kan føre til store skader på mennesker og på materiell. Utryggheten som befolkningen i rasutsatte strøk må leve med, er en stor belastning. Tempoet i arbeidet med rassikring må økes ytterligere.

Kap. 1320 Statens vegvesen post 72 Kjøp av riksvegerferjetjenester, økes fra 1464,4 mill. kroner til 1474,4 mill. kroner. Staten må sikre et tilfredsstillende tilbud på riksvegerferjene med tilstrekkelig kapasitet, hyppige avganger, forutsigbarhet og uten forsinkelser, køer og gjensitting.

Kap. 4320 Statens vegvesen post 2 Diverse gebyrer, økes fra 245 mill. kroner til 275 mill. kroner. Regjeringen har foreslått budsjettert med inntekter på 245 mill. kroner, en reduksjon på 18,3 pst. fra saldert budsjett 2006. Nedsatt inntektsanslag skyldes dels redusert etterspørsel etter tjenester som Statens vegvesen tilbyr. Kristelig Folkeparti mener dette anslaget er svært pessimistisk, og viser til at det legges opp til en vesentlig bedring av brukerservicen på trafikkstasjonene. Kristelig Folkeparti foreslår derfor å budsjettere med inntekter på 275 mill. kroner på denne posten.

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport, økes fra 157,2 mill. kroner til 220 mill. kroner, av disse skal 150 mill. kroner brukes til Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. 70 mill. kroner skal gå til Tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring).

Kap. 1351 Persontransport med tog post 70 Kjøp av persontransport med tog, økes fra 1 598,5 mill. kroner til 1 648,5 mill. kroner. Økningen skal gå til kjøp av persontransport på hele Sørlandsbanen, slik at frekvens og dermed jernbanens andel av de reisende på strekningen kan økes. Dette medlem vil peke på at Kristelig Folkeparti vil ha en langsiktig og reell satsing på jernbane som det miljøvennlige og trafikksikre transportmiddelet.

Dette medlem viser til at det i Kristelig Folkepartis skatte- og avgiftsopplegg er foreslått å utsette innføringen av NO_x-avgift i 6 måneder for at en avgift skal kunne suppleres med fondsmekanismer for raskere reduksjon av NO_x-utslippene. Dette fører til at Regjeringens foreslåtte kompensasjoner på rammeområdet er trukket fra i Kristelig Folkepartis alternative budsjett.

Oversikt over avvik fra Regjeringens opplegg i Kristelig Folkepartis alternative budsjett (mill. kr.):

Kap.	Post	Formål	KrFs endringer
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg havner og farleder	+5 000 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet	+10 000 000
1300		Samferdselsdepartementet	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv. Trygg Trafikk	+1 300 000
1301		Forskning og utvikling mv.	
	50	Samferdselsforskning Miljøvennlig teknologi	+5 000 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	+3 000 000
1314		Statens havarikommisjon for transport	
	01	Driftsutgifter	+1 000 000
1320		Statens vegvesen	
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	-100 000 000
	31	Rassikring	+100 000 000
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	+10 000 000
1330		Særskilte transporttiltak	
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport (belønningsordningen kollektivtransport)	+42 800 000
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport (tilgjengelighetsprogrammet BRA)	+20 000 000
1351		Persontransport med tog	
	70	Kjøp av persontransport med tog	+50 000 000
4320		Statens vegvesen	
	2	Diverse gebyrer	+30 000 000
		Kompensasjoner for NOx-avgift trukket av aktuelle poster	-78 600 000
		Sum netto økning	+39 500 000

Dette medlem viser til sitt forslag om fordeling innen tildelt ramme. Avvik i forhold til regjeringen Stoltenberg IIs forslag går fram av tabellen.

*Regjeringens budsjettforslag og forslag til fordeling av tildelt ramme under rammeområde 18.
Avvik i forhold til regjeringen Stoltenberg IIs forslag i parantes*

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	A, SV, Sp	KrF
Utgifter (i hele tusen kroner)					
1320		Statens vegvesen	14 849 500	14 849 500	14 829 500
				(0)	(0)
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m	6 770 400	6 770 400	6 670 400
				(0)	(-100 000)
	31	Rassikring	321 000	321 000	421 000
				(0)	(+100 000)
1330		Særskilte transporttiltak	424 500	424 500	467 500
				(0)	(+43 000)
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	157 200	157 200	200 200
				(0)	(+43 000)
		Sum utgifter	25 158 174	25 158 174	25 115 174
				(0)	(+43 000)
Inntekter (i hele tusen kroner)					
4320		Statens vegvesen	420 000	420 000	463 000
				(0)	(+43 000)
	2	Diverse gebyrer	245 000	245 000	288 000
				(0)	(+43 000)
		Sum inntekter	1 981 390	1 981 390	2 024 390
				(0)	(+43 000)
		Sum netto	23 176 784	23 176 784	23 176 784
				(0)	(0)

3.2.5 Generelle merknader fra Venstre

Komiteens medlem fra Venstre vil peke på at en storsatsing på en konkurransedyktig infrastruktur for miljøvennlig og ressursparende gods- og persontrafikk er Venstres hovedprioritet i samferdselspolitikken og en av de viktigste nasjonale oppgavene i de kommende årene. Det er derfor viktig at jernbane og kollektivtrafikken i byområdene prioriteres høyt. Samtidig er det viktig å opprettholde en høy vegstandard med hensyn til trafikksikkerhet og fremkommelighet,

både i byområdene og i distriktene. Dette medlem har ingen tro på at det er mulig å bygge seg ut av trafikkproblemene, men det er nødvendig for trafikksikkerhet og bedret fremkommelighet å bygge ut et mer effektivt og tryggere vegsystem.

Dette medlem vil derfor vise til Venstres alternative budsjett hvor Venstre øker rammen til Samferdselsdepartementet med 180 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag.

Oversikt over avvik fra Regjeringens opplegg i Venstres alternative budsjett (mill. kr.):

Kap.	Post	Formål	Merknad	Venstres endringer
1301		Forskning og utvikling mv.		
	50	Samferdselsforskning	Forskning, utvikling og demonstrasjon innen hydrogen og biodrivstoff	+5 000 000
1320		Statens vegvesen		
	31	Rassikring	Rassikring på utsatte strekninger	+50 000 000
	32	Trafikksikkerhetstiltak (ny post)	Igangsetting av arbeid med midtrekkverk på stamvegnettet	+50 000 000
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	Midler til belønningsordningen for kollektivtrafikken i byområder	+75 000 000
Sum netto økning				+180 000 000

Dette medlem vil vise til at Venstres alternative statsbudsjett, hvor Venstre foreslo å øke bevilgningene til belønningsordningen til kollektivtrafikken med 75 mill. kroner, ikke fikk tilslutning i forbindelse med behandlingen av Budsjett-innst. S. I (2006-2007).

Dette medlem vil derfor fremme forslag innenfor den vedtatte rammen og på den måte bidra til oppretting i forhold til Regjeringens forslag. Dette medlem vil vektlegge betydningen av god og effektiv kollektivtrafikk i byområdene.

Dette medlem var derfor skuffet over Regjeringens forslag til kutt i belønningsordningen for kollektivtransport.

Dette medlem vil vise til at i forbindelse med finansdebatten uttalte representanter fra regjeringspartiene at de ikke støtter Venstres forslag til en opptrapningsplan for belønningsordningen for kollektivtrafikken. Dette medlem vil komme regjeringspartiene i møte. Dette medlem vil derfor fremme forslag om at belønningsordningen videreføres på nivå med statsbudsjettet for 2006. Dette medlem foreslår dermed at bevilgningen over kap. 1330 Særskilte transporttiltak, post 60 Særskilte tilskudd til kollektivtransport, økes med 43 mill. kroner utover Regjeringens forslag.

Dette medlem vil peke på at den offentlige administrasjonen med fordel kan effektiviseres noe. På denne bakgrunn foreslår dette medlem en nominell

videreføring av statens driftsutgifter på følgende poster (forslag til endring i parentes): Kap 1300 post 1 Samferdselsdepartementet (- 3,8 mill. kroner), kap. 1354 post 1 Statens jernbanetilsyn (- 1,1 mill. kroner) og kap 1380 post 1 Post- og teletilsynet (- 11,9 mill. kroner). Dette medlem vil også foreslå et kutt over kap. 1313 post 1 Luftfartstilsynet (- 1,2 mill. kroner). Dette medlem foreslår på denne bakgrunn et kutt i statens driftsutgifter på til sammen 18 mill. kroner.

Dette medlem vil vise til at i Samferdselsdepartementets svar på spørsmål fra Venstres stortingsgruppe går det fram at anleggsstart ved rv 17 Tverrlandet-Godøystørmen i 2007 er avhengig av tilslutning til delvis bompengefinansiering.

Dette medlem foreslår på denne bakgrunn et kutt i bevilgning til rv 17 Tverrlandet-Godøystørmen med 25 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag, samt at Regjeringen kommer tilbake til posten i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett dersom de nødvendige avklaringer da foreligger.

Dette medlem foreslår på denne bakgrunn et kutt over kap. 1320 Staten vegvesen post 30 Riksveginvesteringer med 25 mill. kroner.

Dette medlem viser til sitt forslag om fordeling innen tildelt ramme. Avvik i forhold til regjeringen Stoltenberg IIs forslag går fram av tabellen.

Påplussinger og kutt i forhold til St.prp. nr. 1 (2006-2007).

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1	V
Utgifter (i hele tusen kroner)				
1300		Samferdselsdepartementet	145 300	141 500
	1	Driftsutgifter	105 400	101 600
				(-3 800)
1313		Luftfartstilsynet	148 400	147 200
	1	Driftsutgifter	139 600	138 400
				(-1 200)
1320		Statens vegvesen	14 849 500	14 828 400
	30	Riksveginvesteringer	4 696 700	4 671 700
				(-25 000)
1330		Særskilte transporttiltak	424 500	467 500
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	157 200	200 200
				(+43 000)
1354		Statens jernbanetilsyn	34 800	33 700
	1	Driftsutgifter	34 800	33 700
				(-1 100)
1380		Post- og teletilsynet	226 600	214 700
	1	Driftsutgifter	169 000	157 100
				(-11 900)
Sum utgifter			25 158 174	25 158 174
				(0)
Sum inntekter			1 981 390	1 981 390
				(0)
Sum netto			23 176 784	23 176 784
				(0)

4. JUSTISDEPARTEMENTET - UTDRAK FRA BUDSJETTKAPITTEL, SAMT KOMITEENS MERKNADER TIL DETTE

4.1 Kap. 456 Nødnett - felles radiosamband for nødetatene (jf. kap. 3456)

4.1.1 Sammendrag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjet 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
456	407,320	104,408

Stortinget har vedtatt, jf. Budsjett-innst. S. nr. 4 (2004-2005), et første utbyggingsområde av et nytt felles radiosamband for nødetatene, - Nødnett. Første utbyggingsområde planlegges ferdig utbygget i løpet av 2007 og planlagt testet første halvår 2008. Nødnettet skal eies og drives av et eget forvaltningsorgan under Justisdepartementet.

Post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 96,527 mill. kroner i 2007. Bevilgningen gjelder dekning av statens egne prosjektoppfølgingskostnader og leverandørenes driftsrelaterte kostnader for de områder som bygges ut og eventuelt settes i drift i 2007.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser foreslås bevilget med 7,881 mill. kroner i 2007. Beløpet skal dekke investering i radionett, utstyr til nødetatenes kommunikasjonssentraler og terminaler for det første utbyggingsområdet.

4.1.2 Komiteens merknader

Komiteen mener at de frivillige organisasjonene som blant annet driver redningstjeneste, er en viktig del av den norske redningstjenesten og som i mange sammenhenger kan ses på som en integrert del av den samlede norske beredskapen. Komiteen peker på at de frivillige organisasjonene i redningstjenesten er avhengige av et godt samband for å kunne være en effektiv og god samarbeidspartner for de offentlige nød- og beredskapsetatene. Komiteen legger til grunn at det er et samarbeid mellom nødnettorganisasjonen og de

frivillige organisasjonene i forbindelse med etablering av nødnett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om nødnettet under punkt 3.2.2 Generelle merknader.

5. FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTET - UTDRAG FRA DE ENKELTE BUDSJETT- KAPITLENE, SAMT KOMITEENS MERKNADER TIL DISSE

For kapittel og poster som ikke er nevnt nedenfor, har komiteen ingen merknader og slutter seg til budsjettforslaget.

5.1 Kap. 1062 og kap. 4062 Kystverket

5.1.1 Sammenheng

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1062	1 268,55	1 257,72
4062	550,78	569,985

Hovedprioriteringer for Kystverket i 2007 er å

- utvikle og vedlikeholde oppmerking og navigasjonsinstallasjoner slik at sjøtransporten kan foregå uten hindringer og uønskede hendelser
- levere tjenester til skipsfarten for å sikre trygg ferdsel, utvide overvåkingen av skipstrafikken til å gjelde hele norskekysten, og med spesiell oppmerksomhet viet fartøy med farlig og forurensende last
- utforme en enhetlig standard for farledene med utfyllende seilingsregler som tar hensyn til utvikling av skipstyper, nye navigasjonshjelpemidler og endrede trafikkmønstre
- etablere og vedlikeholde utstyr for bekjempelse av oljeforurensning og følge opp offentlige og private trafikkhavner i forhold til krav og kriterier i Nasjonal transportplan
- legge til rette for intermodale løsninger gjennom samarbeid med andre transportetater, lokale myndigheter og private aktører
- bidra til å balansere interessene til ulike brukergrupper av kystsonen
- bidra til at fiskerihavnene inngår som nyttig infrastruktur i samarbeid med lokale/regionale myndigheter og brukere
- utvikle ikke-næringsaktive fiskerihavner.

Budsjettforslaget for 2007 innebærer en nominell reduksjon under programkategori 16.60 på om lag 10,3 mill. kroner eller 0,8 pst. i forhold til Saldert budsjett 2006. Reduksjonen skyldes delvis reduksjonen i til-

skuddet til Redningsselskapet på 10 mill. kroner, men også at bevilgningen til bygging av ny trafikkssentral i Vardø er redusert i tråd med nødvendige sluttbevilgninger i 2007.

BUDSJETTFORSLAG 2007: KAP. 1062

Post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 888,5 mill. kroner i 2007, en økning på 47,46 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2006.

Innenfor bevilgningen er det avsatt om lag 29,3 mill. kroner til innleie av slepefartøy i 2007. Det foreslås en økt bevilgning på 3,6 mill. kroner for å dekke anslåtte økte merkostnader for Kystverkets fartøy som omfattes av ny NO_x-avgift fra 2007. Det foreslås videre en økt driftsbevilgning på 7 mill. kroner til drift av den nye trafikkssentralen i Vardø, noe som gir en samlet driftsbevilgning til trafikkssentralen i Vardø på 17,6 mill. kroner i 2007.

Post 21 Spesielle driftsutgifter som dekker utgifter til aksjoner for bekjempelse av akutt forurensning, er foreslått bevilget med 3,75 mill. kroner i 2007. Det fremmes 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.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold foreslås bevilget med 230,5 mill. kroner i 2007.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold foreslås bevilget med 44,7 mill. kroner i 2007.

Post 46 Trafikkssentral Nord-Norge foreslås bevilget med 19,67 mill. kroner i 2007 tråd med de anslåtte bevilgningsbehovene innenfor den fastsatte investeringsrammen.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg foreslås bevilget med 30,1 mill. kroner i 2007. Det fremmes også forslag om en tilsagnsfullmakt på 20 mill. kroner knyttet til posten, jf. eget forslag til romertallsvedtak.

Post 70 Tilskudd til Redningsselskapet foreslås bevilget med 40 mill. kroner i 2007, noe som er en reduksjon på 10 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2006.

Post 72 Tilskudd til omstilling Secora, skal dekke tilskudd til omstillingskostnader for Secora AS, tidligere Kystverket produksjon. Det fremmes forslag om å bevilge 0,5 mill. kroner på posten i 2007.

BUDSJETTFORSLAG 2007: KAP. 4062

Post 1 Gebyrinntekter omfatter losberedskapsgebyr, losgebyr, sikkerhetsgebyr og kystgebyr. Losvirksomheten er 100 pst. gebyrfinansiert. Sikkerhetsgebyret skal dekke driftskostnadene for trafikkssentralenes trafikkovervåking og kontroll. Det fremmes forslag om at inntektskravet settes til 561,565 mill. kroner i 2007.

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 8,42 mill. kroner på posten i 2007.

5.1.2 Komiteens merknader

KAP. 1062 KYSTVERKET

Post 1 Driftsutgifter

Komiteen viser til at bevilgningene til kap. 1062 post 1 Driftsutgifter, består av drift av navigasjonsinstallasjoner, losing, trafikkovervåking og kontroll, transportplanlegging, kystforvaltning, drift og utvikling av statens beredskap mot akutt forurensning, og Kystverkets administrasjon. Komiteen vil peke på at Kystforvaltningen utgjør om lag 43 pst. av Fiskeri- og kystdepartementets totale budsjett. Komiteen viser til at et av Kystverkets viktigste ansvar er å utvikle god beredskap og sikkerhet i forhold til den sterkt økende trafikken som kommer langs kysten i Nord-Norge og Skagerrak.

Komiteen anmoder departementet om fortsatt å arbeide for en mest mulig effektiv og rasjonell drift innenfor de bevilgede rammene. Komiteen vil peke på at det fortsatt er viktig at Kystverket har høyt fokus på arbeidet for å utvikle den statlige beredskapen for å redusere risikoen for ulykker langs kysten. Komiteen vil peke på at en god beredskap også er viktig for å hindre miljøskader i naturen, på grunn av oljeutslipp og andre giftstoffer fra skip og vrak.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til WWF sitt arbeid med å lære opp frivillige mannskaper innen oljevernberedskap i strandsonene, gjennom prosjektet "Ren Kyst". Disse medlemmer viser til oljekatastrofene ved forlisene av "Exxon Valdez" og "Prestige" 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. Tiltaket har så langt vært finansiert gjennom bidrag fra næringsliv, organisasjoner og kommuner, og i tillegg har man søkt Fiskeri- og kystdepartementet om en grunnfinansiering på kr 500 000 pr. år for å kunne ha en langsiktighet i prosjektet. Departementet har i 2006 bevilget 80 000 kroner til tiltaket. Disse medlemmer mener at dette er et svært viktig bidrag til den totale oljevernberedskapen i Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil peke på at det innenfor Kystverkets rammer er muligheter for å effektivisere driften. Disse medlemmer presiserer derfor at midlene til prosjektet som "Ren Kyst" skal finansieres innenfor Kystverkets ramme, post 1 Driftsutgifter.

Sikring av vraket av U-864

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at arbeidet knyttet til vurdering av nødvendige tiltak mot forurens-

ningsfaren fra den tyske ubåten 864, som ble senket utenfor Fedje under 2. verdenskrig, er godt i gang. Det er gjennomført en undersøkelse av vraket høsten 2006, og det arbeides nå med å få identifisert nødvendige tiltak for å redusere forurensningsfaren best mulig. Arbeidet har prioritet og vil bli fremmet for Stortinget som egen sak i løpet av vårsesjonen 2007.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er meget bekymret for at arbeidet med å sikre det kvikksølvfylte vraket av ubåten U-864 på havbunnen utenfor Fedje og sedimentene rundt, strekker ut i tid. Disse medlemmer understreker at miljøtrusselen og hensynet til å opprettholde tilliten og omdømmet til norsk sjømat, tilsier at arbeidet må få en meget tett oppfølging. Disse medlemmer bemerker at de nødvendige kostnader knyttet til opprydding må dekkes utenom ordinære bevilgninger, om nødvendig med forskuttering, i påvente av eventuelt behov for ekstrabevilgninger.

Hoveddepot på Fedje

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at saken vil bli vurdert som en del av samla plan for oppgradering av hoveddepot.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil understreke behovet for at Fedje raskt blir gjenopprettet som hoveddepot. Disse medlemmer mener man må vurdere en egen avgjørelse for Fedje uavhengig av arbeidet med samlet plan for hoveddepot, for at området raskt sikres en bedre beredskap.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt alternative forslag til statsbudsjett hvor post 45 ønskes økt med 25 mill. kroner, øremerket gjenoppbygging av hoveddepot på Fedje. Disse medlemmer vil peke på at komiteen i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2006, enstemmig var enig om at gjenopprettingen av hoveddepotet på Fedje for oljevernberedskap måtte etableres snarest mulig. Disse medlemmer peker derfor på at dette ikke er tatt inn i statsbudsjettet for 2007. Disse medlemmer viser til St.meld. nr. 14 (2004-2005) om oljevernberedskap og til Innst. S. nr. 178 (2004-2005) der behovet for videreføring av eget hoveddepot for oljevernberedskap på Fedje i Hordaland begrunnes.

Disse medlemmer viser også til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett der bevilgning til gjenoppbygging av hoveddepot på Fedje er lagt inn og kjøp av nytt oljevernutstyr er styrket med 100 mill. kroner.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Komiteen viser til Regjeringens forslag om å bevilge 3,75 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. kr ut over bevilgningen for å bekjempe akutt forurensning.

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

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold

Komiteens flertall, unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, slutter seg til forslaget til bevilgning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, vil uttrykke tilfredshet med at Regjeringen har funnet økonomisk rom for en oppstartbevilgning til utbedring av leia i Brevikstrømmen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil hevde at det er potensial for effektivisering i Kystverket. Disse medlemmer mener at effektiviseringspotensialet er høyere enn det man har fått ut så langt.

Disse medlemmer vil også peke på at man i større utstrekning bør bruke konkurranse som virkemiddel når oppdrag skal utføres og at dette vil medføre besparelser. I utgangspunktet skulle det derfor her ligge større ressurser til nyanlegg og større vedlikehold til budsjettet for 2007. Disse medlemmer vil videre peke på at på kort sikt er det et utbedringsbehov av farleder på 300-400 mill. kroner.

Disse medlemmer ønsker derfor å sikre en raske utbedring enn Regjeringen foreslår, og legger til grunn at økt bruk av konkurranse sammen med økte bevilgninger vil frigjøre vesentlige midler slik at utbedring av farleder med disse ressurser dermed kan framskyndes.

Disse medlemmer viser videre til at man i forbindelse med statsbudsjettet for 2006 vedtok å flytte utbyggingen av Brevikstrømmen til 2008. Disse medlemmer er derfor tilfredse med at Regjeringen nå foreslår at man skal starte opp med utrettingen i 2007. Disse medlemmer vil allikevel peke på at å sette av 5 mill. kroner i 2007 er altfor lite, i og med at totalkostnadene er på 80 mill. kroner og at beløpet derfor burde ha vært langt høyere. Disse medlemmer ønsker derfor at bevilgningen til dette prosjektet økes med 10 mill. kroner i 2007, og viser til sitt alternative budsjett.

Disse medlemmer ønsker også at man bygger ut innseilingen til Ulvan som lå inne i Kystverkets handlingsprogram for 2006, men som i Regjeringens forslag ble tatt ut i 2006. Disse medlemmer legger derfor til grunn at denne utbyggingen gjøres i 2007, og viser til sitt alternative budsjett.

Disse medlemmer vil også vise til Fremskrittspartiets forslag til statsbudsjett samt sine generelle merknader.

Fiskerihavner

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, vil understreke at kysten og særlig de fiskeriavhengige kommunene er avhengig av gode havneforhold, for eksempel Gryllefjord havn i Troms og Gjerdsvika i Sande i Møre og Romsdal. Flertallet vil understreke viktigheten av at målsettingen i NTP blir oppfylt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil ha en sterkere satsing på fiskerihavner. 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 vil bemerke den positive trenden med samarbeid ved at én krone i statlig tilskudd har utløst flere private til økt satsing i fiskerihavnene. Det økte tilskuddet foreslås øremerket oppstarts-tilskudd til to fiskerihavneanlegg det er spesielt viktig å fremskynde, Gryllefjord i Torsken kommune i Troms og Gjerdsvika i Sande i Møre og Romsdal.

Disse medlemmer viser til at Stamsund fiskerihavn har et akutt behov for utbedring av innseilingen til havn, det er nødvendige både med utvidelse av seilingsinnløpet og utdyping i havneområdet. Disse medlemmer er kjent med at utbyggingen i Stamsund først har prioritet i planverket i 2012-2013. Disse medlemmer er videre kjent med at Vestvågøy kommune i samarbeid med bedriftene i havna har tatt opp spørsmålet om å få anledning til å forskuttere fiskerihavneprosjektet mot å få pengene tilbakebetalt på det tidspunkt hvor prosjektet har prioritet. Vestvågøy kommune og samarbeidspartnerne har selv sagt seg villige til å betale rentekostnadene.

Disse medlemmer mener dette er en god mulighet til å prøve ut et pilotprosjekt innenfor Fiskeri- og kystdepartementets område, der et godt samarbeid mellom offentlig og privat kapital fremskynder en svært viktig havneutbedring.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen innlede forhandlinger med Vestvågøy kommune om forskuttering av fiskerihavneprosjektet i Stamsund, og framskutt oppstart av havneutbedringen. Stortinget ber om å bli orientert om framdriften i prosjektet i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2007."

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 lørdag 18. november 2006. Trafikantene 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 fremste 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 2007."

Stad skipstunnel

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker at departementet jobber videre med å utrede Stad skipstunnel som OPS-prosjekt.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen utrede prosjektet Stad skipstunnel som OPS-prosjekt."

Disse medlemmer er positive til prosjektet Stad skipstunnel, og har lenge pekt på behovet for bevilgning til, og gjennomføring av dette. Disse medlemmer viser videre til St.prp. nr. 29 (2006-2007) referert 28. november 2006, hvor spørsmålet om utvidet dimensjonering av tunnelen reises med formål å øke kapasiteten i forhold til skipsstørrelse. Disse medlemmer tar ikke stilling til selve utvidelsen nå, men peker på den store betydningen Stad skipstunnel vil ha for sikker og effektiv skipstrafikk langs en utsatt kyststrekning, og understreker at vurderingen må foreligge i 2008.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har ingen merknader og slutter seg til forslaget til bevilgning.

Post 46 Trafikksentral Nord-Norge

Komiteen viser til den betydelige skipstrafikken langs norskekysten. Sjøtransport med olje og gass fra Nordvest-Russland forventes å øke betydelig i årene som kommer.

Komiteen vil på bakgrunn av miljørisikoanalyser som viser en økt og økende risiko i farvann utenfor Finnmark og Troms, understreke viktigheten av at

arbeidet med å etablere en trafikksentral for Nord-Norge i Vardø for å overvåke skipstrafikken i nordområdene, fortsetter.

Komiteen støtter forslaget om å bevilge 19,67 mill. kroner på posten i 2007, i tråd med de anslåtte bevilgningsbehovene innenfor den fastsatte investeringsrammen.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre i alternativt budsjett har foreslått en økning i tilskuddet til fiskerihavner for 2007 på 20 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at følgende endringer er foreslått i Kristelig Folkepartis alternative budsjett:

Kap. 1062 Kystverket post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg, økes fra 30,1 mill. kroner til 35,1 mill. kroner.

Dette medlem vil understreke verdien fiskerihavnene har for næringsvirksomhet og bosetting langs kysten. Fiskerinæringen er en av Norges mest verdifulle næringer, og gode fiskerihavner er en forutsetning for økt verdiskaping.

Dette medlem mener det er viktig å videreføre utbyggingen av fiskerihavnen i Utgårdskilen i Hvaler kommune. Dette medlem er kjent med den sentrale rollen som fiskerihavnen har for fiskerne i Oslofjorden, og registrerer at Regjeringen ikke har prioritert denne havnen i det fremlagte budsjettet.

Post 70 Tilskudd Redningsselskapet

Komiteen er tilfreds med at Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket vil fortsette samarbeidet med Redningsselskapet (NSSR). NSSR utfører viktig sjø-sikkerhetsarbeid og utgjør en avgjørende ressurs i sjøredning langs norskekysten. Komiteen er enig i at det gis statlig tilskudd til NSSR for å dekke en andel av driftsutgiftene forbundet med søke- og redningsaksjoner, samt et gitt beredskapsnivå. Komiteen har merket seg at Fiskeri- og kystdepartementet på bakgrunn av de organisasjonsmessige utfordringene NSSR har hatt, har tatt initiativ til en dialog med selskapet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, slutter seg til Regjeringens forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil understreke viktigheten av det arbeidet NSSR bidrar med. Disse medlemmer viser til at den samfunnsnyttige virksomheten som utøves av fast- og frivilligbemannede redningsskøyter rundt om i hele

landet, redder liv og berger verdier. Disse medlemmer vil også peke på den store innsatsen som gjøres for å forebygge tragiske ulykker, spesielt gjennom forebyggende arbeid overfor barn og unge. Etter disse medlemmers mening er det viktig at staten, slik situasjonen er for selskapet, viser støtte til dugnadsånden og innsatsen til de faste og frivillige mannskapene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til sine respektive alternative budsjetter der tilskuddet til Redningsselskapet i 2007 foreslås økt med 10 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag.

Post 71 Tilskudd til kystkultur

Etablering av etatsmuseum for Kystverket

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, vil be departementet legge fram en sak på hvordan en har tenkt å sikre den statlige finansieringen av Kystverkets etatsmuseum i forbindelse med behandlingen av statsbudsjettet for 2008.

Post 72 Tilskudd til omstilling Secora

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

KAP. 4062 KYSTVERKET

Komiteen viser til at Regjeringen i budsjettet for 2007 ikke foreslår å budsjettere med salgsinntekter fra salg av fyreieendommer. Komiteen har ingen andre merknader, og slutter seg til forslaget fra Regjeringen.

5.2 Kap. 1070 og 4070 Samfunnet Jan Mayen

5.2.1 Sammen drag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1070	27,66	28,2
4070	3,47	3,605

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 28,2 mill. kroner på posten i 2007.

Kap. 4070 Post 7 Refusjoner omfatter refusjoner fra Det norske meteorologiske institutt og Telenor for deler av felleskostnadene knyttet til Samfunnet Jan Mayen. Det fremmes forslag om å bevilge 3,605 mill. kroner på posten i 2007.

5.2.2 Komiteens merknader

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

6. SAMFERDSELSDEPARTEMENTET - UTDRAG FRA DE ENKELTE BUDSJETT- KAPITLENE, SAMT KOMITEENS MERKNADER TIL DISSE

I tabellane under dei einskilte budsjettkapittel i St.prp. nr. 1 (2006-2007) er budsjettendringar sett i forhold til saldert budsjett 2006. I tabell på side 17 i proposisjonen er det vidare gitt ei oversikt over budsjettsendringar på utgiftskapittel og inntektskapittel i forhold til saldert budsjett 2006, jf. Innst. S. nr. 205 (2005-2006)

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

Når det gjeld inntektene under Samferdselsdepartementets ansvarsområde, har Regjeringa budsjettert med eit samla utbytte på om lag 1,1 mrd. kroner frå selskap eigd av Samferdselsdepartementet. Dette fordelt med 339 mill. kroner frå Avinor AS, 328 mill. kroner frå NSB AS, 3 mill. kroner frå BaneService AS og 471 mill. kroner frå Posten Norge AS.

Komiteen viser til at utbytte blir behandla av finanskomiteen under rammeområde 24, jf. Budsjett-innst. S. nr. 1 (2006-2007).

6.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdsels- departementet

6.1.1 Sammen drag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1300	142,7	145,3
4300	2,1	2,2

Til Samferdselsdepartementet sitt driftsbudsjett (post 1) er det avsett 105,4 mill. kroner, til departementet si deltaking i internasjonale organisasjonar (post 70) er det avsett 18,4 mill. kroner, mens det er avsett 2,3 mill. kroner til departementet sitt arbeid med vernebuving (post 72), der alle tre løyvingane er om lag på same realnivå som saldert budsjett 2006.

Over jf. post 71 Tilskudd til trafiksikkerhetsformål er det foreslått 18,7 mill. kroner til Trygg Trafikk, som er ein auke på 0,6 mill. kroner samanlikna med saldert budsjett 2006, og vidare 0,5 mill. kroner til Syklistenes Landsforening.

6.1.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det under kap. 1300 Samferdselsdepartementet foreslås bevilget 105,4 mill. kroner under post 1 for 2007. Om lag samme realnivå som i saldert budsjett 2006.

Flertallet slutter seg til forslaget til bevilgning.

Post 1 Driftsutgifter

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at bevilgningene i post 1 dekker lønn, godtgjørelser til 127 ansatte i departementet, samt husleie og diverse utgifter knyttet til drift. Flertallet anmoder departementet om å søke effektiv og rasjonell drift innenfor bevilgede rammer.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det er grunnlag for omfattende effektivisering innen 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 Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Disse medlemmer vil dekke inn kontingenter til Norges deltakelser i internasjonale organisasjoner innen transport og kommunikasjon over utenlandsbudsjettet.

Komiteen medlem fra Venstre viser til sine generelle merknader i punkt 3.2.5. Dette medlem vil fremme forslag innen netto rammebeløp for rammeområde 18. Dette medlem foreslår å bevilge kap. 1300 post 1 Driftsutgifter med 141,5 mill. kroner. Dette er en reduksjon på 3,8 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2006-2007).

Post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.

Komiteen understreker viktigheten av å satse på trafikksikkerhetsarbeid med bl.a. støtte til det arbeidet som Trygg Trafikk gjør. Bedre tilrettelegging for syklist og gående er også viktige trafikksikkerhetstiltak, og her gjør bl.a. Syklistenes Landsforening et godt arbeid.

Komiteen støtter forslaget til bevilgning under post 71 med 19,2 mill. kroner. Derav 18,7 mill. kroner til Trygg Trafikk, en økning på 0,6 mill. kroner, og til Syklistenes Landsforening 0,5 mill. kroner, en økning på 0,1 mill. kroner.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at følgende endringer er foreslått i Kristelig Folkepartis alternative budsjett:

Kap. 1300 Samferdselsdepartementet post 71 Tilskudd til trafikksikkerhetsformål, mv. økes fra 19,2 mill. kroner til 20,5 mill. kroner. Økningen på 1,3 mill. kroner skal gå til Trygg Trafikk.

6.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling

6.2.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1301	171,2	174,5

Det er foreslått eit samla budsjett på 174,5 mill. kroner til Samferdselsdepartementet sitt arbeid med forskning og utvikling mv., som er på om lag same realnivå som i saldert budsjett 2006. Innsatsen til departementet på forskning og utvikling har auka mykje dei siste fem/seks åra, og Regjeringa vidarefører det høge nivået på forskningsinnsatsen i 2007.

Post 70 Tilskot til rasjonell og miljøvenleg transport og post 50 Samferdselsforskning er slått saman i budsjettforslaget for 2007. Dette fordi midlane over begge postane i hovudsak går til Norges forskningsråd.

Det meste av forskningsmidlane, 146,3 mill. kroner over post 50, går til tele- og transportforskning og ulike program i regi av Norges forskningsråd.

6.2.2 Komiteens merknader

Komiteen peker på at en offensiv forskning og forskningsbasert kunnskap blir stadig mer avgjørende for å utvikle fremtidsrettet næringsliv og offentlig sektor. Komiteen vil vise til de vedtatte målene om opptrapping av bevilgningene til forskning og utvikling de neste årene.

Komiteen vil framheve at samferdselsforskningen er trappet opp med nær 20 pst. i 2006, og at Regjeringens forslag til statsbudsjett innebærer videreføring på om lag samme nivå i 2007.

Komiteen viser til at innsatsen på samferdselsforskning i hovedsak går til ulike program i regi av Norges forskningsråd. Programmene omfatter tele-, transport- og miljøforskning som har stor nytte for å møte utfordringer for næringsliv, offentlig sektor og befolkningen.

POST 21 UTREDNINGER VEDRØRENDE MILJØ OG TRAFIKKSIKKERHET

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at utredninger av temaer knyttet til trafikksikkerhet og kollektivtransport vil stå sentralt i 2007. Flertallet slutter seg til forslaget til bevilgning på 16,6 mill. kroner for 2007 og viser ellers til merknader under for eksempel punkt 6.6.2 post 50 og punkt 6.10 post 60.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at den beste politikken for å bevare miljøet, og øke trafikksikkerheten, er en politikk der det satses på vegbygging og reduserte avgifter på biler.

Disse medlemmer vil vise til at satsing på vegbygging i både Vestfold og Akershus dokumenterer en betydelig reduksjon i antall hardt skadde og drepte i trafikken. Vegstrekninger som på grunn av ulykkestallene har vært omtalt som dødsveger, er i dag noen av de sikreste vegene i landet. Dette har skjedd selv om fartsgrensene på disse vegene er økt fra 70 km/t til 100 km/t. Dette viser at den beste måten å øke trafikksikkerheten på er å bygge nye vegger. Disse medlemmer mener derfor at økte bevilgninger til vegger også er en viktig faktor for et bedre miljø og mer trafikksikre vegger.

Disse medlemmer foreslår en reduksjon i rammen og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

POST 50 SAMFERDSELSFORSKNING

Komiteen vil understreke at Norge har særlige forutsetninger til å kunne bidra til teknologiutvikling og tilrettelegging for alternative drivstoff og kjøretøyteknologi. Flere norske selskaper og forskningsinstitutter er verdensledende innen hydrogenproduksjon, fylleanlegg for hydrogen, forskning på biodrivstoff og lignende. Verden blir stadig mer avhengig av energi og ensidig avhengig av olje. Dette medfører en stor belastning på miljøet og bidrar til vesentlig usikkerhet i enkelte regioner i verden. Det er derfor viktig å støtte opp om initiativ og aktører som ønsker å bidra til å utvikle og ta i bruk alternativer til olje.

Komiteen vil for eksempel vise til Hynor-samarbeidet og Norsk Hydrogenforum hvor en rekke bedrifter og forskningsinstitutter samarbeider om forskning og demonstrasjon av hydrogenteknologi.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringen foreslår å inkludere post 70 Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport i post 50 Samferdselsforskning. Flertallet viser til at forslaget til bevilgninger er på 146,5 mill. kroner fordelt på transportforskning, teleforskning og FoU-midler til miljøvennlig teknologi og alternative drivstoff i transportsektoren.

Flertallet støtter forslaget til bevilgninger. Flertallet vil spesielt trekke fram støtten til næringsrettet forskning som bidrar til overføring av gods til sjø og bane, intelligente transportsystemer (ITS) og teleforskning som bidrar til å løfte IKT i offentlig sektor og næringsliv.

Flertallet vil vise til at bevilgningen til Forskningsrådets program RENERGI på 23,1 mill. kroner bl.a. skal inngå som en del av Regjeringens nasjonale hydrogenstrategi. I tillegg er det poengtert at Regjeringen ønsker en sterkere satsing på biodrivstoff. Flertallet støtter disse prioriteringene.

Flertallet mener et demonstrasjonsprosjekt som "Hydrogenveien" mellom Oslo og Stavanger gir mulighet for utvikling av ny kunnskap og praktisk erfaring som kan være svært nyttig i arbeidet med å utvikle mer miljøvennlige transportløsninger. Flertallet imøteser derfor med interesse Hydrogenrådets vurdering av hvordan arbeidet på hydrogenfeltet bør følges opp.

Flertallet registrerer at land som Sverige har kommet betydelig lenger i å utvikle og ta i bruk ulike former for biodrivstoffsløsninger. Flertallet har notert seg at Regjeringen vil komme tilbake til Stortinget med forslag til et introduksjonsprogram for biodrivstoff. Flertallet mener det vil være nødvendig å vurdere et bredt sett av virkemidler for å få en effektiv introduksjon av biodrivstoff i Norge. Bilavgifter, drivstoffavgifter, krav til innblandingsgrad og krav om utbygd distribusjonssystem er blant de tiltak som må vurderes. Flertallet vil peke på at det i en del tilfeller ikke vil være tilstrekkelig å kun tilby midler til forskning og innovasjon. Skal nye teknologiske system, som for eksempel Biogass-prosjektet i Fredrikstad, kunne

utprøves i en større skala, må også andre virkemidler vurderes. Flertallet vil be om at Regjeringen i sitt arbeid med å utvikle en plan for introduksjon av biodrivstoff i Norge vurderer dette.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er bekymret for Regjeringens satsing på forskning og utvikling på miljøvennlig transport. Regjeringen Bondevik II styrket bevilgningene til forsøk og demonstrasjon med biodrivstoff, hydrogenrevne kjøretøy og fylleanlegg for hydrogendrivstoff betydelig i sin regjeringsperiode.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet satser på økt offentlig innsats gjennom økt styrking av Forskningsfondet og gjennom dekning av utenlandsrelaterte forskningsutgifter gjennom eget utenlandsbudsjett. Disse medlemmer peker også på at offentlig forskningsinnsats bør samles enten i ett departement eller styrt av ett departement i samarbeid med Norges forskningsråd.

Disse medlemmer viser også til at økte investeringer i bedre vegstandard vil gi større sikkerhet i vegtrafikken.

Disse medlemmer foreslår en reduksjon i rammen og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg Regjeringens varslede introduksjonsprogram for biodrivstoff. Regjeringen har, gjennom Soria Moria-erklæringen, lovet at introduksjonsprogrammet skal være i tråd med EU-direktiv 2003/30/EF. Direktivet legger opp til et mål om en andel på 5,75 pst. biodrivstoff innen 2010. Disse medlemmer vil peke på at Norge er milevis fra dette målet i dag. Disse medlemmer vil peke på at et omsetningspåbud for biodrivstoff er ferdig utredet av SFT og er anbefalt av SFT som et viktig virkemiddel i klimapolitikken.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at følgende endringer er foreslått i Kristelig Folkepartis alternative budsjett:

Kap. 1301 Forskning og utvikling mv. post 50 Samferdselsforskning, økes fra 146,3 mill. kroner til 151,3 mill. kroner, og økningen går til videre forskning og forsøk med alternative drivstoff og miljøvennlig transport.

Komiteens medlem fra Venstre finner det uforståelig at flertallet ikke sluttet seg til Venstres forslag om et omsetningspåbud for biodrivstoff og en tiltakspakke for å fremme bruk av fleksibel kjøretøy som benytter biodrivstoff i forbindelse med finansinstitusjonen, jf. Budsjett-innst. S. nr. 1 (2006-2007).

Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett hvor Venstre foreslår en økning på 5 mill. kroner til tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport.

Tilgjengelighet

Komiteen viser til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan hvor en samlet komité gikk inn for at et hovedmål i transportpolitikken skal være et transportsystem som er tilgjengelig for alle. Komiteen ser det som en selvfølge at offentlig transport skal være tilgjengelig for alle uavhengig av funksjonsdyktighet. Komiteen registrerer at Regjeringen har uttrykt vilje til å følge opp dette prinsippet som har vært gjenstand for full politisk enighet i mange år.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at forsøksordningen med utdannings- og arbeidsreiser har som mål å kunne bidra til økt arbeidsdeltakelse for funksjonshemmede. Funksjonshemmede har en langt lavere yrkesdeltakelse enn befolkningen for øvrig, og behovet for å fjerne hindringene er betydelig. En av hindringene er mangelen på tilrettelagt transporttilbud. Mange faller utenfor andre eksisterende ordninger, og denne ordningen ble opprettet for å fange opp disse og dekke deres behov. Disse medlemmer ber Regjeringen på denne bakgrunn vurdere å gjøre ordningen for tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede permanent.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen gjøre ordningen for tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede permanent."

6.3 Kap. 1310 Flytransport

6.3.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1310	480,6	475,9

Det er sett av 475,9 mill. kroner til statleg kjøp av innanlandske flyruter (post 70), som skal legges til rette for uendra eller forbedra flyrutetilbud i kjøpsområdet.

I budsjettforslaget er det teke høgde for at maksimaltakstane skal reduserast med 20 pst. samanlikna med nivået i dag i den nye avtaleperioden i Nord-Troms og Finnmark med verknad frå 1. april 2007. Regjeringa ønskjer med dette å redusere gapet mellom prisnivået på tilbodsrutene og dei kommersielle stamrutene, og tiltaket er viktig for ein landsdel med særleg store avstandsulemp.

6.3.2 Komiteens merknader

Komiteen vil understreke behovet for statlig kjøp av flyrutetjenester som ikke er bedriftsøkonomisk lønnsomme.

Komiteen er kjent med at det ble inngått nye kontrakter som gjelder fra 1. april 2006. Dagens kontrakt for rutene i Nord-Troms og Finnmark opphører 31. mars 2007.

Komiteen vil peke på at det i budsjettforslaget for 2007 er tatt høyde for reduksjon i maksimalsatsene på 20 pst. for rutene i Nord-Troms og Finnmark fra og med 1. april 2007.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil understreke den betydningen reduksjon i maksimalsatsene har for å styrke forutsetningene for næringsutvikling og samhandling i den nordligste delen av landet. Flertallet er glad for at Regjeringen også på denne måten følger opp ambisjonene i Soria Moria-erklæringen om en mer aktiv nordområdepolitikk.

Flertallet viser til at budsjettposten omfatter midler til helikopterruter Værøy-Bodø der det er inngått kontrakt for perioden 1. august 2005 til 31. juli 2008.

Flertallet slutter seg til forslag til bevilgning.

Flertallet har registrert at Regjeringen er blitt kritisert for at anbudet for Finnmark og Nord-Troms åpnet for at også mindre flytyper uten trykkabin kunne benyttes i anbudskonkurransen. Denne åpningen ble nettopp foretatt for å styrke denne muligheten.

Komiteens medlem fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre er bekymret for mangel på konkurranse i flytrafikken, særlig på ruter som er på anbud fra Samferdselsdepartementet. Innspill fra bransjen peker i retning av at anbudskriteriene favoriserer enkelte operatører og fungerer som konkurransehindre.

Disse medlemmer vil oppfordre Regjeringen til å gjennomgå anbudskriteriene med mål om å legge opp til en mest mulig rettferdig konkurranse i anbudene.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti stiller seg positivt til reduksjonen i maksimalsatsene og forutsetter at samme linje følges når kontrakter for resten av kortbanenettet skal legges ut på anbud.

OM NORSK LUFTFART

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil framheve at regjeringen Stoltenberg II også på samferdselsområdet har tatt en rekke grep for å sikre at offentlige ressurser utnyttes på en effektiv måte. Mer satsing på vedlikehold av eksisterende infrastruktur, mer effektiv gjennomføring av utbyggingsprosjekter, større innsats for å fjerne flaskehalser i infrastrukturen både for veg og jernbane er synlige eksempler.

Flertallet vil vise til at Regjeringen allerede våren 2006 varslet at den vil legge frem en strategi/plan for norsk luftfart. Flertallet er videre tilfreds med de mange initiativ Regjeringen har tatt for å styrke passasjerens rettigheter, bedre sikkerheten og redusere uregelmessighetene i luftfarten. Flertallet ser ikke behov for at det utarbeides en egen melding for Stortinget, men ser fram til at Regjeringen legger fram en samlet strategi for norsk luftfart.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til at det er et stort behov for flere rullebaner på 1600 meters lengde. Disse medlemmer vil peke på at lengre rullebaner må til for å få reell konkurranse og lavere billettpriser på rutene til og fra flere flyplasser.

Disse medlemmer vil vise til det positive samarbeidet mellom lokalt næringsliv, lokale myndigheter og Avinor på Molde lufthavn Åre for å utvikle flyplassen. Disse medlemmer vil foreslå å åpne for tilsvarende samarbeid ved andre flyplasser.

Disse medlemmer har merket seg at Avinor AS innfører bomordning 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.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet 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 peker på at selv om eierskapsmelding for Avinors virksomhet legges frem i 2006, er det ønskelig med en bredere drøftelse av norsk politikk for luftfarten.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen om å legge frem en melding om norsk luftfart som oppfølging av Norsk luftfartsplan 1998-2007 (St.meld. nr. 38 (1996-1997))."

Disse medlemmer viser til både EUs regelverk om felles bestemmelser om sikkerhet og økende terrortrussel gjør økt fokus på sikkerhet og flere tiltak for å styrke sikkerheten knyttet til flytrafikk nødvendig. Disse medlemmer peker på at finansieringen av sikkerhetstiltak skjer gjennom brukerbetaling fastsatt som en sikkerhetsavgift innenfor Avinors takstregulativ. Disse medlemmer peker på at også staten bør bære utgifter knyttet til infrastruktur, sikring av infrastruktur og sikkerhetstiltak i den nasjonale lufttrafikken som er en viktig del av landets samlede samferdsinfrastruktur.

Disse medlemmer peker på at en vurdering av Avinor også bør omfatte vurderinger av endringer i eierskap og organisering for de regionale flyplassene slik at næringsliv, brukerorganisasjoner og regionale myndigheter sterkere kan delta i utvikling og drift.

6.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

6.4.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1311	16,6	17,2

Som for 2006 blir det ikke foreslått løyvd statleg tilskot til Avinor sine regionale flyplassar for 2007. Dette har bl.a. samanheng med Avinor sin økonomi, som gir grunnlag for kryssubsidiering frå dei lønsame til dei ulønsame lufthamnene.

Det er foreslått avsett 17,2 mill. kroner under post 71 som tilskot til ikkjestatlege flyplassar. Samferdselsdepartementet vil prioritere utvikling av det statlege lufthamnnettet. Det er derfor ikkje sett av midlar til auka driftstilskott til dei ikkjestatlege flyplassane.

6.4.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at Avinors regionale lufthavner skal finansieres gjennom tilskudd fastsatt av Samferdselsdepartementet og intern kryssfinansiering i Avinor. Dette er i tråd med signalene som er gitt i Innst. nr. 262 (2003-2004).

Komiteen vil peke på at omfattende omstillings- og effektiviseringstiltak sammen med trafikkvekst, har medført at Avinors økonomi nå er god. Komiteen er kjent med at departementet i forbindelse med fremleggelse av eiermeldingen om Avinor høsten 2006, vil gi nærmere vurdering av selskapets økonomiske situasjon og vurdere behovet for ev. statlig tilskudd til selskapets regionale flyplasser.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, slutter seg til forslag til bevilgning.

Flertallet vil vise til at regjeringen Bondevik II så sent som i 2005 avslo en søknad fra de ikke-statlige flyplassene om ekstra tilskudd. Flertallet ser det ikke som riktig å endre på de prinsippene og den ansvarsfordelingen som Stortinget besluttet i forhold til de regionale lufthavnene i St. meld. nr. 15/Innst. S. nr. 128 (1994-95).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er bekymret for at tilskuddet til de ikke-statlige flyplasser ikke er tilfredsstillende. Disse medlemmer vil peke på at flere av disse flyplassene, blant annet Stord lufthavn, fyller et udekket behov og genererer trafikk til de statlige flyplassene. Disse medlemmer mener det derfor er rimelig at staten bidrar med en mer forholdsmessig støtte til sikkerhetsinfrastruktur og beredskap, og vil foreslå at det utarbeides en ny standard for dette som står i forhold til skjerpede sikkerhetsnormer.

Disse medlemmer har også merket seg at Fagernes lufthavn Leirin berøres av nye sikkerhetskrav til

flyplasser. Disse medlemmer har videre merket seg at dette gjelder utfylling ved rullebanens avslutning i sør og som er nødvendig for å opprettholde full utnyttelse av dagens rullebane.

Disse medlemmer har merket seg at full utnyttelse av rullebanen på Fagernes lufthavn Leirin er nødvendig for at flytyper som i dag benytter flyplassen, fortsatt skal kunne gjøre det slik at dagens chartertrafikk kan videreutvikles. Disse medlemmer anbefaler at prosjektet som er anslått til vel 20 mill. kroner, gjennomføres i 2007.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at lufthavnene på Stord, Lista, Notodden og i Skien har søkt om driftsstøtte. Disse medlemmer mener søknaden bør imøtekommes, og at dette gjøres slik at disse lufthavnene inkluderes i den kryssubsidieringen som foretas mellom lufthavnene innenfor Avinor.

Disse medlemmer har merket seg at Hordaland fylkeskommune har søkt om bevilgning på 28 mill. kroner over statsbudsjettet til nytt kontrolltårn og ny brannstasjon på Stord lufthavn, og at slik investering er nødvendig for å få godkjent fortsatt drift ved flyplassen. Disse medlemmer har videre merket seg at søknaden ikke er imøtekommet, men at departementet bemerker at Stord lufthavn har hatt en betydelig trafikkøkning de seneste årene.

Disse medlemmer peker på Stord lufthavns store betydning for verdiskapingen i regionen, og at det er behov for fortsatt videreføring av driften. Disse medlemmer mener det er viktig og riktig at staten bidrar til nødvendig fornyelse av flyplassens infrastruktur, og peker på at driften for øvrig dekkes uten statlig tilskudd. Disse medlemmer mener at statlig bidrag til fornyet infrastruktur ved Stord lufthavn bør innarbeides i Revidert nasjonalbudsjett for 2007.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen inkludere de ikke-statlige lufthavnene på Stord, Lista, Notodden og i Skien i systemet med kryssubsidiering som i dag foretas mellom de statlige flyplassene."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti viser til Høyres og Kristelig Folkepartis alternative budsjetter, der det foreslås å øke bevilgningene til infrastruktur for å utøve AFIS-tjeneste. Beløpet øremerkes nytt kontrolltårn og brannstasjon på Stord flyplass i form av en oppstartsbevilgning på 3 mill. kroner.

6.5 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet

6.5.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1313	169,1	148,4
4313	93,5	97,1

Til Luftfartstilsynet er det budsjettert med 148,4 mill. kroner under kap. 1313, som er 12,2 pst. lågare enn saldert budsjett 2006. Årsaka er at flyttinga av tilsynet frå Oslo til Bodø (jf. post 22) no er gjennomført, slik at flyttekostnadene er i ferd med å bli flata ut. Det er avsett 8,8 mill. kroner til flyttekostnader for 2007, som er siste år med eiga flytteløyving.

Til ordinær drift (post 1) foreslås løyvd 149,6 mill. kroner, ein auke på 4,1 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2006. Auken skuldast m.a. kostnader knytt til nye krav frå EASA og innfasing av "et felles europeisk luftrom".

Luftfartstilsynets inntektsbudsjett (kap. 4313 post 1 Gebyrinntekter) er foreslått til 97,1 mill. kroner, som er reelt på same nivå som i 2006.

6.5.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at flytransport er en meget sikker transportform. Komiteen understreker at Luftfartstilsynets hovedoppgave er å kontrollere sikkerheten i norsk luftfart samt være en aktiv pådriver for sikkerhetsfremmende arbeid.

Komiteen understreker at tilsynet sammen med flyselskapene, Avinor AS og gjennom medlemskap av det felleseuropeiske tilsynsorgan for luftfart i EU (EASA) fortsatt må arbeide for flysikkerhet på internasjonalt toppnivå i Norge. Komiteen konstaterer at nye regler i Europa gjennom en pakke av EU-regelverk med betegnelsen "Et felles europeisk luftrom" kan gi Luftfartstilsynet nye oppgaver som også medfører økning i tilsynets driftskostnader. Komiteen konstaterer at det er tatt hensyn til dette i budsjettet for 2007.

Komiteen konstaterer også at flytting av tilsynet til Bodø er gjennomført innenfor rammen av opprinnelig kostnadsanslag fra 2003, samt de tillegg som det er redegjort for underveis.

Komiteen viser igjen til de store omstillinger som har funnet sted, og som fortsatt finner sted, innenfor norsk og internasjonal luftfart både for operatører og for myndigheter. Komiteen understreker igjen at denne omstillingsprosessen fortsatt gjør det nødvendig med sterk fokus på flysikkerhet slik Stortinget tidligere har presisert. Komiteen understreker at et velfungerende og aktivt tilsyn er en nødvendig forutsetning for å opprettholde et høyt nivå på flysikkerhet i norsk luftfart. Komiteen understreker at avvik avdekket gjennom tilsyn, skal lukkes så hurtig som mulig, og forutsetter aktiv oppfølging fra tilsynet i dette arbeidet.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har med tilfredshet registrert at Regjeringen aktivt følger opp havarikommisjonens rapport "Rapport SL RAP 35/2005 Flysikkerhet i norsk luftfart under omstilling", og avventer videre redegjørelse i den kommende Eiermelding om Avinor og endelig rapport om sikkerhetstilrådingene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett der tilsynets budsjett foreslås styrket med 2 mill. kroner.

Disse medlemmer viser igjen til "Rapport SL RAP 35/2005 Flysikkerhet i norsk luftfart under omstilling", avgitt 5. august 2005. Disse medlemmer viser til en rekke kritiske merknader til mange av aktørene i norsk luftfart, særlig Avinor AS, i rapporten. Disse medlemmer har merket seg at tilbakemelding ennå ikke er gitt til Stortinget, og er også kjent med at en rekke avvik i sikkerhetsbestemmelser som er registrert, fortsatt står åpen. Etter disse medlemmers syn er rapporten og lukking av avvik ikke fulgt opp på en tilfredsstillende måte.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem egen sak til Stortinget om oppfølging av "Rapport SL RAP 35/2005 Flysikkerhet i norsk luftfart under omstilling", avgitt 5. august 2005."

Komiteens medlem fra Venstre viser til sine generelle merknader i punkt 3.2.5. Dette medlem vil fremme forslag innen netto rammebeløp for rammeområde 18.

Dette medlem foreslår å bevilge kap. 1313 post 1 Driftsutgifter med 147,2 mill. kroner. Dette er en reduksjon på 1,2 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2006-2007).

6.6 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

6.6.1 Sammenheng

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1314	32,3	37,3

Til Statens havarikommisjon for transport er det avsett 37,3 mill. kroner, som er en auke på 15,5 pst. fra saldert budsjett 2006. Auken heng sammen med at det i budsjettforslaget er lagt til rette for å utvide kommisjonen sitt ansvarsområde til også å omfatte sjøtransport med verknad frå 1. juli 2008.

6.6.2 Komiteens merknader

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

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil understreke viktigheten av å ha en struktur og systematikk i trafikksikkerhetsarbeidet for å identifisere årsakssammenhenger, og dermed få et bedre grunnlag for å identifisere effektive tiltak for å styrke trafikksikkerheten. Flertallet leg-

ger til grunn at departementet også vil vurdere om det kan være formålstjenlig å utvide Havarikommisjonens mandat.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at kommisjonens ansvarsområde fra 1. september 2005 er utvidet til å omfatte undersøkelser av alvorlige hendelser og ulykker i vegsektoren, og videre at undersøkelser av arbeidsulykker om bord i skip legges til havarikommisjonen fra 1. juli 2008.

Disse medlemmer er tilfredse med at Norge får et fast fungerende undersøkelsesorgan for hele transportsektoren, og mener dette vil bidra til bedre sikkerhet i transportsektoren. Disse medlemmer vil i budsjettet for 2008 vurdere ytterligere ressurstilførsel for å sikre at kommisjonen kan ivareta alle nye oppgaver på en god måte. Disse medlemmer peker på at utvidelsen av havarikommisjonens område til å dekke vegsektoren, også reiser spørsmål om å tydeliggjøre vegholders juridiske ansvar i Vegtrafikkloven på linje med føreransvaret. Disse medlemmer peker på at vegetaten bygger, vedlikeholder og overvåker sikkerheten på vegene; både riksveger og fylkesveger, 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 Vegtrafikkloven for ulykker som skyldes vegholder."

Disse medlemmer peker på at registrerte kjøretøy kontrolleres ved hjelp av periodisk kontroll (EU-kontroll) som pålegger eier en ekstra utgift for å sikre at kjøretøy tilfredsstiller krav til driftssikkerhet. For vegholder gjelder ingen slike krav. Norge har i dag et vegnett inndelt i flere klasser og med svært varierende standard. Det eksisterer ingen form for godkjenningssystem for vegnettet, og det er altså heller intet juridisk fastlagt ansvar for vegholder dersom feil og mangler ved vegens beskaffenhet forårsaker ulykker og skader. Disse medlemmer peker på at årlige statlige utgifter i forbindelser med trafikkulykker er svært store. En andel av disse ulykkene skyldes utvilsomt dårlig vegstandard. Flere uavhengige tiltak bør settes inn for å bedre vegstandarden. Disse medlemmer mener det også bør utredes et system med godkjenning og periodisk kontroll av norske veger.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at følgende endringer er foreslått i Kristelig Folkepartis alternative budsjett:

Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport post 1 Driftsutgifter, økes med 1 mill. kroner, fra 37,3 mill. kroner til 38,3 mill. kroner.

Dette medlem ber Regjeringen vurdere hvorvidt det kan være hensiktsmessig å utvide Havarikommisjonens mandat for undersøkelser av ulykker på veg. Der- som det er slik at en mandatutvidelse kan gi verdifull informasjon og grunnlag for forebygging av fremtidige ulykker, mener dette medlem at en utvidelse bør vurderes.

6.7 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS

6.7.1 Sammenheng

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
5619	338,6	294,4

Med bakgrunn i vilkår i låneavtalen, er det lagt til grunn at renter av statens lån til Oslo Lufthavn AS vil utgjøre 294,4 mill. kroner.

6.7.2 Komiteens merknader

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

6.8 Kap. 1320 og 4320 Statens vegvesen

6.8.1 Sammenheng - Generelt

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1320	13 655,3	14 849,5
4320	328,3	420,0

Til vegformål som for 2007 er identisk med budsjettet til Statens vegvesen, er det foreslått løyvd 14 849,5 mill. kroner, ein auke på 1 194,2 mill. kroner eller 8,7 pst. frå saldert budsjett 2006. Budsjettforslaget samla sett tilsvare eitt års oppfølging av Stortinget sitt NTP-vedtak.

Regjeringa ønskjer å snu trenden med aukande vedlikehaldsetterslep. Budsjettet til trafikktilsyn, drift og vedlikehald (post 23) er på 6 770,4 mill. kroner og inneber ein auke med 11,2 pst. eller 681,2 mill. kroner frå saldert budsjett 2006. Samanlikna med budsjettforslaget for 2006 frå regjeringa Bondevik II, auka Regjeringa innsatsen på vedlikehald både i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) og i St.prp. nr. 66 (2005-2006).

I budsjettet for 2007 prioriterer Regjeringa på ny innsatsen på vedlikehald. Innsatsen på vedlikehald aleine er foreslått auka med om lag 500 mill. kroner eller om lag 25 pst. frå saldert budsjett 2006.

Det er lagt opp til at det skal bli nytta om lag 800 mill. kroner til asfaltlegging i 2007, om lag 200 mill. kroner meir enn i saldert budsjett 2006.

Som vederlag til OPS-prosjekta (post 29) er det sett av 340 mill. kroner for 2007 i samsvar med forpliktingane til staten i desse prosjekta. To av dei tre OPS-pro-

sjekta er no opna, og det er inngått kontrakt for det tredje prosjektet.

Det er for 2007 avsett i alt 6 274,7 mill. kroner til veginvesteringar (summen av postane 30, 31, 35 og 60), ein auke på 5,4 pst. eller 322 mill. kroner frå saldert budsjett 2006.

Post 30 Riksveginvesteringar og post 60 Forsøk må vurderast i samanheng. Det er for 2007 sett av 5 563,7 mill. kroner til riksveginvesteringar inkl. forsøk, som er ein auke på 4,9 pst. eller 258,2 mill. kroner frå saldert budsjett 2006.

Det er store bindingar i budsjettet som følgje av prosjekt som er sett i gang med små oppstartsløyvingar frå førre regjering. Det er lagt vekt på å sikre rasjonell framdrift for desse. Det vil ikkje gi rom for å sette i gang bygging av nye store prosjekt på stamvegnettet. Det er planlagt anleggsstart i 2007 på fleire større prosjekt (over 100 mill. kroner) på øvrige riksveggar.

For 2007 er det forutsatt stilt til rådighet om lag 4,8 mrd. kroner fra bompengeselskapene.

Rassikring er eit område som Regjeringa legg særleg vekt på. Det er vanskeleg å skilje skarpt mellom reine rassikringsprosjekt og andre prosjekt som også gir rassikringsgevinst. Til direkte rassikring (post 31) er det budsjettet med 321 mill. kroner for 2007, ein auke på 21 pst. eller 55,8 mill. kroner frå saldert budsjett 2006. Totalt er det planlagt om lag 480 mill. kroner i statlege løyvingar til tiltak med rassikringsgevinst i 2007.

Til Bjørvika-prosjektet (post 35) er det sett av 390 mill. kroner i statleg løyving for 2007 i samsvar med finansieringsopplegget for prosjektet.

Til riksvegferjedrifta (post 72) er det foreslått eit budsjett på 1 464,4 mill. kroner, ein auke på 8,1 pst. frå saldert budsjett 2006. Årsaka til auken er m.a. at ferje- budsjettet er kompensert for verknaden av innføringa av ei NO_x-avgift. Samferdselsdepartementet legg til grunn om lag same rutetilbod i 2006 som i 2007.

I 2007 vil dei to riksvegferjesambanda Aukan-Vinsternes i Møre og Romsdal og Hufthamar-Austevoll- hella i Hordaland bli avløyste av fast vegsamband.

Det er foreslått ein takstauke på 3,8 pst. frå 1. januar 2007.

Regjeringa er oppteken av å vurdere ulike gebyrord- ningar i staten, slik at desse i utgangspunktet skal til- svare kostpris for tenesta. I denne samanhengen har Regjeringa redusert inntektskravet til Statens vegvesen (jf. kap. 4320). Dette vil gi rom for å redusere prisen for m.a. forarprøven og utskrivning av førarkort.

6.8.2 Komiteens merknader

6.8.2.1 GENERELLE MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstre- parti og Senterpartiet, mener at godt utbygde veger er en nødvendig rammebetingelse for å kunne opprettholde strukturen i bosettingen og næringslivet.

Flertallet vil peke på at Regjeringens budsjettfor- slag representerer en offensiv og etterlenget satsing på vegnettet. Satsingen vil utløse økt verdiskaping. Flertallet er fornøyd med forslaget til vegbudsjett for

2007, og ønsker i årene som kommer å videreføre NTP-nivået samtidig som etterslepet dekkes inn. Flertallet er godt fornøyd med det betydelige løftet som er kommet på vegbudsjettet i forhold til nivået som regjeringen Bondevik II hadde, og ønsker å videreføre denne offensive satsingen i årene som kommer.

Flertallet viser til at Regjeringen vil øke bevilgningene i 2007 med 1 mrd. kroner til riksveger og 1 mrd. kroner til jernbane sammenlignet med regjeringen Bondevik IIs siste budsjettforslag, og dermed for første gang nå nivået i Nasjonal transportplan (NTP) for ett år for både veg og jernbane.

Flertallet vil bemerke at Høyre, Venstre og Kristelig Folkeparti i forrige periode ikke kom opp på NTP-nivået i et eneste statsbudsjett, selv om det lå lavere enn nå. Heller ikke i de tre budsjettene hvor de samarbeidet med Fremskrittspartiet ble samferdsel prioritert.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at store avstander og spredt bosetting gjør Norge som nasjon avhengig av gode transportløsninger. En effektiv infrastruktur er avgjørende for at bedrifter i Distrikts-Norge skal være konkurransedyktige. I dag er det en vel så stor utfordring å sikre gode mobilitetsløsninger for å tiltrekke seg arbeidskraft, som å korte avstanden til markedene. Disse medlemmer understreker at vegbygging er både god distriktspolitikk og god næringspolitikk. Bedre veger er også avgjørende for å komme videre mot visjonen om null drepte og varig skadde i trafikken.

Disse medlemmer viser til at Regjeringen ikke oppfyller Nasjonal transportplan og handlingsprogrammene til denne. Disse medlemmer viser til det lave nivået på friske midler til riksveginvesteringer. Økningen er på kun på 168,8 mill. kroner. Disse medlemmer understreker at virkeligheten er verre enn den ser ut fordi det dannes et feilaktig bilde av nivået på veginvesteringene. Disse medlemmer viser til at staten i stor grad må ha hjelp fra trafikantene for å dekke etterslepet i investeringene ved å trekke på bompenger og forskutteringer fra kommuner og fylkeskommuner.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at regjeringen Bondevik II oppfylte løftene i Sem-erklæringen, og i løpet av perioden økte nivået på samferdselsbudsjettet med over 2,4 mrd. kroner i tillegg til moderniseringseffekter ved omstilling av Statens vegvesen som gir nesten 1 mrd. kroner mer til veg årlig. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen Stoltenberg II gjentatte ganger har trukket konklusjonen at de allerede oppfyller NTP.

Disse medlemmer er glade for det gode økonomiske handlingsrommet i økonomien og er positive til den økning det har muliggjort i samferdselsbudsjettets rammer. Disse medlemmer vil imidlertid bemerke at man har et etterslep på over 600 mill. kroner på

veginvesteringer og over en mrd. kroner på jernbane for å oppfylle Nasjonal transportplan.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil fremheve viktigheten av at vi i gode tider må investere i fremtiden for å sikre morgendagens velferd. Et av Fremskrittspartiets og Høyres viktigste grep i alternativt budsjett for 2007 er derfor å øke bevilgningene til investeringer i infrastruktur generelt, og veger spesielt.

Disse medlemmer har merket seg samferdselsministerens uttalelse, blant annet til "Nationen", at Regjeringen vil innføre jordvern som nytt måleparameter i Nasjonal transportplan. Disse medlemmer er bekymret for at man her kan komme til å åpne for opprivende omkamper om vedtatte planer, skape usikkerhet og uholdbare planprosesser.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til punkt 3.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet og til sine merknader under post 30 Riksveginvesteringer.

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til at Høyre i sitt alternative statsbudsjett vil lette byrdene på publikum ved blant annet å foreslå å bevilge 611 mill. kroner mer til veg enn Regjeringen. Disse medlemmer viser til at det derfor er Høyre som prioriterer en satsing på å ta igjen investeringsetterslepet i forhold til Nasjonal transportplan og oppfylle fylkenes handlingsprogrammer på veginvesteringer og rassikring.

Disse medlemmer vil vise til at Høyre vil etablere et vegfond for å møte utfordringene med det store etterslepet på vedlikehold av riksvegene og for å øke bevilgningene til å bygge nye veger i årene som kommer. Det store etterslepet i vedlikehold er anslått til 12-15 mrd. kroner. Vegfondet vil være på 20 mrd. kroner. Avkastningen av dette fondet vil bli ca. 880 mill. kroner i 2008. Disse medlemmer understreker at midlene skal komme i tillegg til ordinære bevilgninger.

Disse medlemmer vil ha en annen politikk for å bekjempe det store etterslepet i vegvedlikehold og veginvesteringer. Disse medlemmer understreker at det må gjøres grep for å korte tiden det vil ta å bygge et skikkelig stamvegnett med vegnormalstandard.

Disse medlemmer vil ha en mer offensiv utbyggingstrategi for de viktigste stamvegstrekningsene enn det Regjeringens bevilgningsnivå muliggjør. Disse medlemmer vil derfor av fremkommelighets- og trafikksikkerhetsgrunner, foreslå en helt egen plan med eget prioriteringsgrunnlag for vegstreknings som bør oppgraderes til smale firefeltsveger med 16 meters bredde. Disse medlemmer peker på at det er flere prosjekter som kan være aktuelle. For eksempel strekninger på E18, E39, E6, E16, E134, rv 7, rv 52 og rv 2 kan være særlig aktuelle.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil gi Regjeringen ros for nivået på vegbudsjettet for 2007, men peker på at Regjeringen ikke holder

egne løfter om å holde NTP-rammene i og med at etterslepet for 2006 ikke er dekket inn. Dette medlem støtter Regjeringens satsing på vedlikehold, men skulle gjerne sett at bevilgningene til rassikringsarbeid var større.

Komiteens medlem fra Venstre synes Regjeringens vegbudsjett inneholder mye positivt. Dette medlem er imidlertid skuffet over nivået på bevilgninger til rassikring og trafikksikkerhetstiltak og i særdeleshet til midtrekkverk på utsatte strekninger.

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

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, viser til forslag fra flertallsregjeringen om å øke bevilgningen med til sammen 500 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett for 2006. Med denne økningen stoppes forfallet i vegnettet, og en unngår et ytterligere etterslep på vedlikeholdet i forhold til NTP. Eksempelvis vil bevilgningen gi rom for hele 1 500 kilometer asfaltlegging av riksveg, og vintervedlikeholdet kan gis høyere standard.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, mener ett av de viktigste bidragene for å redusere skader som følge av dårlige veger er å øke vedlikeholdsinnsatsen. Flertallet vil derfor minne om at regjeringen Stoltenberg II har økt bevilgningene til vegvedlikehold med om lag 500 mill. kroner, noe som tilsvarer om lag 25 pst. Flertallet tillater seg også å minne om at Fremskrittspartiet gjennom sitt samarbeid med regjeringen Bondevik i forrige stortingsperiode, kun bidro til å løfte vedlikeholdsinnsatsen med 1 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre vil peke på at riksveger generelt over hele Norge har en altfor dårlig standard. På grunn av underbudsjettering foreligger det meget store etterslep som er beregnet til 15 mrd. kroner, og dette er helt uakseptabelt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet konstaterer at Regjeringen ikke foreslår å ta igjen deler av 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 vegformål. Dokumentasjonen omfatter det dårlige veidekkets innvirkning på trafikksikkerheten. Disse medlemmer viser til at nullvisjonen ikke er realistisk uten at vedlikeholdsetterslepet snus fra økende til minkende i omfang.

Sikkerhet ved tunge kjøretøy

Komiteen er fornøyd med at Regjeringen nå målretter innsatsen for å forbedre sikkerheten ved tunge

kjøretøy. Komiteen vil understreke viktigheten av dette arbeidet for alle som ferdes langs norske veger.

Komiteen er tilfreds med at Regjeringen varsler at Statens vegvesen vil sette ytterligere fokus på kontroll av tunge kjøretøy ved grenseovergangene og ved internasjonale ferjeanløp, samt når føreforholdene tilsier det. Komiteen vil imidlertid peke på at det er betydelige utfordringer knyttet også til tunge norske kjøretøy.

Komiteen er kjent med at det utredes et forslag med krav til minimum 3 millimeter mønsterdybde på vinterdekk, og ser fram til at dette kan sendes ut på høring i løpet av kort tid. Komiteen er kjent med at Norge har innført særnorske krav om at tunge kjøretøy skal medbringe kjetting i vinterhalvåret, og er positive til at slike muligheter utnyttes.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti foreslår at kap. 1320 Statens vegvesen post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m., reduseres fra 6 770,4 mill. kroner til 6 670,4 mill. kroner. Dette medlem understreker at Kristelig Folkeparti støtter Regjeringens satsing på vedlikehold, men ønsker en mer målrettet bruk av midlene, og foreslår derfor å overføre 100 mill. kroner fra denne posten til post 31 Rassikring.

Trafikkstasjoner

Komiteen har merket seg at Statens vegvesen nå vurderer organiseringen og tjenestetilbudet på trafikkstasjonene med det formål å sikre bedre internkontroll, service og tilgjengelighet med hensyn til Vegvesenets tjenester. Komiteen vil understreke viktigheten av at denne vurderingen gjennomføres. Komiteen legger til grunn at Vegvesenet nå setter ytterligere fokus på kontroll av tunge kjøretøy ved grenseovergangene og ved internasjonale ferjeanløp, samt når føreforholdene tilsier det. Komiteen vil understreke viktigheten av dette arbeidet for trafikksikkerheten på vegene i Norge.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre har merket seg situasjonen med dårlig tilgjengelighet og reduserte åpningstider ved trafikkstasjonene. Disse medlemmer peker 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 gjennomgå med sikte på effektivisering og reduksjon av unødig dobbeltkontroll.

Disse medlemmer forutsetter at Regjeringen kommer med nye og tilstrekkelige avhjelpende tiltak umiddelbart dersom den foreslåtte bevilgning ikke raskt resulterer i en vel fungerende tjeneste for publikum.

6.8.2.3 POST 24 (NY) GRUSVEGPAKKE

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ønsker å prioritere økte midler til oppgradering av fylkesveger med grusdekke. Målet vil

være å få fast vegdekke og økt bæreevne (minst 10 tonn). De økte ressurser skal primært brukes og øremerkes til områder av landet hvor det er sterke næringsinteresser, og hvor eksport av ferske produkter som fisk og skalldyr og andre viktige eksportprodukter har vegtransport som eneste alternativ.

Disse medlemmer viser til at i mange distrikter er fylkesvegene av avgjørende betydning for at det lokale næringslivet skal nå ut til sine markeder med varer via stamvegene. Dette dreier seg om store verdier, ofte ferskvarer med krav til lav transporttid som må forflyttes over grusveger av dårlig kvalitet. Grusveger gir generelt dårlige kjøreforhold og krever forholdsvis mye vedlikehold. En "grusvegpakke" øremerket fylkesvegene kan bidra til en langt bedre vegstandard, og kan dermed være med på å bidra positivt til fortsatt vekst i næringer og sikring av arbeidsplassene i utkantstrøk - som bidrar med meget store verdier i forhold til folketall.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ønsker en økning i rammen og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

6.8.2.4 POST 29 VEDERLAG TIL OPS-PROSJEKT

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteen viser for øvrig til de respektive partiers merknader om prosjekter og og OPS-finansiering i punkt 8.1 "Alternativ finansiering og organisering av infrastruktur".

6.8.2.5 POST 30 RIKSVEGINVESTERINGER OG POST 60 FORSØK

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Høyre, viser til at flertallsregjeringen foreslår å øke bevilgningen til post 30 og post 60 med til sammen 700 mill. kroner. Flertallet viser til St.prp. nr. 1 (2006-2007) om fordelingen av disse midlene.

Komiteen er bekymret for trafikksikkerheten på stamvegnettet. Til tross for en rekke tiltak i de senere årene er antallet skadde i trafikken nærmest uendret, mens antallet drepte heldigvis er redusert. Komiteen vil peke på de store personlige lidelsene for de som er involvert i trafikkulykker, belastningen på de pårørende og kostnadene trafikkskadde og drepte påfører samfunnet.

Komiteen ønsker å prioritere byggingen av midtdelel på stamvegnettet på de strekningene som er mest utsatt for møteulykker. Bygging av midtdelel er et kostnadseffektivt tiltak som bidrar i betydelig grad til å bedre trafikksikkerheten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at en godt utbygd samferdselsinfrastruktur er en av de viktigste faktorene for at samfunnet skal kunne fungere. Uten et godt utbygd infrastruktur-

nett 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 vegnett 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 vegnett enn andre land. Dessverre er det motsatte tilfellet.

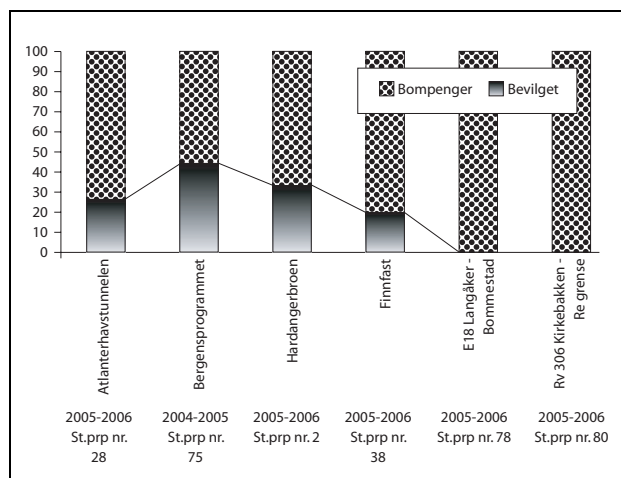
For disse medlemmer er det videre en klar sammenheng mellom økt trafikk og flere ulykker på den ene siden, og mindre penger til vegformål på den andre.

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

Disse medlemmer følger opp Fremskrittspartiets mål for en omfattende satsing i alle korridorer med midler. Disse medlemmer viser til detaljer om stamvegkorridorer og fylkesfordelinger til fraksjonens merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) om Nasjonal transportplan, og videre til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett for 2007 hvor økte rammer fremkommer, samt til punkt 3.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet i denne innstilling med tabeller som viser fordeling av økte riksvegmidler på de enkelte stamvegruter med totalt 3,93 mrd. kroner og fylkesfordelte rammer med 1,43 mrd. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2006-2007).

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet derved har foreslått store tilleggsbevilgninger innen vegsektoren for å realisere de løfter vi har gitt innenfor stamvegkorridorene og den fylkesfordelte rammen til øvrige riksveger.

Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen legger til grunn et nivå på bompengefinansiering man aldri tidligere har sett i Norge, og viser til nedenstående oversikt over statens andel i de vegprosjektene Stortinget har hatt til behandling i 2006.



Disse medlemmer legger til grunn at mange av bompengeprojektene i Norge har en finansiering som anses ulovlig av EFTAs overvåkingsorgan ESA, uten at Regjeringen synes å ha alternative løsninger klare

for å sikre fremdrift dersom domstolen skulle stadfeste dette.

Disse medlemmer er sterke motstandere av en praksis hvor innkrevde bompenger benyttes til investeringer i, og sågar senere kan åpne for drift av, baneløsninger og øvrig kollektivtrafikk.

Disse medlemmer vil likeså generelt motsette seg bruk av bompengefinansiering med mindre slik er støttet av berørte innbyggere i en folkeavstemning og reelle, alternative vegvalg finnes. Disse medlemmer merker seg at Regjeringen foreslår å bruke hele 870 mill. kroner av penger innsamlet fra bilistene til kollektivtiltak i 2007. Disse medlemmer konstaterer derved at Regjeringen verken greier å finansiere en tilfredsstillende kollektivtransport, eller tar ansvaret de er pålagt etter vegloven alvorlig.

Disse medlemmer viser til punkt 3.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet med egen omtale av vegsektoren, og alternativt forslag til budsjett med sterkt økte midler til både stamvegruter og til fylkesfordelt ramme til "øvrige riksveger".

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 innkrevningsutgifter 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 fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fjerne veglovens § 27 som gir adgang til å bruke bompengefinansiering av offentlig veg og til investering i kollektivtrafikk."

Komiteens medlem fra Venstre viser til sine generelle merknader i punkt 3.2.5. Dette medlem vil fremme forslag innen netto rammebeløp for rammeområde 18.

Dette medlem foreslår å bevilge kap. 1320 post 30 Riksveginvesteringer med 4 671,7 mill. kroner. Dette er en reduksjon på 25 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2006-2007).

Korridor 1 Oslo-Svinesund/Kornsjø E6 Riksgrensen/Svinesund-Oslo

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, er fornøyd med at E6-utbyggingen til firefelts motorveg gjennom Østfold forventes fullført innen utgangen av 2008, og i Akershus innen utgangen av 2009.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er ikke fornøyd med tempoet på utbyggingen av E6 gjennom Østfold til Akershus og ber Samferdselsdepartementet se på andre muligheter for å nå en raskere ferdigstilling.

Disse medlemmer viser til at stamvegrute 1, korridor 1, er Norges hovedfartsåre for landevegseksport inn og ut av Norge og at trafikk tettheten er den største i landet.

Disse medlemmer viser til at store deler av norsk eksportindustri benytter denne traseen for å nå det europeiske markedet, til tross for at vegen fremdeles ikke kan klassifiseres som en fullgod hovedvegforbindelse til og fra Norge.

Disse medlemmer ønsker en full utbygging av hele stamvegrute 1, korridor 1, til motorveg klasse A, og vil peke på at de vedtak som er fattet om oppgradering og utbygging, ikke må bli ytterligere forsinket.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det viktige vegprosjektet E6 gjennom Østfold til Akershus er en klar nasjonal oppgave, og at utbyggingen burde være et løft basert på fullfinansiering fra sentrale myndigheter - og uten bompenger/brukerbetaling.

Disse medlemmer viser til at skiftende regjeringer over lang tid har neglisjert utbyggingen, mens både Sverige og Danmark har bygd ut fullgode motorveger klasse A til kontinentet.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at tidsskjemaet for fullføringen av E6 som firefelts motorveg gjennom Østfold og Akershus opprettholdes, og at vegen derfor fullføres i 2009 uten ytterligere brukerfinansiering.

Disse medlemmer vil peke på at strekningen Oslo-Svinesund fremdeles har en ujevn vegstandard, med en blanding av motorveg klasse A og tofelts veg med kryssing i plan. Dette er etter disse medlemmers syn svært uheldig og kan i seg selv bidra til å skape farlige situasjoner for trafikantene. Disse medlemmer vil videre understreke at slik vegsystemet nå fremstår, bidrar den elendige fremkommeligheten på de lange strekningene i nærheten av Oslo til å skape nye miljømessige utfordringer. Disse medlemmer ønsker at nødvendige ressurser blir tilført flaskehalser på E6 slik at hele strekningen gjennom og fra Oslo by til Svinesund blir en firefelts motorveg klasse A, som da kan betjene dagens store trafikk.

For å ta igjen det store etterslepet mener disse medlemmer at ekstra bevilgninger vil kunne medføre igangsetting av flere delprosjekter i denne korridoren kommende budsjettår.

Korridor 2 Oslo-Ørje/Magnor

E18 Riksgrensen/Ørje-Oslo, Østfoldpakka

Komiteen er kjent med at Østfold fylkeskommune i sitt vedtak til høringsuttalelse til Nasjonal transportplan og handlingsprogram våren 2005, ba om at Østfoldpakka fase 1 revideres i 2006, og at dette arbeidet er i gang. Komiteen har merket seg at departementet vil komme tilbake til videreføringen av arbeidene på E18 på strekningen Krosby-Knapstad, som er en del av Østfoldpakka, etter at den eksterne kvalitetssikringen er avsluttet. Komiteen forventer at revisjonen av Østfoldpakka også foreligger da.

Komiteen vil understreke at det er ønskelig at det kan legges opp til mest mulig kontinuerlig utbygging av E18.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er ikke fornøyde med fremdriften i arbeidet med Østfoldpakke og E18 Oslo-Ørje/Riksgrensen. Disse medlemmer ber Samferdselsdepartementet se på andre muligheter for å nå en raske ferdigstillelse og viser i denne sammenheng spesielt til behovet for tilgjengelighet til midler og rasjonell anleggsdrift.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at ruten E18 Oslo-Ørje til Stockholm er den nest viktigste hovedforbindelse til utlandet etter korridor 1- E6 Oslo-Svinesund. Veggen 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 innkjøringen til Oslo kan bygges som OPS-prosjekter (bl.a. Mosseveitunnel), og i tillegg kan midler fra utenlandsbudsjettet benyttes for ytterligere å øke tempoet i denne viktige utbyggingen. Disse medlemmer er av den oppfatning at hovedstadens vegutbygginger i forbindelse med E18 og E6 ikke ensidig kan basere seg på brukerfinansiering fra Oslopakke 3 og statlige midler fra NTP 2010-2019.

Disse medlemmer ser det som svært viktig å videreføre utbedringen av E18 - bl.a. Sekkelsten-Krosby - slik Regjeringen foreslår, men reagerer sterkt på at midlene til denne viktige stamvegstrekningen i 2007 i sin helhet skal avkrevs bilistene i form av bompenger.

Disse medlemmer understreker at resten av strekningen E18 fra Vinterbro til Ørje i dag har en lav standard med dårlig kurvatur, mye randbebyggelse og høy ulykkesfrekvens. Ruten har også mange avkjørsler og kryss. Slik korridor 2 - rute E18 Oslo-Ørje nå fremstår, er den miljømessig utilstrekkelig og trafikkfarlig, samt at fremkommeligheten også er elendig. På denne bakgrunn er disse medlemmer av det syn at denne strekningen ikke kvalifiserer til stam-/riksvegstandard. Dette er spesielt kritisk når man vet at trafikken mange steder nå ligger rundt kapasitetsgrensen, med en gjennomsnittlig døgntrafikk på over 18 000 passeringer ved for eksempel Askim.

Disse medlemmer viser til at hele vegstrekningen snarest må bygges som sammenhengende motorveg kl. A/B etter ÅDT. Veggen foreslås bygget opp på lik linje med E6 fra Svinesund-Ulven som ett sammenhengende motorvegssystem med planskilte kryss, minst fire felter, belysning og midtdeler. De sterkest trafikkerte delene av strekningene forutsettes bygget ut med tre gjennomgående felter i hver retning.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at delstrekningene på E18 Melleby-Momarken og deler av strekningen vestover fra Askim til Akershus grense, blir ferdigbygget i første fireårsperiode. Disse medlemmer vil peke på at de gjenstående flaskehalsene

på vegstrekningen E18 Oslo-Ørje sterkt vil begrense den positive effekten av de øvrige investeringene i korridoren.

Disse medlemmer mener at en raskest mulig oppgradering av korridor 2 - E18 Oslo-Ørje til motorvegstandard med midtskinner vil styrke næringslivet og konkurranseevnen i Oslo, Akershus og indre Østfold. Disse medlemmer mener en hurtig ferdigstillelse vil gi en stor logistisk nasjonaløkonomisk gevinst idet bilparken blir vesentlig bedre utnyttet med større verdiskaping som resultat.

Disse medlemmer mener at dette vegprosjektet på lik linje med E6 korridor 1 Oslo-Svinesund er en nasjonal oppgave som krever fullfinansiering fra sentrale myndigheter og ikke delfinansieres ved bruk av bompenger.

Rv 2 Riksgrensen/Magnor-Kløfta

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre er sterkt kritiske til at Regjeringen ved ikke å følge opp vedtatte traséalternativ for rv 2, har åpnet for nye opprivende omkamper for rv 2 gjennom Odalen. Disse medlemmer beklager at utbedring av en meget viktig vegstrekning dermed i realiteten er blitt utsatt på ubestemt tid.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ser positivt på Stortingets prioritering av rv 2 og at rammen er økt i forhold til St.meld. nr. 24 (2003-2004).

Disse medlemmer mener imidlertid at rammeøkningen, hvorav 100 mill. kroner i første fireårsperiode, hovedsakelig gir uttrykk for at rv 2 bygges ut til firefelts motorveg og høyere standard enn opprinnelig planlagt på hele strekningen.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at denne vegstrekning blir bygget ut fortløpende med tidligere ferdigstillelse enn de planer som i dag foreligger.

Disse medlemmer viser til strekningen rv 2 Kløfta-Nybakk og til strekningen Nybakk-Kongsvinger/Magnor hvor det allerede er gitt merknader, jf. Innst. S. nr. 168 (2003-2004).

Disse medlemmer viser her til vegens store betydning som en viktig forbindelse mellom Norge og Sverige og at det nå er planlagt en full utbygging til full motorvegstandard på hele strekningen.

Rv 35 Jessheim-Hønefoss-Hokksund

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker viktigheten av at nødvendig opprustning og utbedringer blir startet opp i 2007 og ferdig gjennomført så tidlig som mulig i planperioden 2006-2009.

Disse medlemmer ser på rv 35 på strekningen Jevnaker-Olimb som en flaskehals i øst-vest-trafikken og forutsetter at bevilgningene blir sett i sammenheng med Regjeringens forslag, og at det blir en rasjonell fremdrift i denne utbyggingen.

Strekningen Jevnaker-Olimb er siste etappe i forbindelsen Jevnaker-Gardermoen, og vegen er en viktig

forbindelse til Gardermoen fra Buskerud og østre deler av landet. Disse medlemmer ser på denne vegen som en viktig del av ringveg 4 rundt Oslo.

Disse medlemmer viser for øvrig til Vegvesenets undersøkelse som viser en nedgang på 20 pst. i ulykker der viktige veger er lagt utenom tettsteder (omkjøringsveger).

Disse medlemmer ønsker også en vurdering 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 omkjøringsveg Hønefoss-Jevnaker startes opp i planperiodens første del og fullfinansieres av staten.

Korridor 3 Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger E18 Oslo-Kristiansand

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre 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.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til den sterkt økende ulykkestendensen på strekningen og at hele 1/3 av alvorlige ulykker er møteulykker, og ønsker hele strekningen bygget under ett som motorveg klasse A med fysiske delelinjer.

Disse medlemmer registrerer også at store miljø- og helseplager og trafikkulykker på denne strekning gir store samfunnsmessige kostnader anslått til rundt 3,5 mrd. kroner pr. år.

Disse medlemmer viser til at man de siste årene har hatt en stor økning i antallet ulykker på E18 igjenom Bamble, og man vil at denne strekningen skal prioriteres i 2007.

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

Disse medlemmer viser også til at deler av E18 egner seg særdeles godt som OPS-prosjekter for å få fortgang i utbyggingen, da spesielt vestkorridoren som har en årsdøgntrafikk på 70-80 000. Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader til OPS-prosjekter under punkt 8.1.

Rv 23 Lier-Drøbak-Vassum

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre er fornøyde med at prosjektet startes i 2007, men understreker viktigheten av at gjestående parsell fra Spikkestad/Røyken til E18 i Lier blir videreført kontinuerlig og gjennomført før 2009.

Disse medlemmer viser til den positive effekt denne ferdigstillelse vil få i forbindelse med økt bruk av Oslofjordtunnelen og avlastning av gjennomgangstrafikken på E18 Lier-Oslo.

Rv 150 Ulvensplitten-Sinsen

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre peker på at prosjektet allerede er svært forsinket og finner det oppsiktsvekkende at departementet fortsatt ikke har kommet tilbake til Stortinget etter gjennomgangen av kostnadene. Disse medlemmer mener det i virkeligheten er Regjeringens økonomiske rammer for veginvesteringer som fører til utsettelse av dette viktige prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet finner det oppsiktsvekkende at et så stort prosjekt ikke er fullfinansiert. Rv 150 Ulven-Sinsen, et tunnelprosjekt til over 1,7 mrd. kroner, ble regulert i 2003 og prosjektet skulle ha blitt påbegynt i 2004. Det er beklagelig at Regjeringens økonomiske rammer fører til utsettelse av dette viktige vegprosjektet, og som nå er med på å lamme trafikksituasjonen i Oslo.

Korridor 4 Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim E39 Kyststamvegen

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener at E39 Kyststamvegen er en meget viktig transportåre for eksportnæringen langs kysten. Vegen er i dag langt under stamvegstandard i store deler av korridoren. Mange strekninger tilfredsstiller heller ikke betegnelsen tofeltsveg. Flere fjordkrysninger med ferje og ofte lang ventetid gjør også at korridoren er dyr å ferdes langs, og trafikken har en svært lav gjennomsnittsfart. Disse medlemmer mener man bør se på alternative løsninger for å forsere oppgraderingen av denne viktige korridoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fokuserer på viktigheten av at Kyststamvegen E39 i korridorene 3 og 4, Kristiansand-Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim, blir løftet inn i den nasjonale strategi for utbygging av stamvegnettet.

Disse medlemmer mener at en oppgradert stamvegkorridor 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 stamvegnett. Stamveg E39 har dårlig standard, men er viktig for eksportrettet verdiskaping for Vestlandet.

Disse medlemmer mener at en radikal oppgradering i vegstandard 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 vil peke på nødvendigheten av at staten tilleggsbevilger nødvendige midler til disse vegprosjek-

tene uten forlenget bompengeperiode eller økte bompengesatser slik at hele prosjektet fullføres som planlagt i perioden 2009.

Disse medlemmer peker på at pågående og planlagte prosjekter langs E39 Kyststamvegen må prioriteres. Disse medlemmer mener at mange av de største utfordringer på oppgradering av E39 ligger i Hordaland.

Disse medlemmer er fornøyde med at ombyggingen av Halhjem og Sandvikvåg ferjekaier i Hordaland, samt Mortavika og Arsvågen ferjekaier i Rogaland, fullføres i 2007.

Disse medlemmer minner om de store utfordringene E39 har gjennom storbyområdet på Jæren. Dette er et av landets sterkeste vekstområder med behov for et godt utbygd stamvegnett 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. Stamvegen gjennom Rogaland har en rekke strekninger som er svært ulykkesbelastet, samt mange flaskehalser for næringslivet.

E39 Bergen-Ålesund med tilknytninger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre forutsetter oppstart på prosjekt E39 Vågsbotn-Hylkje tidlig i første fireårsperiode.

Disse medlemmer 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.

E39 Ålesund-Trondheim

Komiteen viser til at Møre og Romsdal og Sør-Trøndelag fylkeskommuner har gjort vedtak om å forskutere deler av kostnadene ved utbygging av E39 Renndalen-Staurset bru. Komiteen legger til grunn at departementet følger opp dette i dialog med fylkeskommunene.

Rv 13 Jøsandal-Voss

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre 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 riksvegprosjekter og er bekymret over den trafikkavvisende effekt Vossepakke og andre planlagte regionale bompengefinansierte "vegpakker" vil kunne ha på andre prosjekt som for eksempel Hardangerbrua. Disse medlemmer har merket seg at slik effekt ikke er avklart.

Rv 9 Kristiansand-Haukeligrend

Komiteen er kjent med at det lokalt er bidratt til å sikre finansiering av deler av parsellen Ose-Tveit på rv 9, men at det mangler finansiering for å få gjennomført Setesdalspakka som opprinnelig forutsatt. Komiteen er enig i behovet for en gjennomgang av finansieringsbehovet og hvordan dette løses.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Samferdselsdepartementet foreslår en budsjetttramme på 10 mill. kroner for 2007.

Disse medlemmer 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 mener at disse investeringene bør fullfinansieres over statsbudsjettet, da dette prosjektet er av høy prioritet med spesiell henblikk på disse medlemmers ønskede utvidelse av E134 Oslo-Haukeli-Odda-Bergen som motorveg.

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.

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

E134 Drammen-Haugesund

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre registrerer at departementet har funnet en god løsning for å forlenge Rullestadutbyggingen på E134 til Vassvik. Disse medlemmer synes dette er positivt. Disse medlemmer vil oppfordre departementet til nå å forsere planarbeidet for den planlagte opprustningen til tilfredsstillende standard gjennom Stordalen i Etne kommune og videre mot Etne sentrum.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at vegtraseen over Haukeli forbinder områder med stor befolkningstetthet på til sammen rundt 2,5 millioner mennesker. Disse medlemmer mener en ny motorveg 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 motorvegen vil være av stor nasjonal viktighet og for fortsatt vekst og verdiskaping samt opprettholdelse av bosettingen.

Disse medlemmer understreker at en opprustet E134 over Haukeli vil avlaste E18 og E39 samt føre en stor del av trafikken fra Vestlandet til Sverige, Østfold, Vestfold og Grenland. 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 vegtraseen 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, ekspressbuser og privatbiler.

Disse medlemmer mener vegen vil forandre det fremtidige trafikkbildet hvor behovet for både bane og fly blir vesentlig redusert. En moderne motorveg på E134 over Haukeli vil tiltrekke seg stor gods- og persontrafikk og vil dermed få en betydelig nasjonaløkonomisk betydning. Den nye E134 vil avstedkomme store besparelser for næringslivet som igjen fører til styrket konkurransedyktighet, vekst og opprettholdelse av norske arbeidsplasser.

Disse medlemmer anbefaler at E134 Drammen-Haukeli-Odda-Bergen behandles som et eget nasjonalt prosjekt med prosjektfinansiering utenfor Nasjonal transportplan og viser til eget verbalforslag om å etablere en ordning med nasjonale prosjekter.

Disse medlemmer har merket seg departementets redegjørelse om E134 Haukelitunnelene. Disse medlemmer viser til at prosjektet gjelder høydeutvidelse og er omtalt i St.prp. nr. 1 (2005-2006) på side 95 med en oppgitt kostnadsramme på 200 mill. kroner for å øke høyden til 4,2 m. Disse medlemmer viser til at Vågslitunnelen i Telemark ble utbedret til 4,2 m i 2005-2006 og frihøyden i de øvrige tunnelene økt til 4,1 m gjennom enkle tiltak. Disse medlemmer viser til at saken har sitt utspring i Dok 8:32 (2004-2005), jf. Innst. S. nr. 150 (2004-2005). Disse medlemmer har merket seg at arbeidet i Hordaland er valgt gjennomført i to etapper og at det er sterkt forsinket. Disse medlemmer har videre merket seg at prosjektet nå ser ut til å bli svært mye dyrere enn antydning for et år siden – 350 mill. kroner mot 200 mill. kroner – og at dette ifølge opplysninger i budsjettet skyldes at det ved anbudsutlysingen er inkludert arbeider ut over selve økningen av frihøyden. Disse medlemmer finner grunn til å rette sterk kritikk mot måten dette prosjektet er håndtert på både av departementet og av Vegdirektoratet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen omgående legge frem en redegjørelse om arbeidet med utbedringen av tunnelhøyden på E134 Haukelitunnelene i Hordaland siden saken første gang ble behandlet i Innst. S. nr. 150 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:32 (2004-2005) Om straks å innføre avbøtende tiltak for at vogntog med høyde over 4 m kan passere Haukelitunnelene."

E16 Sandvika-Bergen (Kjørbo-Vågsbotn)

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre ser positivt på Stortingets prioriteringer av en økt ramme for 2006 til E16 oppgradering Hamang-Wøyen, Steinsfjordbrua og til strekningen Øye-Borlaug, og Regjeringens forslag for 2007 til Wøyen-Bjørum og Borlaug-Voldum.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er svært opptatt av fremdrift i utbyggingen av E16 på strekningen Wøyen-Bjørum, og arbeidet med utbygging av strekningen Bjørum-Skaret og videre mot Hønefoss.

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 mener at fjellstrekningen Øye-Borlaug bør vurderes som et OPS-prosjekt for å få en helhetlig og sammenhengende utbedring og viser til sine merknader under post 29, vederlag til OPS-prosjekter: jf. ellers punkt 8,1.

Disse medlemmer viser videre til at i korridor 5 er rute 12 E16 Sandvika-Bergen den eneste ferjefrie og helårsåpne forbindelsen mellom Bergen og Oslo. Disse medlemmer viser til Lærdalstunnelen som har gitt økt trafikk, spesielt innen tungtransport. Disse medlemmer prioriterer også de resterende vegstrekninger gjennom Lærdalsdalen da flaskehal-sene her vil få katastrofale følger for næringslivet i regionen.

Komiteens medlem fra Venstre vil peke på at trasévalget for E16 i Valdres nå utredes lokalt. Dette medlem har merket seg at en løsning der en fra Fagernes følger rv 51 mot Beitostølen fram til Høldalsfoss/Rogndokken, og deretter slår igjennom en tunnel til Reien i Vestre Slidre, vil kunne forkorte E16 med ca. 3 km. Det vil spare nærmiljøet langs eksisterende trase for miljøbelastningen og bedre trafikksikkerheten. Dette medlem ber om at Regjeringen vurderer en slik løsning teknisk og økonomisk slik at denne strekningen er avklart til førstkommande rulle- ring av Nasjonal transportplan.

R 7/rv 52 Hønefoss-Gol-Borlaug

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre understreker den store viktigheten i denne ruta for næringslivet på Vestlandet, samt Østlandet, da vegen er en del av den korteste og mest foretrukne stamvegforbindelse mellom Oslo og Bergen. I tillegg er ruta hovedforbindelsen mellom Oslo-området og størstedelen av Sogn og Fjordane opp mot Nordfjord. Disse medlemmer mener oppgraderingen av denne rute til stamveg 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 2007 på 10 mill. kroner til hovedsakelig trafikksikkerhetstiltak, men dette anses helt utilstrekkelig slik at tiltak for å forbedre trafikksikkerheten må prioriteres langt høyere, flaskehalser må fjernes og regulariteten på høyfjellet må gjøres best mulig.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er bekymret for fremdriften i arbeidet med svært viktige strekninger på rv 7 som Ramsrudhellingene (like etter rv 7-avkjøring fra E16 utenfor Hønefoss) og Sokna-Ørgenvika. Arbeidet med disse strekningene må komme i gang.

Rv 5 Lærdal-Florø

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre forutsetter at arbeidet med å rassikre vegen langs Kjosnesfjorden på rv 5 i Sogn og Fjordane gjennomføres som planlagt.

Rv 36 Seljord-Eidanger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at også denne strekningen nylig er blitt innlemmet som en del av stamvegnettet.

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 stamvegstandard til over 3 mrd. kroner.

Disse medlemmer registrerer at det i budsjettet for 2007 - i likhet med for 2006 - ikke er gitt plass til vesentlige investeringer utover en del mindre investeringstiltak som tar sikte på helt nødvendige utbedringer, gang- og sykkelveger, trafiksikkerhet og miljøforbedringer. Disse medlemmer minner om at politikere og flertallet av befolkningen i Grenland virker lettet over å ha blitt kvitt 2 bomstasjoner, og at det derfor neppe er enkelt å motivere til ny bompengesatsing i årene som kommer.

Korridor 6 Oslo-Trondheim med armer til Ålesund og Måløy

E6 Oslo-Trondheim

Komiteen viser til at dette er en av våre viktigste og mest trafikkerte stamveger. Her er stor gjennomgangstrafikk med mye tungtransport mellom Trøndelag og Østlandet og mellom Nord-Vestlandet og Østlandet.

Komiteen vil peke på at standarden på store deler av vegen er langt unna stamvegstandard og den standard som trafikkmengden nå og i framtida krever.

Komiteen er fornøyd med at Regjeringen finner å kunne foreslå en statlig finansieringsramme på 328,1 mill kroner for 2007. I tillegg er det regnet med 43 mill. kroner i bompenger.

Komiteen viser til at innenfor denne rammen er det bl.a. plass til å videreføre Nordre avlastningsveg i Trondheim. Det prioriteres planleggingsmidler til planlegging av E6 på strekningen E6 på Gardermoen-Kolomoen og Lillehammer-Otta.

Komiteen viser til den dårlige vegstandarden på E6 gjennom Gudbrandsdalen og at dette er en av de mest ulykkesbelasta vegstrekninger i Norge. Komiteen er enig i at det blir prioritert planleggingsmidler til denne strekningen og mener at en utbygging her må vurderes i forbindelse med neste rullering av NTP.

Komiteen er fornøyd med at strekningen Gardermoen-Kolomoen deles opp slik at det i første omgang

kan fremmes en proposisjon for strekningen Gardermoen-Dal og strekningen Skaberud-Kolomoen.

Komiteen mener at det er viktig at det også blir arbeidet videre med planlegging og utbygging av E6 fra Kolomoen gjennom Lillehammer.

Komiteen forutsetter at Statens vegvesen starter bygging av gang- og sykkelveg på strekningen Jensbakken-Grytting i Sør-Fron kommune i 2007, og at dette arbeidet fullføres i 2008. Byggingen skjer innenfor rammen av det foreslåtte budsjettet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre 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 korridor 6 står langt tilbake for den standard den burde hatt, med unntak av i hovedtrekk fra Oslo til Gardermoen/Eidsvoll.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ber Samferdselsdepartementet og Statens vegvesen se på mulighetene for en forsert fremdrift i arbeidet med ny E6 sør for Trondheim, spesielt med tanke på strekningen Tonstad-Jagtøien. Disse medlemmer vil vise til at dette er en svært ulykkesbelastet strekning. Disse medlemmer ber om en ny vurdering av hele strekningen Trondheim-Oppdal.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at E6 går gjennom sterkt trafikkerte tettsteder, samt at den er hovedåren mellom Oslo og Trondheim. Vegen har store feil og mangler. Dette fremkommer som usammenhengende vegstandard, fra seksfelts motorveg til tofelts veger med kryssing i plan. Disse medlemmer minner om at mange strekninger har en blanding av trafikantgrupper som representerer stor risiko for ulykker. Trafikktettheten er blant de største i landet.

Disse medlemmer mener at slik E6 fremstår i dag, er strekningen miljømessig utilstrekkelig, trafikkfarlig og 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 dødsvegen i Norge. Disse medlemmer mener at slike ulykker ville en i stor grad ha avverget hvis det var bygget firefelts motorveg med midtdeler. Erfaringene fra E6 Oslo-Gardermoen og E18 gjennom nordre Vestfold bekrefter dette.

Disse medlemmer vil fokusere på at E6-traseen fra Eidsvoll til Stange ikke bør legges langs dagens E6, men sammen med det nye dobbeltsporet for jernbanen legges over Morskogen øst for dagens veg.

Disse medlemmer viser til at man i den videre planlegging må ta sikte på at E6 Oslo-Trondheim i

framtiden bygges ut til en fullverdig motorveg klasse A.

Disse medlemmer er av den mening at et veganlegg 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 motorveg klasse A fra Oslo til Trondheim er så stort at den bør forseres radikalt frem i tid med raskest mulig ferdigstillelse. Disse medlemmer mener at dette kan også skje ved at anlegget legges ut som et OPS-prosjekt, gjerne lagt ut som et internasjonalt anbud også tilpasset de internasjonale entreprenørbedrifter, med en finansiering utenfor det ordinære statsbudsjett.

Disse medlemmer viser til tidligere regjeringers lave bevilgninger til korridor 6/E6 Oslo-Trondheim og den dårlige oppfyltingsgraden i vedtatte bevilgninger fra de tidligere perioder. Disse medlemmer mener at dette vegprosjektet på lik linje med E6 korridor 1 Oslo-Svinesund er en nasjonal oppgave som krever fullfinansiering fra sentrale myndigheter og ikke delfinansieres ved bruk av bompenger.

E6 Nordre avlastningsveg

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre mener ny E6 parsell Sluppen-Stavne, inkl. ny Sluppen bru i Trondheim, bør få ytterligere økt prioritet, men er positive til at det for 2007 bevilges midler til noe videreføring. 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 Oslovegen frem til Nordre avlastningsveg og bygging av en ny tunnel opp til Byåsen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at traseen ikke står oppført på noen offentlig vegplan, men prosjektet nevnes i Nasjonal transportplan 2006-2015, og i transportplanmeldingen inngår prosjektet som premiss for byutviklingen som del av det avlastende hovedvegnettet. 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 2007, med sikte på at prosjektet får 100 pst. statlig finansiering og viser til merknader under Særskilte omtaler, 8.1 alternativ finansiering (OPS).

Rv 15 Otta-Måløy

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre viser til at rv 15 Otta-Måløy er en viktig transportåre mellom E6 i Otta og Vestlandet.

Disse medlemmer peker på at vegen vil få økt betydning når E39 er ferdig utbygd mot Møre og Romsdal (Kvivsvegen).

E136 Dombås-Ålesund

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at E136 Dombås-Ålesund er den viktigste stamveggrute for eksportnæringen i Møre og Romsdal.

Disse medlemmer ønsker allerede i 2006 en oppstart for utbedring av dette viktige øst-vest-sambandet og at dette følges opp i fireårsperioden. Disse medlemmer viser til at store deler av vegen ikke innehar den standard som en stamveg skal ha.

Disse medlemmer viser til at E136 Dombås-Ålesund har mange smale partier, mange underganger og er rasutsatt flere steder. Disse medlemmer viser for øvrig til komiteens enstemmige merknad i Innst. S. nr. 119 (2000-2001) Nasjonal transportplan 2002-2011:

"Komiteen er kjent med de lite tilfredsstillende trafikkforholdene i Lesja, der stamvegen er eneste veg som binder sammen lokalsamfunnet. Komiteen vil understreke betydningen av at det finnes løsninger som kan gi lokalsamfunnet en bedre og sikrere vegløsning."

Disse medlemmer viser til merknader under Viktige oppfølgingsområder, punkt 8.1 "Alternativ finansiering og organisering av infrastruktur".

Rv 3 Kolomoen-Ulsberg

Komiteen viser til breddeutvidelsesprosjektet som er gjennomført på strekningen Hovda Bru-Fjell i Hedmark fylke.

Komiteen er kjent med at dette prosjektet har gitt store og positive resultater på rv 3 som er preget av stor andel tungtransport på smal veg.

Komiteen har videre merket seg den svært alvorlige ulykkesituasjonen på rv 3 og anser det som svært viktig at utbedringene videreføres som tiltak for å redusere ulykkesomfanget.

Komiteen er kjent med at det må legges ny asfalt på de strekningene som bør breddeutvides. Det vil være økonomisk rasjonelt å gjennomføre breddeutvidelsen samtidig som vedlikeholdet av vegdekket gjennomføres.

Komiteen ber om at breddeutvidelsesprosjektet videreføres i 2007, i den grad det er mulig gjennom innsparinger innenfor Statens vegvesen Region østs område, eller for øvrig på stamveggruten som rv 3 er en del av.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre 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 ønskes om planlagt standard på 8,5 m er nådd. I denne forbindelse viser disse medlemmer til komiteens reise i Hedmark og Oppland inneværende år, hvor nye metoder for kostnadseffektiv og rasjonell utbedring av vegbredde ble vist. Disse medlemmer forutsetter at dette tiltaket videreføres og forseres ved at økte midler stilles til disposisjon i 2007, og viser til merknader under Særskilte omtaler, 8.1 alternativ finansiering (OPS).

Rv 4 Oslo-Mjøsbua

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at rv 4 Oslo-Mjøsbua i statsbudsjettet for 2004 ble oppgradert til stamveg. Dette tilsier en nødvendig oppgradering av vegen. Rv 4 er hovedinnfartsåra til Oslo fra store deler av Vest-Oppland samt for store deler av nordre Akershus og Oslo (Goruddalen). Disse medlemmer minner om vegens store betydning for næringslivet i Oppland, samt viktigheten som innfartsveg til Oslo for pendlere fra disse regionene og spesielt Nittedal.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet understreker at rv 4 mellom Oslo og Gjøvik har en usammenhengende vegstandard, fra firefelts hovedveg i Oslo, til tofelts veger 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.

Disse medlemmer ser nødvendigheten av en utbygging av rv 4 i ny trasé fra Gran i Oppland til Åneby i Nittedal som motorveg klasse B, og fra Åneby i Nittedal til Grorud i Oslo som motorveg klasse A med 4 felt, planskilte kryss og midtdele og med ferdigstillelse i perioden 2006-2009. Disse medlemmer mener at en slik utbygging utmerket kan tilpasses Oslos løsninger mellom rv 4, Trondheimsvegen, rv 163 Østre Aker veg 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 mener at rv 70 er viktig for næringslivet og bosettingen i denne regionen og viser til at de foreslåtte investeringer kun omfatter planlegging og derved er utilstrekkelige i forhold til selv de aller nødvendige utbedringer.

Korridor 7 E6 Trondheim-Fauske med tilknytninger

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til situasjonen på stamvegrute 7 E6 Ranheim-Fauske med tilknytninger. Disse medlemmer vil peke på de store utfordringer strekninger har når det gjelder framkommelighet, dette er problemer knyttet til vegbredde, kurvatur og fri høyde. Flere

strekninger preges av flaskehalsproblematikk og høy ulykkesfrekvens. Disse medlemmer vil understreke at det er viktig å prioritere utbedring av ulykkespunkter og flaskehalser på strekingen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til den store årsgogntrafikken på strekingen Trondheim og Steinkjer og ønsker å prioritere firefelts E6 motorveg på hele strekingen. Dette er hovedtransportåren i fylket, og det er viktig å merke seg at den ca. 100 km lange strekingen 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 videreforedling av produkter fra disse, er omfattende brukere av vegtransport 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 vil også nevne at E6 har en svært stor betydning i forhold til turistnæringen. Det aller meste av turisttrafikken går nordover via E6 i søndre del av Nordland med reisemål som f.eks. Lofoten og videre til Nordkapp.

Disse medlemmer peker 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 europaveg. E14 er også Trondelags hovedferdselsåre til Sverige og en generell opprustning er av stor betydning for godstransport fra og til fylkets næringsliv.

Disse medlemmer vil derfor peke på viktigheten av at en kontinuerlig utbygging av strekingen E6 Trondheim-Stjørdal vil finne sted med tidligst mulig ferdigstillelse.

Disse medlemmer peker på nødvendigheten av at en generell opprustning av rv 17 til fylkesgrensen mot Nordland må prioriteres spesielt forbi Bangsund mot Namsos der vegen er smal og svingete med trange tunneler. Rv 17 mellom Saltstraumen og krysset mellom rv 80 og rv 17 på Tverrlandet er meget problematisk, og bygging av ny veg må startes opp tidlig i perioden.

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

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

Disse medlemmer viser til at strekingen E6 fra Nord-Trøndelag grense og til Korgenfjellet er av særdeles lav standard, og opprustning bør starte opp i 2007

med snarlig ferdigstillelse. Disse medlemmer viser likeledes til rv 78 fra Møsjøen og til Leirfjorden som også er av særdeles dårlig standard med tunneler hvor det ikke er muligheter å møtes. På denne strekningen går det mye tungtransport både fra fiskeindustrien og produksjonsbedrifter i Sandnessjøen, og disse medlemmer mener at opprustning her bør gis prioritet.

Disse medlemmer vil også ha en rask utbedring av E6 mellom Mo og Saltfjellet (Dunderlandsdalen). Det er også et stort behov for tunnelløsning gjennom "Tjørnfjellet" på strekningen rv 77 til riksgrensen. På denne strekningen er det mye tungtransport og store problemer med fremkommelighet på vinteren. Dette kan løses med bygging av firefelts veg og en ny bru, og planleggingen bør begynne i 2007 med ferdigstillelse snarest.

Disse medlemmer vil for øvrig vise til at strekningen rv 80 mellom Fauske og Bodø er meget høyt trafikkert, spesielt er dette et problem mellom Tverlandet og Bodø med lange køer og dårlig fremkommelighet. Dette kan løses med bygging av firefelts veg og en ny bru, og planleggingen bør begynne i 2007.

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

Jernbane Kirkenes-Nikkel

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er positive til at det arbeides videre med å utrede grunnlaget for jernbane mellom Kirkenes og Nikkel.

E6 Nordkjosbotn-Kirkenes med tilknytninger

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil understreke betydningen av å få fortgang i arbeidet av utbedring av E6 inn til Alta fra Troms fylke og videre til Kirkenes. Dette er den eneste stamvegen inn i Finnmark fylke. Med tanke på den økte industriaktiviteten og nordområdesatsingen som Regjeringen legger opp til i regionen, vil det være viktig å få fortgang i utbedringen av denne stamvegen. Disse medlemmer oppfordrer Regjeringen til å prioritere arbeidet med denne strekningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at korridor 8, E6 Nordkjosbotn-Kirkenes, er den lengste stamvegtruten. Ruten er preget av mange rasutsatte steder og har samtidig mange partier med smal og dårlig vegstandard.

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 av

prioriteres i kommende budsjettår og ferdigstilles tidligst mulig i perioden.

Disse medlemmer vil også peke på problemene med fremkommelighet og ulykker på strekningen mellom Storsandnes og Alta, hvor utbedringsarbeidene bør iverksettes i 2007.

Østfold

Komiteen har merket seg at det er planlagt anleggsstart i 2007 på rv 108 ny Kråkerøyforbindelse, Fredrikstad kommune i Østfold, og at det vil legges fram en egen proposisjon om utbygging av prosjektet når kvalitetssikringen av prosjektet er avsluttet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Østfold utgjør 74 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Disse medlemmer viser til at nåværende rv 118 gjennom Sarpsborg fortsatt har en trafikkmengde som ifølge vegnormalkravene forutsetter 4-feltsveg. Disse medlemmer understreker at det både på grunn av stor trafikkmengde og alder/tilstand på nåværende bru haster med å få på plass ny bru. Disse medlemmer peker på at mye av den store trafikken som fortsatt bruker denne forbindelsen er gjennomgangstrafikk, og tungtrafikk tilknyttet E6 og at forbedring av dette krysningspunktet over Glomma bør ansees som et statlig ansvar. Disse medlemmer ber Regjeringen legge frem avklarte planer for bygging av ny bru som forutsettes samordnet med Jernbaneverket.

Akershus/Oslo

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Oslo og Akershus utgjør 316 mill. kroner. Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylkene.

Oslopakke 3

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil understreke viktigheten av arbeidet med Oslopakke 3 og ber Samferdselsdepartementet vurdere muligheten for at man gjennom Oslopakke 3 kan overføre bompengemidler til drift av kollektivtrafikk.

Flertallet vil videre be Regjeringen vektlegge at den nødvendige kvalitetssikringen av Oslopakke 3 gjennomføres så raskt som mulig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til det pågående arbeidet med å etablere en Oslopakke 3, som er en samlet plan for utbygging av veger og annen infrastruktur over en periode på 20 år. Disse medlemmer ser med bekymring på den samferdselsmessige situasjonen i Osloregionen. Med de økonomiske rammer som den rød-grønne regjeringen har lagt inn vil situasjonen heller ikke bedres vesentlig i overskuelig fremtid.

Disse medlemmer har på denne bakgrunn forståelse for at Oslo og Akershus har et sterkt ønske om å forsere utbyggingstakten utover NTP. Det er uten tvil behov for et kraftig løft innen samferdselssektoren i denne regionen for å sikre fremkommelighet, trygghet og bedre miljø for hovedstadsregionen. Disse medlemmer konstaterer at det i Oslopakke 3 ligger inne mange gode prosjekter hvor helhetstankegangen for kollektive løsninger utover fylkesgrensene også er i tråd med disse medlemmers syn.

Disse medlemmer er også godt fornøyde med at det er oppnådd tverrpolitisk enighet om at det ikke innføres vegprising eller rushtidsavgift/andre former for tidsdifferensiering av brukerbetaling. Dette var en del av bystyreflertallets vedtak av mars 2004, som ligger til grunn for det arbeidet som er gjort.

Når det gjelder deler av den foreslåtte finansieringen av Oslopakke 3, vil disse medlemmer stadfeste at bompengefinansiering av kollektivtransport ikke er akseptabelt. Det er heller ikke en bomringløsning hvor bilistene tvinges til å betale for andre veger 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.

Disse medlemmer ønsker at staten overtar ansvaret for finansiering og utbygging av prosjektene i den såkalte Oslopakke 3, den videre utbyggingen av hovedveger og annen infrastruktur i Osloregionen. Prosjektportefølje og utbyggingsstrategi avtales med de lokale myndighetene. Disse medlemmer anbefaler at Oslo-området med sin nasjonale betydning som trafikknutepunkt behandles som et eget nasjonalt prosjekt med prosjektfinansiering utenfor Nasjonal transportplan, og fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om finansiering og utbygging av store samferdselsprosjekter av nasjonal betydning, uavhengig av NTP."

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre er glade for at Samferdselsministeren i Stortinget har bekreftet at det er uaktuelt med innføring av rushtidsavgift i Oslo. Disse medlemmer forutsetter at departementet vil følge det brede lokalpolitiske forliket i Oslo og Akershus slik at ikke prosjektene i

Oslopakke 3, som er svært viktig for hele landet, forsinkes i lange tider. Disse medlemmer understreker at det er helt avgjørende for å få gjort noe med trafikksituasjonen til/fra og gjennom Oslo at man får igangsatt arbeidet med E18 Vestkorridoren.

Rv 152

Komiteens medlem fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er bekymret for sikkerheten ved rv 152. Disse medlemmer vil peke på at vegen har stor trafikk og er ulykkesbelastet, og viser til at vegen nyttes både som skoleveg og av tungtransport. Vegen er avlastingsveg for E18 og E6 for trafikk til og fra Oslo og for trafikk til og fra næringsområder. Disse medlemmer vil peke på at trafikken forventes å bli større under byggingen av nytt Vinterbrukryss. Disse medlemmer vil derfor oppfordre Regjeringen til å iverksette tiltak for å bedre trafikksituasjonen på rv 152.

Hedmark

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under avsnitt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Hedmark utgjør 85 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Oppland

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Oppland utgjør 85 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Buskerud

Komiteen merker seg at byggingen av Øvre Sund bru starter i 2007. Dette er det nest siste prosjektet i Vegpakke Drammen, der Eik-Tørrkop (Svelvikvegen) gjenstår.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Buskerud utgjør 85 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Rv 7 over Hardangervidda

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, viser til at det utarbeides en ny fylkesdelplan for hele Hardangervidda. I tillegg til å sikre villreinens leveområde, skal planen avklare arealbrukskonflikter, vise muligheter for økologisk forsvarlig næringsutvikling og gi de overordnede rammene for kommunal planlegging og behandling av saker etter sektorloven. Forhold knyttet til rv 7 vil være et aktuelt tema i en fylkesdelplan som skal legge rammene for en helhetlig forvaltning av Hardangervidda. Etter behandlingen av fylkesdelplanen vil spørsmålet om vinterstenging av rv 7 bli vurdert på sentralt nivå.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at prosjektet med bygging av såkalte miljøtunneler på Hardangervidda er skrinlagt. Disse medlemmer viser til at et av flere usikkerhetsmoment for Hardangerbrua derved er fjernet.

Disse medlemmer har merket seg begrunnelsen, jf. St.prp. nr. 1 (2006-2007) Samferdselsdepartementet:

"Rv 7 over Hardangervidda er ikke stamveg, og Samferdselsdepartementet ser ikke at det nå er grunnlag for slike investeringer på vegstrekingen."

Disse medlemmer deler dette synspunktet.

Disse medlemmer har imidlertid merket seg departementets omtale av avbøtende strakstiltak for å gjøre det lettere for villrein å krysse rv 7. Disse medlemmer vil derfor understreke at midlertidig stenging og tiltak som svekker trafiksikkerheten, må unngås.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre registrerer at det i St.prp. nr. 1 (2006-2007) nok engang skapes usikkerhet om vinteråpen Hardangervidde. Disse medlemmer vil ta avstand fra usikkerheten som Regjeringen og flertallet i komiteen skaper i denne saken. Vegen over Hardangervidda har flere ganger blitt fremhevet som den beste øst-vest forbindelse mellom Bergensregionen og Osloområdet.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti og Venstre viser Stortingets behandling av St. meld. nr. 21 (2004-2005) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand der det ble fastsatt som nasjonalt mål at villreinens områder skal sikres. Disse medlemmer anmoder Regjeringen om å komme tilbake med en vurdering av hvordan det nasjonale målet skal nås, samt en vurdering av miljøtiltak for å bedre villreinens forhold på Hardangervidda.

Vestfold

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet finner det nødvendig å understreke at Fremskrittspartiet fremdeles står fast på at man ikke ønsker en utbygging av Tønsbergpakkene 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).

Disse medlemmer vil ha et ekstra stort fokus på Tønsbergpakken fase 2, da dette prosjektet ikke er påbegynt. Disse medlemmer beklager at enkelte ønsker å skape uklarhet rundt dette.

Disse medlemmer viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Vestfold utgjør 100 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Telemark

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Telemark utgjør 127 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Aust-Agder

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Aust-Agder utgjør 53 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Vest-Agder

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er kjent med at fullføring av Listerpakken nå beregnes å koste 121 mill. kroner mer enn det som var lagt til grunn ved oppstarten. Disse medlemmer peker på viktigheten av at Regjeringen finner en løsning for fullfinansiering av hele Listerpakken slik at utbyggingen blir fullført i henhold til planen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Vest-Agder utgjør 53 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en

kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Rogaland

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene frå Framstegspartiet, ber Regjeringen vurdere om arbeidet med Tjennsvollkrysset kan startast opp dersom det blir teke lokalt initiativ til forskottering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre understreker viktigheten av fortgang i arbeidet med E39 Stangeland-Hove.

Disse medlemmer forutsetter at de nødvendige behandlinger og godkjenninger blir gjort slik at bygging av T-forbindelsen vil kunne starte høsten 2007.

Disse medlemmer viser til at med den foreslåtte bevilgningen på 4,5 mill. kroner for 2007 vil staten ha bevilget 6 mill. kroner til utbyggingen av rv 45 i Gjesdal. Disse medlemmer vil peke på at de statlige midlene er for 2006 og 2007 mindre enn det som er lagt til grunn pr. 1. januar 2008 i fastsatt handlingsprogram for perioden 2006-2009. Disse medlemmer legger til grunn at fastsatt handlingsprogram for fireårsperioden følges opp.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at fredningen av bomstasjon på Sokn i Rogaland oppheves og at hele bomanlegget rives så snart som mulig. Det legges til grunn at utgifter til rivning dekkes av staten med nødvendig bevilgning i Revidert nasjonalbudsjett 2007."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Rogaland utgjør 74 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Hordaland

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre peker på at Bergen har store utfordringer knyttet til gjennomgangstrafikk mellom sør-nord (Kyststamvegen E39) og mellom øst - vest. Disse medlemmer peker på vegtunnel 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 viser til av en effekt ringvegløsning øst for Bergen (Ringveg Øst) er den mest effektive og trafikksikre løsningen for gjennomgangstrafikk syd - nord.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet 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 og Høyre 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 budsjett.

Hardangerbrua

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg omtalen av prosjektering og oppstart av arbeidene med tilførselsvegene for Hardangerbrua (jf. St. prp. nr. 2 (2005-2006), Innst. S. nr. 93 (2005-2006) på rv 7/rv 13. Disse medlemmer er kjent med at det hefter en del uavklarte forhold knyttet til reguleringsplaner, trafikkprognoser og utviklingen i ferjetrafikken fra mai 2006 da forhåndsinnkreving av bompenger ble innført på ferjestrekningen Brimnes - Bruravik ble innført.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem tilleggssak til St.prp. nr. 2 (2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland - om reguleringsplaner, trafikkprognoser og ferjetrafikk i regionen."

Disse medlemmer viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Hordaland utgjør 42 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Sogn og Fjordane

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre viser til at vegen over Vikafjellet (rv 13) ser ut til å ha økende grad av nattestengning gjennom hele vinterhalvåret. Disse medlemmer har merket seg at Samferdselsdepartementet tidligere har uttalt å ville legge til rette for at vegen blir holdt åpen så lenge sikkerheten er ivarettatt. Disse medlemmer mener det ikke er riktig om vegen av budsjettmessige hensyn stenges til skade for lokalbefolkning, -næringsliv og regional ferdsel nord/syd.

Disse medlemmer viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder

tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Sogn og Fjordane utgjør 42 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er bekymret over vegstandarden på rv 60 mellom Olden og Innvik i Stryn kommune. På spørsmål fra Venstres stortingsgruppe svarer departementet at det foreslås bevilget 2 mill. kroner til strekningen i budsjettet for 2007. Regjeringen viser til at kostnadene for opprusting av strekningen er anslått til om lag 250 mill. kr av Statens vegvesen. Disse medlemmer er skuffet over Regjeringens forslag til bevilgning, og oppfordrer Regjeringen til å prioritere fremdrift i dette prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Kristelig Folkeparti har merket seg at planprogrammet for Dalsfjordbrua er klart og imøteser den videre fremdrift i arbeidet.

Møre og Romsdal

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Møre og Romsdal utgjør 63 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Opprusting av tunneler

Fleirtalet i komiteen, medlemene fra Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merka seg at vedlikeholdet av Freifjordtunnelen har vorte skrua ut i tid. Fleirtalet ber departementet vurdere om arbeidet kan startast opp i 2007 dersom det blir teke lokalt initiativ til forskottering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre synes det er skuffende at Freifjordtunnelen i Møre og Romsdal ikke er prioritert under Regjeringens foreslåtte bevilgning på 175 mill. kroner til formålet. Tunnelen er i en svært dårlig forfatning. Takplater er falt ned, med det resultat at både plater og lys er fjernet. Sjøvann drypper inn i tunnelen. En slik tilstand går på bekostning av trafikksikkerheten. Disse medlemmer oppfordrer derfor Regjeringen til å prioritere Freifjordtunnelen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at den 5,1 km lange undersjøiske

Freifjordtunnelen i Møre og Romsdal (sammen med rv 658 Ellingsøy- og Valderøytunnelene) var forutsatt finansiert og rehabilitert innenfor Vegvesenets handlingsprogram 2006-2009. Pga. økte kostnader er det for rv 70 Freifjordtunnelen kun midler til å demontere takplatene, ikke montere nye.

Disse medlemmer har merket seg at dette nå resulterer i en lang periode med svært mørk tunnel og en vegbane konstant våt av inntrengende sjøvann. Rehabilitering av alle tre omtalte tunneler er iht. standard fastsatt i Vegvesenets "Håndbok 21 - Vegtunneler" i ettertid kalkulert betydelig høyere enn tidligere bevilgning. Disse medlemmer er positive til at Ellingsøy- og Valderøytunnelene blir fullførte ved bevilgningen for 2007, men viser til at utbedringen av disse tunnelene tar mesteparten av den foreslåtte bevilgning til tunnelsikring. Disse medlemmer viser til at det er et helt akutt behov for å stille til rådighet de 155 mill. kroner som er nødvendige for å fullføre utbedringene i rv 70 Freifjordtunnelen. Disse medlemmer ber om at midler til videreføring av dette nødvendige opprustnings- og sikringsarbeidet i første omgang forskutteres og legges inn i Revidert nasjonalbudsjett.

Sør-Trøndelag/Nord-Trøndelag

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har registrert stor aktivitet og sterkt lokalt engasjement fra lokalt næringsliv og kommuner både på Fosen og i kommunene Snillfjord/Hitra/Frøya for å få til en opprusting av riksvegene i de to regionene.

Disse medlemmer viser til at næringslivet på Fosen har gått aktivt inn med midler for å komme i gang med planlegging av nødvendige forbedringer. Disse medlemmer har merket seg at selskapet Fosenvogene as -"ei tim' te' by'n" - ble stiftet i våren 2005 i tett samarbeid mellom kommuner, Sør- og Nord-Trøndelag fylkeskommuner og lokalt næringsliv. Disse medlemmer har videre registrert at prioriteringer av prosjekter er foretatt og at Statens vegvesen er i gang med detaljplanlegging av de første traseene i prosjektet. Dette er finansiert av næringslivet gjennom Fosenvogene as.

Disse medlemmer har endelig merket seg at et tilsvarende selskap, kalt "NY RV 714 AS", er etablert for opprusting av rv 714, og at kommunene og Sør-Trøndelag fylkeskommune har forskuttert nødvendige planleggingsmidler til dette prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil komme tilbake til prosjektene når bompengesøknadene foreligger i 2007.

Komiteens medlem fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti viser til at det lenge har vært arbeidet for bruforbindelse til Jøa i Fosnes kommune i Nord-Trøndelag. Disse medlemmer mener det er et sentralt distriktpolitisk mål å gi levedyktige øysamfunn bruforbindelse. Som ledd i

arbeidet for å gi bruforbindelse til slike øysamfunn, ønsker disse medlemmer en redegjørelse til Stortinget om bruprojektet.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett 2007 redegjøre for bru-prosjektet til Jøa, rv 777 i Fosnes kommune i Nord-Trøndelag."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Sør-Trøndelag utgjør 53 mill. kroner og til Nord-Trøndelag 53 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Nordland

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Nordland utgjør 63 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Troms

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Troms fylkes prioritering av Rya-forbindelsen og mener at det er viktig at prosjektet igangsettes i løpet av 2007 i henhold til denne.

Disse medlemmer viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Troms utgjør 53 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Finnmark

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under punkt 3.2.2 Generelle merknader, herunder tabell over fylkesfordelte tillegg til øvrige riksveger foreslått i Fremskrittspartiets alternative budsjett for 2007 hvor det fremgår at tillegg til Finnmark utgjør 32 mill. kroner ut over Regjeringens forslag i St.prp. nr. 1 (2006-2007). Disse medlemmer viser til at dette muliggjør en kraftig forsering av foreliggende utbyggingsplaner på riksvegnettet utenom stamvegene i fylket.

Post 60 Forsøk

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt alternative forslag til statsbudsjett vedr. øvrige poster under kap. 1320 der beløpene økes, spesielt for riksveginvesteringer. Disse medlemmer peker på at dette er områder som Fremskrittspartiet prioriterer.

Disse medlemmer har merket seg at forsøkene skal ha en varighet på 4 år og at det til nå har vært variabel erfaring med hvordan forsøkene fungerer i de ulike områdene.

Disse medlemmer forutsetter at påbegynte prosjekter med statlige midler fullføres, men innenfor den økning som er foreslått innenfor postene 23, 24, 29, 30 og 31.

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 til forsøkene i BTV-samarbeidet, Vestlandsrådet, Kristiansandsregionen, Bergen og Trondheim, 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.

Disse medlemmer presiserer at beløpet, som på post 60 brukes til forsøksvirksomhet, i Fremskrittspartiets alternative budsjett blir flyttet til post 30 for de respektive regioner og fylker ettersom det ikke anses ønskelig at statlige vegmidler blir brukt i forsøksordninger der ansvaret overføres til fylkeskommuner og kommuner.

6.8.2.6 POST 31 RASSIKRING

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene fra Framstegspartiet og Høgre, viser til at Regjeringa går inn for å løyve 321 mill. kroner til rassikring i 2007. Dette utgjør ein auke på 55,8 mill. kroner eller 21 pst. jamført med saldert budsjett for 2006. Fleirtalet viser til at Regjeringa legg opp til at det til saman skal nyttast om lag 560 mill. kroner til rassikring og prosjekt med klår rassikringsvinst i 2007.

Fleirtalet i komiteen, medlemmene frå Arbeidarpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil vise til at dette krafttaket for auka trafikktryggleik er ei klår oppfylging av Soria Moria-erklæringa. Fleirtalet vil peike på at denne satsinga vil forhindre ras på utsette stader, men også auke tryggleikskjensla for dei vegfarande.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at Statens vegvesen kartla omfanget av rasutsatte strekninger på hele riksvegnettet i forbindelse med handlingsprogrammet for perioden 2002-2011. Kartleggingen viste at det er rundt 540 rasutsatte strekninger på riksvegnettet med total lengde på rundt

3 500 km. Det utgjør 15 pst. av riksvegnettet. Kostnadene med å rassikre alle riks- og fylkesveger er grovt anslått til mellom 15 og 17 mrd. kroner. Den nasjonale skredsikringsgruppen har beregnet at det vil ta 30-40 år å rassikre alle riks- og fylkesveger med dagens bevilgningsnivå.

Disse medlemmer mener en må rette søkelyset på tryggheten til dem som bor og ferdes i distriktene som er utsatt for ras, og at en må ta på alvor at disse vegene gir forverring av tryggheten og livskvaliteten til mange mennesker.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er enige i at rassikring skal gis høy prioritet, men kan ikke se at Regjeringen virkelig satser på rassikring i form av kraftig økning til dette formålet.

Disse medlemmer viser til flertallsmerknad sammen med Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan (side 59). Disse medlemmer har merket seg at Den nasjonale skredsikringsgruppen har estimert et behov for rassikring på 17 mrd. kroner, og at rasfare fører til manglende trygghet og til fare i store deler av landet.

Disse medlemmer ønsker en økning i rammen og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

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

Komiteens medlemmer fra Høyre understreker at økt satsing på vegvedlikehold ikke må gå utover satsing på veginvesteringer og rassikring. Disse medlemmer vil vise til at Høyre har foreslått større bevilgning til rassikring enn Regjeringen i sitt forslag til budsjett. Disse medlemmer understreker viktigheten av å oppfylle handlingsprogrammene på dette området og har foreslått 611 mill. kroner mer til veginvesteringer og rassikring.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at følgende endringer er foreslått i Kristelig Folkepartis alternative budsjett:

Kap. 1320 Statens vegvesen post 31 Rassikring, økes fra 321 mill. kroner til 421 mill. kroner. Ras langs vegene er et stort problem i mange fylker og kan føre til store skader på mennesker og på materiell. Utryggheten som befolkningen i rasutsatte strøk må leve med, er en stor belastning. Tempoet i arbeidet med rassikring må økes ytterligere.

Dette medlem fremmer derfor forslag om at bevilgningene til utbedring av rastruede strekninger over post 31 på kap. 1320 økes med 100 mill. kroner i forhold til Regjeringens forslag.

Komiteens medlem fra Venstre vil understreke viktigheten av åpne og trygge veger over hele

landet. Dette medlem vil trekke fram behovet for forsterket rassikring av rv 15 mellom Grasdaltunnelen og Oppløstunnelen på Strynefjellet. Samarbeid mellom lokale myndigheter, Statens vegvesen og transportnæringen har resultert i flere gode alternativ for å gjøre vegen sikrere. Dette medlem vil peke på at strossing av tunnelene bør ses i sammenheng med rassikringen. Dette medlem vil peke på at det haster med å komme i gang med dette arbeidet slik at rassikringen kan bli gjennomført tidligere enn planlagt.

Dette medlem vil vise til at E39 er Vestlandets stamveg. Lotetunnelen i Sogn og Fjordane er en vesentlig flaskehals for varetransport for næringslivet og representerer stor fare med hensyn til ras. Det foreligger planer om rassikring i kombinasjon med tunnelutvidelse. Dette medlem mener det er viktig å få igangsatt arbeidet med Lotetunnelen. Dette medlem viser i den forbindelse til Venstres alternative budsjett hvor Venstre foreslår å bevilge 50 mill. kroner til å igangsette arbeidet med rassikring av rv 15 og Lotetunnelen.

6.8.2.7 POST 32 (NY) TRAFIKKSIKKERHETSTILTAK

Komiteens medlem fra Venstre foreslår at det prioriteres å igangsette arbeidet med midtdele på strekningene i prioritert rekkefølge:

- E16 Skaret tunnel-Nes tunnel (1,6 km) og Rørvikbakkene (2,9 km).
- E6 Rudshøgda-Skarpsnotunnelen i Hedmark (4,7 km).
- E18 Sør for Gulli (1,6 km), Natvalkryss (1,2 km) og Langangen-Telemarksporten (4,3 km).

Dette medlem viser til at prosjektene er kostnadsestimert til ca. 175 mill. kroner. Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett hvor Venstre foreslår en bevilgning på 50 mill. kroner til trafiksikkerhetstiltak for å igangsette dette arbeidet i 2007. Dette medlem kommer tilbake til denne posten i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2007.

6.8.2.8 POST 35 VEGUTBYGGING I BJØRVIKA

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, slutter seg til forslaget til Regjeringen og konstaterer at bevilgningene er fulgt opp som planlagt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader i Innst. S. nr. 200 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 50 (2004-2005), om utbygging av E18 Bjørvikaprojektet i Oslo, der dette prosjektet ble foreslått bygget som et OPS-prosjekt.

6.8.2.9 POST 72 TILSKUDD TIL RIKSVEGFERJEDRIFT

Komiteen er kjent med at det er betydelig uro knyttet til Tau-sambandet. Pendlere og næringsliv har over flere år opplevd problemer med ferjemateriellet og regulariteten til fergene. Også så langt i 2006. Komiteen ber om at Regjeringen, i den vurderingen

som skal foretas av standarden på de ulike fergesamband i forhold til de mål som er satt opp i Nasjonal transportplan, noterer seg den veksten som har vært Tau-sambandet.

Komiteen vil også understreke den spesielt krevende situasjonen som oppstår som følge av at sambandet er betjent med ferjer med ulik hastighet og kapasitet.

Fleirtalet i komiteen, alle unnateke medlemmene fra Framstegspartiet, viser til at Regjeringa går inn for å løyve 1 464,4 mill. kroner til kjøp av riksvegferjetjenester i 2007. Dette utgjør ein auke på 8,1 pst. frå saldert budsjett 2006. Fleirtalet viser til at noko av auken er tenkt som kompensasjon for innføringa av NO_x-avgift.

Fleirtalet legg, som Samferdselsdepartementet, til grunn at rutetilbodet i 2007 skal haldast oppe på same nivå som i 2006. Fleirtalet er likevel kjent med at det endelege tilbodet vert fastsett i forhandlingar mellom Statens vegvesen og reiarlaga.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil peke på at staten må sikre et tilfredsstillende tilbud på riksvegferjene med tilstrekkelig kapasitet, hyppige avganger, forutsigbarhet og uten forsinkelser, køer og gjensitting.

Disse medlemmer viser til situasjonen på Boknafjordsambandet som til tider har vært preget av store uregelmessigheter. Disse medlemmer viser til den varslede forsinkelsen i leveringen av de nye gassferjene og ber Regjeringen sikre en robust og fleksibel løsning for å unngå oppstartsproblemer, forsinkelser og frustrasjoner for trafikantene etter nyttår.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at departementet først vil komme tilbake til spørsmålet om gratis ferjer i statsbudsjettet for 2008. Disse medlemmer ønsker hurtigere behandling av saken, ikke minst igangsatt praktiske forsøk.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om innføring av gratisferjer som egen sak senest i forbindelse med behandling av Revidert nasjonalbudsjett 2007. Stortinget ønsker også igangsatt et første prøveprosjekt fra 2. halvår 2007 og peker på at ferjene i Sunnhordlandsbassenget er særlig godt egnet for et slikt prøveprosjekt, og at nødvendige midler avsettes i Revidert nasjonalbudsjett."

Komiteens medlemmer fra Høyre viser til Høyres alternative budsjett og vil prioritere midler til ekstra avganger på stamvegferja Mortavika-Arsvågen og rv 13 Stavanger-Tau som har betydelig oversitting.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at følgende endring er foreslått i Kristelig Folkepartis alternative budsjett:

Kap. 1320 Statens vegvesen post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, økes fra 1464,4 mill. kroner til 1474,4 mill. kroner.

Gassferjer

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, mener det er viktig å redusere miljøskadelige utslipp fra skipsfarten. Flertallet viser til at Norge blant annet har en forpliktende målsetting om å redusere de årlige utslippene av nitrogenoksider og andre utslipp. Flertallet mener at et viktig virkemiddel kan være fornyelse av ferjeflåten, slik at ferjer drives med naturgass eller annen teknologi som bidrar til reduksjoner av miljøskadelige utslipp. Flertallet vil i den sammenheng vise til de nye gassferjene som skal trafikkere Hordalands og Rogalands største ferjesamband fra nyttår.

Flertallet vil peke på at Norge har særlige forutsetninger for å utvikle og ta i bruk ny og miljøvennlig teknologi innen skipsfarten gjennom en satsing på gassferjer.

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

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

"Stortinget ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for å fase inn mer miljøvennlige gassferjer blant annet gjennom bruk av ferjekonsesjonene. Handlingsplanen skal inngå som et grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019."

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet 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.

Klassifisering av ferjesamband

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Regjeringen først vil komme tilbake til spørsmål om omklassifisering til riksvegferjesamband i forbindelse med den varslede forvaltningsreformen i 2010. Disse medlemmer ønsker raskere behandling av dette forholdet.

Disse medlemmer viser til at Randsfjordferja og ferjesambandet i Kragerø-skjærgården som er omtalt i budsjettet, og at omklassifisering av disse til riksvegferjesamband ut fra dagens kriterier er avvist. Disse medlemmer avviser denne konklusjonen og ønsker en ny vurdering der det åpnes for endring og tilpasninger av dagens kriterier. Det fremstår som samferdselsmessig ulogisk at ferjesamband som enten binder sammen riksveger eller inngår i en riksvegforbindelse, ikke har riksvegferjestatus.

Disse medlemmer peker også på at flere andre ferjesamband må avklares og sikres innenfor denne rammen av riksvegferjetjenester. Det gjelder ferjesambandet Hjellesstad-Klokkarvik i Hordaland som forbinde rv 555 i Bergen med rv 556 i Sund kommune på Sotra, ferjeforbindelsen mellom Hemnesberget og Leirvika, ferjer knyttet til øysamfunnet Lovund og Hald, samt Senjaferjene. Disse medlemmer viser også til at noen ferjesamband i 2007 vil bli avløst av fast vegsamband, 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 viser også til Stortingets behandling av Innst. S. nr. 218 (2005-2006) jf. Dokument nr. 8:71 (2005-2006) om en vurdering av samferdselsmessige tiltak som kan sikre øysamfunn og kystkommuner bedre næringsmessig verdiskaping.

Disse medlemmer ber departementet omklassifisere Randsfjordferja og ferjesambandet i Kragerø-skjærgården til riksvegferjer.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen senest våren 2007 legge frem egen sak om riksvegferjesambandene som omfatter endring/utvidelse av kriteriene for klassifisering, samt omdisponering av ferjemateriell på basis av endring i vegnett og drift av nye ferjer."

Senjaferjene

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at driften av Senjaferjene må avklares og sikres innenfor rammen av riksvegferjetjenester, jf. merknader under kap. 1320 post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift.

6.8.2.10 KAP. 4320 STATENS VEGVESEN

Post 2 Diverse gebyrer

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, slutter seg til forslaget til bevilgning under post 2 Diverse gebyrer.

Flertallet vil framheve at hovedårsaken til at Statens vegvesens gebyrinntekter går ned i forhold til saldert budsjett for 2006, er at Regjeringen er opptatt av å tilpasse gebyrene og de faktiske kostnader knyttet til å frembringe tjenesten. Flertallet er fornøyd med at gebyrsatsene kostnadsorienteres og vil advare mot en økning i gebyrinntektene. Det vil for eksempel innebære at prisen på utstedelse av førerkort vil måtte øke i forhold til Regjeringens opplegg.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti fremmer forslag om at kap. 4320 Statens vegvesen post 2 Diverse gebyrer, økes fra 245 mill. kroner til 288 mill. kroner. Regjeringen har foreslått budsjettert med inntekter på 245 mill. kroner, en reduksjon på 18,3 pst. fra saldert budsjett 2006. Nedsatt inntektsanslag skyldes dels redusert etterspørsel etter tjenester som Statens vegvesen tilbyr. Dette medlem mener dette anslaget er svært pessimistisk, og viser til at det legges opp til en vesentlig bedring av brukerservicen på trafikkstasjonene. Dette medlem foreslår derfor å budsjettere med inntekter på 288 mill. kroner på denne posten.

6.9 Kap. 5624 Svinesundsforbindelsen AS

6.9.1 *Sammendrag*

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
5624	-	30,0

Svinesundsforbindelsen er finansiert ved statlige lån. Det er lagt til grunn 30 mill. kroner i renter i 2007.

6.9.2 *Komiteens merknader*

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

6.10 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

6.10.1 *Sammendrag*

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1330	449,5	424,5

Til kapitlet er det sett av 424,5 mill. kroner for 2007.

Til post 60 Særskilt tilskott til kollektivtransport er det foreslått løyvd 157,2 mill. kroner for 2007, ein reduksjon på 42,8 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2006. Forslaget for 2007 fordeles med 107,2 mill.

kroner til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområda og 50 mill. kroner for å følge opp tilgjengelegheitsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring).

Nedgangen frå 2006 til belønningsordninga må sjåast i samanheng med Regjeringa si styrking av kommunøkonomien, forslaget om å frita skinnegåande transport frå el-avgift, og den store auken i løyvingane til jernbanens infrastruktur, jf. Programkategori 21.50 Jernbaneformål.

Til kjøp av sjøtransporttenester på strekninga Bergen-Kirkenes (post 70) er det sett av 267,3 mill. kroner basert på avtalen mellom staten og Hurtigruten Group ASA. Regjeringa foreslår at den bemanninga som gjeld tryggleiken på skipa som trafikkerer Kystruta Bergen-Kirkenes, kjem inn under ordninga med nettoløn frå 1. juli 2007. Saman med innføringa av avgift på utslepp av NO_x og gjeninnføringa av ordninga med differensiert arbeidsgjevaravgift, gir dette endringar i rammevilkåra for Hurtigruten Group. Staten vil forhandle endringar i avtalen med Hurtigruten Group basert på nye rammevilkår.

6.10.2 Komiteens merknader

POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at alle byene som har deltatt i ordningen med belønningsordning for kollektivtransport har hatt en større vekst i kollektivtrafikken enn i biltrafikken. Flertallet synes dette er en gledelig og god utvikling. Flertallet har merket seg at Transportøkonomisk institutt (TØI), i en rapport på oppdrag fra Samferdselsdepartementet, har dokumentert at tiltak for kollektivtransport i storbyene gir stor samfunnsøkonomisk gevinst. De peker i rapporten på at tilskudd/støtteordninger bør ha en langsiktig karakter slik at byene kan ha mest mulig forutsigbarhet. Dette er gode signaler i forkant av evalueringen av belønningsordningen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til Budsjett-innst. S. nr. 13 (2003-2004) hvor regjeringen Bondevik II innførte belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. Belønningsordningen skal stimulere til bedre helse, miljø og framkommelighet i storbyområdene, ved å dempe veksten i transportbehovet og øke antall kollektivreiser på bekostning av reiser med personbil. Midlene skal komme i tillegg til fylkeskommunenes og Oslo kommunes bruk av frie midler til kollektivformål. En forutsetning for tildeling av midler fra belønningsordningen er at det iverksettes tiltak, eller nylig har blitt iverksatt tiltak, som virker begrensende på personbiltrafikken eller som styrker kollektivtransportens konkurranseevne.

Disse medlemmer mener det er et stort potensial for å effektivisere kollektivtransporten til og fra Buske-

rud, gjennom Oslo og Akershus. Disse medlemmer vil peke på at bedre samordning gjennom samarbeid mellom transportaktørene i fylkene kunne effektivisert kollektivtransport. Disse medlemmer vil oppfordre Regjeringen til å ta initiativ til et slikt samarbeid.

Disse medlemmer vil vise til at Oslo, Bergen, Trondheim, Kristiansand og Stavanger i 2004 ble tildelt 75 mill. kroner fra belønningsordningen. Trafikktall fra disse fem byområdene viste i hovedsak en positiv utvikling i 2004. Ifølge byområdene selv var årsaken til dette bl.a. den økte satsingen som følge av belønningsmidler. På denne bakgrunn økte regjeringen Bondevik II belønningsordningen med over 50 pst. i 2005, til 115 mill. kroner. I statsbudsjettet for 2006 foreslo regjeringen Bondevik II å øke tilskuddene med ytterligere 30 pst., til 150 mill. kroner. I 2006 ble også Tromsø invitert til å søke midler fra belønningsordningen.

Disse medlemmer vil også vise til en nylig publisert rapport fra Transportøkonomisk institutt "Optimale tilskudd til kollektivtrafikk i byområder" som viser en samfunnsøkonomisk gevinst på over 700 mill. kroner årlig ved tilskudd på 150 mill. kroner årlig til kollektivtransporten i byområdene. Det er potensial for samfunnsøkonomisk gevinst opp til 940 mill. kroner ved tilskudd ut over dette nivået. Disse medlemmer vil peke på at det derfor er vanskelig å se fornuften i at Regjeringen velger å nedprioritere belønningsordningen.

Disse medlemmer vil også vise til at Arbeiderpartiet i forbindelse med Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004-2005) ønsket en styrking av belønningsordningen med 35 mill. kroner. Disse medlemmer vil vise til Sosialistisk Venstrepartis merknader i forbindelse med behandlingen av Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004-2005).:

"Disse medlemmer viser til at kollektivtransporten skal være ryggraden i transportsystemet i de store byene. Skal det skje, må andelen reiser med kollektivtransport økes og andelen som reiser med bil i byområdene reduseres. Kollektivtransport må være et reelt alternativ til bil og da må kvaliteten på kollektivtilbudet bli bedre. [] Disse medlemmer vil derfor bevilge 200 mill. kroner til kollektivtransport og miljøvennlig byutvikling."

Disse medlemmer vil peke på at det i Regjeringens Soria Moria-erklæring er vedtatt en målsetting om å øke tilgjengelige midler over belønningsordningen for kollektivtransport til de byer og byområder som benytter den i dag, og å utvide ordningen til å gjelde flere byer som innfører tiltak for å øke kollektivandelene og begrense biltrafikken.

Disse medlemmer vil understreke betydningen av at støtteordninger er effektive og målrettede. Disse medlemmer ser derfor frem mot evalueringen av belønningsordningen i 2007. Målet må være å videreutvikle og forsterke belønningsordningen for kollektivtransporten i byområdene.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen evaluere belønningsordningen for kollektivtransporten i 2007 med hensikt å målrette og styrke ordningen i 2008."

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

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

Komiteens medlemmer fra Høyre vil understreke viktigheten av gode kollektivløsninger i et smidig transportsystem. For disse medlemmer innebærer et godt transporttilbud helhetlige løsninger. Disse medlemmer vil peke på den svært vellykkede satsingen fra regjeringen Bondevik II med den såkalte belønningsordningen. Disse medlemmer vil ha en sterkere satsing enn Regjeringen på kollektivtrafikk i de store byene, for å redusere bilbruk og øke kollektivandelen. Disse medlemmer vil vise til at Høyre har foreslått å øke bevilgningene til belønningsordningen med 20 mill. kroner. Dette for å kompensere Bergen, Stavanger, Tromsø og Kristiansand som i minst grad får kompensert Regjeringens kuttforslag ved fjerningen av el-avgift på skinnegående transport.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti viser til at følgende endringer er foreslått i Kristelig Folkepartis alternative budsjett:

Kap. 1330 Særskilte transporttiltak post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport, økes fra 157,2 mill. kroner til 220 mill. kroner, av disse skal 150 mill. kroner brukes til Belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene. 70 mill. kroner skal gå til Tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring).

Dette medlem viser til sine generelle merknader i punkt 3.2.4. Dette medlem vil fremme forslag innen netto rammebeløp for rammeområde 18. Dette medlem foreslår å øke bevilgningen til kap. 1330 post 60 med 43 mill. kroner. Økningen skal gå til belønningsordningen for bedre kollektivtransport.

Komiteens medlem fra Venstre viser til sine generelle merknader i punkt 3.2.5. Dette medlem vil fremme forslag innen netto rammebeløp for rammeområde 18. Dette medlem foreslår å bevilge kap. 1330 post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport med 200,2 mill. kroner. Dette er en økning på 43 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2006-2007).

Dette medlem finner det merkelig at Regjeringen valgte å kutte i belønningsordningen i sitt forslag til statsbudsjett. Dette medlem er svært skuffet over denne bevisste nedprioriteringen av byområdene. Dette medlem ønsker derfor å styrke belønningsordningen for kollektivtransporten og at det parallelt må vurderes om byområdene Fredrikstad/Sarpsborg, Drammen, Grenland og Tønsberg bør inviteres til å søke midler fra belønningsordningen.

Dette medlem viser til Venstres alternative budsjett hvor det foreslås en økning på 75 mill. kroner til belønningsordningen over post 60 Særskilte tilskudd til kollektivtransport.

Bybaner

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til den sterke viljen til å satse på bybanen i Bergen som kom fram i Innst. S. nr. 94 (2005-2006) om revidert bompengoordning for Bergensprogrammet. Et flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, trakk også frem at en forlengelse av traseen til Bybanen fra Nesttun til Lagunen/Rådal vil kunne forbedre økonomien i Bybanens drift ytterligere, og oppfordret derfor Bergen kommune til å prioritere denne utbyggingen dersom det skulle vise seg at økonomien i Bergensprogrammet endres i positiv retning.

Flertallet er fornøyd med at Regjeringen bidrar positivt til å realisere bybanen som en god og miljøvennlig transportløsning og en grunnstamme i kollektivtilbudet i Bergen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader og forslag om Bybane i Bergen i Innst. S. nr. 94 (2005-2006), jf. St.prp. nr. 75 (2004-2005) Bergensprogrammet.

Disse medlemmer vil igjen peke på at Bybaneprojektet i Bergen er et økonomisk risikofylt prosjekt med uavklarte økonomiske konsekvenser særlig for innbyggerne i Bergen, og et særdeles lite egnet samferdselspolitisk tiltak som på ingen måte avhjelper de trafikale og miljømessige utfordringer som Bergensregionen står overfor.

Disse medlemmer har merket seg at ferdigstillelse av Bybane i Bergen, vedtatt i februar 2006, allerede nå er varslet forsinket i ca. 1 år fra mai 2009 til sommeren 2010. Disse medlemmer har videre merket seg nye trafikk tall fra Statens vegvesen som igjen slår fast at det gjennom mange år har vært reduksjon i biltrafikken til og fra sentrum i Bergen. Begge forhold forsterker den store usikkerheten som er knyttet til prosjektet Bybane i Bergen. Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet og Stortingets flertall har tidligere godkjent prosjektet til tross for at gjennomført kvalitetssikring avdekker at prosjektet ikke har positiv effekt på bruk av kollektivtransport og til tross for faglige innsigelser fra Statens vegvesen mot prosjekts forutsetninger og innhold.

Disse medlemmer viser til at statens bidrag bare utgjør en liten del av investeringen på ca. 2 mrd. kroner til bybane, og at bilstene gjennom bompengeringen er pålagt hoveddelen av finansieringen og derved også hoveddelen av risikoen ved prosjektet. Til tross for manglende kompetanse er Bergen kommune tildelt byggherreansvar. Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at det straks opprettes løpende statlig tilsyn med Bybane-prosjektet i Bergen."

Disse medlemmer peker på at Bybane-prosjektet i Bergensprogrammet fortsatt fremstår som fullstendig ukoordinert med Jernbaneverket og NSB i regionen. Disse medlemmer har merket seg Jernbaneverkets nylig fremlagte stamnettutredning som understreker at slik samordning vil være samferdselspolitisk og samfunnsøkonomisk riktig, viktig og mulig. Disse medlemmer peker på at det fortsatt bør være tidsmessig og økonomisk mulig med slik samordning.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem sak om samordning av Bybane-prosjektet 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 Kristelig Folkeparti og Venstre ønsker at bybanen i Bergen skal bli bærebjelken i kollektivsystemet i Bergen. Disse medlemmer mener bybanen vil bli en kjempesuksess for Bergen. Det finnes mange eksempler på europeiske byer på Bergens størrelse som har bygget bybane, og den har blitt en stor suksess i samtlige. Bergen har i tillegg en topografi som er spesielt godt egnet for et banesystem. Bybanen vil føre til at flere reiser kollektivt, og dermed vil den også bidra til å løse kapasitetsproblemene på vegnettet. Disse medlemmer peker på at tiltak som bybanen i Bergen understreker viktigheten av en videre styrking av belønningsordningen for kollektivtransport.

BRA-programmet

Komiteen viser til oppstarten i budsjettet for 2006 av denne nye tilskuddsordningen i forbindelse med tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring). Komiteen vil understreke viktigheten av denne ordningen som er tiltenkt tilgjengelighetstiltak for funksjonshemmede. Komiteen viser til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan om at et femte mål i transportpolitikken skal være et transportsystem som er tilgjengelig for alle og et transporttilbud som gjør det mulig for alle å leve et aktivt liv. Komiteen vil i denne sammenheng understreke prinsippet om brukermedvirkning.

Komiteens medlemmer fra Kristelig Folkeparti viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å øke bevilgningen til kap. 1330 post 60 med 62,8 mill. kroner. Av økningen skal 20 mill. kroner gå til tilgjengelighetsprogrammet BRA. Det er viktig at transporttilbudet i Norge er tilgjengelig for alle, også funksjonshemmede.

POST 70 KJØP AV SJØTRANSPORTTJENESTER PÅ STREKNINGEN BERGEN-KIRKENES

Komiteen slutter seg til forslaget om å bevilge 267,3 mill. kroner i 2001, i tråd med gjeldende avtale, til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes. Komiteen viser for øvrig til at formålet med statens kjøp av sjøtransporttjenestene er å sikre et daglig og helårig transporttilbud mellom Bergen og Kirkenes. Komiteen merker seg at rammevilkårene for Hurtigruten Group ASA er endret, og at de nye rammebetingelsene gir grunnlag for reforhandling av gjeldende avtale mellom staten og Hurtigruten Group. Komiteen vil understreke at det er viktig at selskapet sikres stabile og gode rammevilkår slik at målet om et daglig og helårig tilbud ivaretas.

6.11 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket

6.11.1 *Sammendrag*

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1350	4 545,0	5 466,9
4350	391,2	384,7

Til jernbaneformål samla er det foreslått eit budsjett på 7 100,2 mill. kroner, ein auke på 15,3 pst. eller 944,3 mill. kroner frå saldert budsjett 2006. Auken sikrar at løyvinga til jernbaneinfrastruktur for 2007 er i samsvar med eitt års oppfølging av Stortinget sitt NTP-vedtak.

Til Jernbaneverket (kap. 1350) er det foreslått løyvt 5 466,9 mill. kroner, ein auke på 20,3 pst. eller 921,7 mill. kroner frå saldert budsjett 2006.

Til drift og vedlikehald av jernbanenettet (post 23) er det sett av 3 175,8 mill. kroner for 2007, ein auke på 8,1 pst. eller 238,6 mill. kroner frå saldert budsjett 2006. Avsett sum til vedlikehald aleine inneber ein auke på om lag 15 pst. frå saldert budsjett 2006. Den auka innsatsen på vedlikehald er viktig for å vareta ei sikker og driftsstabil avvikling av togtrafikken.

Til investeringar i linja (post 30) er det foreslått eit budsjett på 2 219,6 mill. kroner, dette inneber ein auke på 50,3 pst. eller 742,6 mill. kroner frå saldert budsjett 2006. Regjeringa legg stor vekt på å gjennomføre jernbaneprojekt med rasjonell framdrift. Det er for 2007 avsett 490 mill. kroner til parsellen Lysaker-Sandvika og 325 mill. kroner til Lysaker stasjon i Vestkorridoren, for å sikre at desse viktige jernbaneprojekta kan gjennomførast raskt. Det er også avsett 270 mill. kroner til utbygginga av dobbeltspor mellom Sandnes og Stavanger.

I budsjettforslaget er det teke høgde for fullføring i 2007 av utbygginga av togradiokommunikasjonssystemet, GSM-R, og til utbygginga av fjernstyring og ATC på Nordlandsbanen på strekninga Mosjøen-Bodø.

Det er innafør Jernbaneverket sitt budsjett for 2007 avsett i storleiken 450 mill. kroner til prosjekt og tiltak med særleg nytte for godstrafikken. Dette omfattar m.a. avsette midlar til Ganddal godsterminal, ombygging av Brattøra godsterminal, ombygging av Alnabru godsterminal, og ei rekkje mindre tiltak som aukar kapasiteten på jernbanenettet. Regjeringa foreslår også å sette av midlar til ombygging av Ski stasjon og dobbeltspor Bergen stasjon-Fløen.

Til post 25 Drift og vedlikehold av Gardermobanen vert foreslått sett av 71,5 mill. kroner for 2007, ein reduksjon på 4,5 mill. kroner frå saldert budsjett 2006.

KAP. 4350 JERNBANEVERKET

Kap. 4350 vert foreslått løyvd med 384,7 mill. kroner for 2007, dette er ein reduksjon på 6,5 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2006.

Forslag til løyving under post 1 Kjørevegsavgift for 2007 er 20,9 mill. kroner.

6.11.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er fornøyd med at bevilgningene til jernbanen i 2007 er på nivå med Nasjonal transportplan. Regjeringen har lagt fram et historisk godt jernbanebudsjett med en samlet økning i bevilgningene på 944 mill. kroner. Dette gir rom for god framdrift på både igangsatte og nye investeringsprosjekter som for eksempel Lysaker stasjon, strekningen Lysaker-Sandvika og strekningen Sandnes-Stavanger, og 15 pst. økt innsats på vedlikehold av jernbanenettet. Flertallet mener investeringer på dette nivået styrker jernbanen som et konkurransedyktig transportalternativ på flere viktige strekninger.

Flertallet vil trekke fram at Regjeringen løfter bevilgningene til jernbanen med 1 mrd kroner i 2007. Flertallet vil vise til at Bondevik II-regjeringen satte i gang mange små og store prosjekter innenfor veg og jernbane som har medført store bindinger. Flertallet viser til at regjeringen Stoltenberg II er opptatt av å få til en mer sammenhengende og rasjonell utbygging av nye jernbanestrekninger i Norge samtidig som bevilgningene til jernbaneformål økes med 1 mrd. kroner i 2007.

Flertallet ber departementet vurdere å iverksette tiltak på stasjoner og holdeplasser hvor det nå er innført restriksjoner.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at det er et etterslep i jernbaneinvesteringene på over en milliard kroner i forhold til Nasjonal transportplan. Disse medlemmer vil vise til det store behovet for investeringer i jernbaneinfrastruktur, blant annet med lengre krysningsspor på 600 meter. Dette er meget viktig for å styrke jernbanens

konkurransesevne både på persontransport og godshåndtering.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, 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 peker på at en effektiv ressursutnyttelse blir spesielt viktig når Regjeringen ligger på etterskudd i forhold til Nasjonal transportplan. 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)."

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre støtter forslaget til bevilgninger til fremdrift i arbeidet med Lysaker stasjon og strekningene med nye dobbeltspor Skøyen-Sandvika og Stavanger-Sandnes.

Disse medlemmer har merket seg at Jernbaneverket vil legge ned fem stasjoner i nærmeste fremtid på grunn av sikkerhetskrav. Disse medlemmer forventer at Jernbaneverket forserer oppgraderingen av sikkerhet ved landets jernbanestasjoner og ber Jernbaneverket revurdere beslutningen om å legge ned Åsaker stasjon på Spikkestadlinjen da dette er en mye brukt pendlerstasjon som bidrar til å avlaste trafikken på et meget overbelastet vegnett i Vestregionen. Disse medlemmer ber også om at man utsetter nedleggelse av Svingen på Kongsvingerbanen inntil et nytt tilbud til erstatning er på plass.

Disse medlemmer vil vise til jernbanen fortsatt har stort ubenyttet potensial innen godstrafikk. Disse medlemmer peker blant annet på behovet for flere krysningsspor på minimum 600 meter. Disse medlemmer mener det er behov for å tilrettelegge for konkurranse hvis jernbanen skal bli mer attraktiv som godsbærer, og viser til at CargoNet er i en tilnærmet monopolsituasjon.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader om jernbane under punkt 3.2.2 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet, til sine merknader under post 30 Investeringer i linjen og endelig til sine merknader til kap. 1354 Jernbanetilsynet.

Disse medlemmer ønsker å sikre midler til en varig og kontinuerlig realinvestering i utbygging og videreutvikling av samferdselsnettet, herunder jernbaneinfrastrukturen basert på tilstrekkelighet og forutsigbarhet langt ut over det som hittil har vært mulig.

Disse medlemmer viser til sitt forslag i trontaledebatten (forslag nr. 1 (2006-2007) på vegne av Fremskrittspartiet):

"Stortinget ber Regjeringen opprette et infrastrukturfond, pålydende 300 mrd. kr Avkastningen øremerkes veginvesteringer 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 i størrelsesorden 2 mrd. kroner, og dermed bidratt til full utnyttelse av de muligheter for lønnsom og effektiv transport som jernbanen har.

Disse medlemmer mener at arbeidet for å få bygget et kryssingsspor på Gjøvikbanen ved Jenserud i Hakadal er viktig, og at byggingen av et kryssingsspor på Jenserud er mulig innenfor rammen. Disse medlemmer mener mangelen på kryssingsspor er flaskehalsen som hindrer en mer effektiv togfremføring på Gjøvikbanen, og viser til foranstående.

Disse medlemmer viser til sitt alternative forslag til statsbudsjett hvor det anvises en reduksjon i rammen til tett på 2006-nivået.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti er fornøyd med nivået på bevilgningene til jernbanen for 2007, men peker på at Regjeringens løfte om at den største del av investeringene skal skje i første del av perioden, ikke er oppfylt.

Komiteens medlem fra Venstre synes det er positivt at Regjeringen følger opp en rekke av de jernbaneprosjektene den forrige regjeringen igangsatte. Dette medlem mener det er viktig å styrke jernbanens konkurranseevne.

NO_x

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er fornøyd med at også frakt av gods på bane blir innlemmet i ordningene med kompenserende tiltak og avtaler om NO_x-reduksjon, som andre utslippskilder blir omfattet av, i samsvar med avgiftsvedtaket 2 første ledd bokstav d.

PLANLEGGING OG PROSJEKTERING

Østfoldbanen

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at som en oppfølging av St.prp. nr. 1 (2005-2006), jf. Budsjett-innst. S. nr. 13 (2005-2006), er Østfold fylkeskommunes ønske om prioriteringsrekkefølge for utbygging av dobbeltsporsparsellene på Østfoldbanen lagt til grunn, og at dette innebærer at parsellen Sandbukta-Moss skal bygges ut før parsellen Haug-Onsøy.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, er fornøyd med at arbeidet med hovedplan for Sandbukta-Moss pågår og at dette arbeidet er

forventa ferdigstilt i 2007 med behov for derpå følgende oppdatering av reguleringsplanene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er uenige 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.

Komiteen medlemmer fra Høyre vil understreke behovet for gode transportløsninger når Moss lufthavn Rygge åpner i oktober 2007, og ber Jernbaneverket se på mulighetene for å forsere arbeidet med tunnelen Sandbukta-Moss stasjon, det såkalte alternativ 2B.

Gevingsåsen tunnel

Komiteen opptatt av å realisere Gevingåsen tunnel, og at dette prosjektet blir sett i sammenheng med utvidelsen på Trondheim Lufthavn Værnes. Komiteen er derfor tilfreds med at det er avsatt penger til planlegging av dette prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at i forbindelse med at Trondheim lufthavn Værnes har behov for å fylle ut området rundt rullebanen med store mengder masse for å imøtekomme varslede sikkerhetskrav, vil Jernbaneverket ved gjennomføring av tunnel gjennom Gevingåsen like ved, ta ut masse tilsvarende lufthavnens behov. Disse medlemmer viser til de omfattende synergier det kan gi å samkjøre disse to prosjekter i tid, tilsvarende de store negative ringvirkninger og kostnader det medfører om lufthavnen skal hente massene andre steder. Videre vises det til planene om jernbaneterminal i Malvik. Disse medlemmer har merket seg at planlagt oppstart for tunnel gjennom Gevingåsen ligger etter 2010, og foreslår derfor at Regjeringen ved behandlingen av statsbudsjettet for 2007 bes fremskynde dette prosjektet slik at samordning kan skje.

Disse medlemmer foreslår:

"Stortinget ber Regjeringen koordinere og legge frem en samordnet løsning for utvidelsen av sikkerhetssonene ved Trondheim lufthavn Værnes, Jernbaneverkets gjennomføring av Gevingåstunnelen og planene om jernbaneterminal i Malvik slik at disse kan gjennomføres fra 2008."

Vestfoldbanen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, er kjent med at Vestfold fylkeskommune i vedtak til høringsuttalelse til NTP og handlingsprogram våren

2005 prioriterer at videre utbygging av jernbanen til dobbeltspor gjennom Vestfold skal skje med streknin-gen Barkåker-Tønsberg som første prosjekt.

Flertallet forutsetter at fylkeskommunens prioriteringer blir lagt til grunn i oppfølgingen av NTP og videre planarbeid.

Flertallet er tilfreds med at det er satt av tilstrekkelig planleggingsmidler til grunnerverv, planjusteringer og forberedelser slik at parsellen Barkåker-Tønsberg kan være utbyggingsklar ved årsskiftet 2007/2008.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre forutsetter at Jernbaneverket innenfor ram-mene av sine planleggingsmidler har prioritert fremdrift i utbyggingen av Vestfoldbanen.

Komiteens medlem fra Venstre vil peke på at jernbanens konkurransevilkår har forandret seg mye siden 1990 da prinsippløsningen for dobbeltsporet Barkåker-Tønsberg i Vestfold ble valgt. Det blir nær-mest praktisk/økonomisk umulig å føre dobbeltsporet videre fra Tønsberg stasjon og ut av byen slik som Barkåker-Tønsberg er prosjektert i dag. Ved en gjen-nomføring av dobbeltsporet vil reisetiden Tønsberg og sørover forlenges, og prosjektet binder banen til den enkeltsporede Tønsbergsløyfa som kan bli en flaske-hals med økt trafikk. Ifølge Jernbaneverket ligger plan-leggings- og prosjekteringskostnader på dobbeltsporet Barkåker-Tønsberg på i størrelsesorden 30 mill. kroner. Dette medlem vil foreslå å nedprioritere dette prosjektet.

Dette medlem vil derimot understreke at det er viktig å prioritere planleggingen av kryssingsspor på Kongsvingerbanen, herunder spor ved Tuen, Bodung og Seterstøa, dobbeltspor på strekningen Oslo-Hamar, og at nytt dobbeltspor Oslo-Ski inkludert ny Ski stasjon sikres midler for en optimal framdrift på planproses-sen. Dette medlem vil også legge vekt på at Pors-grunn-Larvik (Eidangerforbindelsen) og forlengelse av eksisterende dobbeltspor ved Sande bør prioriteres.

Dette medlem vil oppfordre Regjeringen til å sikre driften av Guttersrud og Svingen stasjon på Kongsvingerbanen til alternativer er utredet.

Nord-Jæren

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstre-parti og Senterpartiet, vil vise til at Regjeringen vil investere ca. en halv mrd. kroner i jernbaneprosjek-ter på Nord-Jæren i 2007.

Flertallet har merket seg de spennende planene om en bybane på Nord-Jæren. Flertallet er fornøyd med Regjeringens interesse for saken og at Jernbane-verket deltar i arbeidet med planlegging og utvikling av samdriftsløsninger.

Komiteens medlem fra Venstre vil peke på at det er positivt at arbeidet med dobbeltspor for jern-banen på Nord-Jæren nå er i gang. Dobbeltsporet vil legge grunnlaget for et forbedret kollektivtilbud i et

område med sterkt vekst i folketall og næringsaktivitet. Det arbeides nå lokalt med planer om en bybane/kom-bibane, som er tenkt knyttet opp til og skal fungere i samspill med dobbeltsporet og lokaltogtrafikken på Jærbanen. En kombibane vil være en meget kost-nadsoptimal løsning som kan styrke kollektivtrafik-kens konkurranseevne vesentlig, og bidra til en mer framtidsrettet og bærekraftig transportutvikling i denne ekspansive storbyregionen.

Dette medlem vil vektlegge betydningen av sam-arbeid mellom lokale og sentrale myndigheter i slike planleggingsprosesser. Dette medlem vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen etablere et tett og for-pliktende samarbeid med lokale myndigheter på Nord-Jæren med sikte på å få etablert en kombibane på Nord-Jæren så snart dobbeltsporet er ferdig."

Jernbane Kirkenes-Nikkel

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er positive til at det arbeides videre med å utrede grunnlaget for jernbane mellom Kirkenes og Nikkel.

HØYHASTIGHETSBANER

Komiteen har merket seg at Samferdselsdeparte-mentet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å utrede potensialet for høyhastighetsbaner i Norge.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, ser positivt på dette initiativet. Flertallet har også merket seg at selve utredningsar-beidet skal gjennomføres av uavhengige konsulenter og at utrederne på fritt grunnlag skal vurdere betingel-sene for høyhastighetsbaner i Norge. Flertallet ser med interesse fram til at utredningen av potensialet for høyhastighetsbaner i Norge ferdigstilles i løpet av 2007, og inngår som et grunnlag for drøfting i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kris-telig Folkeparti og Venstre vil understreke viktigheten av at det ved behandlingen av Nasjonal transportplan 2010-2019 må foreligge et best mulig beslutningsgrunnlag om bygging av høyhastighetsba-ner i Norge. Et slikt beslutningsgrunnlag må derfor omfatte den totale samfunnsøkonomien i prosjektene. Derfor er det viktig at det videre utredningsarbeidet om høyhastighetsbaner beskriver forhold knyttet til blant annet:

- Effekter av endret reisemønster, herunder trafikk-sikkerhet, vegslitasje og miljøbelastning.
- Effekter av kortere reisetider, herunder mulige effek-ter i arbeidsmarkedet og på presset i byområder.
- Effekter knyttet til næringslivets behov for effektiv og rask godstransport.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet registrerer at første delutredning nå foreligger

fra tyske konsulenter som har fått dette oppdraget fra Jernbaneverket. Disse medlemmer har merket seg at delutredningen er klart skeptisk til potensialet for høyhastighetsbaner i Norge; både på grunn av de høye kostnadene ved slik utbygging og på grunn av lavt befolkningsgrunnlag for drift av slike baner. Disse medlemmer avviser videre utredning og videre satsing på høyhastighetsbaner i offentlig regi. Disse medlemmer peker på at forventet investeringskostnad for å bygge 1 000 km høyhastighetsbane vil ligge mellom 100 og 150 mrd. kroner. Disse medlemmer viser videre til at Jernbaneverket nylig har lagt frem sin stamnettutredning frem mot 2040 der det pekes på at det trenges investeringer på mellom 78 til 104 mrd. kroner for å drive dagens jernbanenett sikkert og effektivt. Innenfor en samlet samferdselsmessig prioritering vil disse medlemmer foruten sterk satsing på vegutbygging, prioritere dagens normalhastighetsbane fremfor investering i høyhastighetsbane.

JERNBANEVERKET'S RUTINER OG ORGANISERING

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Jernbaneverket har funnet grunn til å analysere forhold tilknyttet sitt kjøp av signalanlegg. Disse medlemmer viser til at opplysningene kan reise spørsmål knyttet til rutiner og prosedyrer for innkjøp, og at den interne granskningen ikke har omfattet alle eksterne transaksjoner i saken. Disse medlemmer ser behov for at Regjeringen initierer en ekstern uavhengig gransking av alle forhold knyttet til inngåelse, innhold og medvirkning til avtalen om signalanleggene. Det er likeledes disse medlemmers oppfatning at Jernbaneverket i sin nåværende form fremstår som en monopolist, med en meget omfattende virksomhet og dertil hørende innkjøpsbehov. Disse medlemmer vil vise til at det ikke er ukjent at slike organisatoriske forhold i seg selv kan legge til rette for suboptimale vurderinger, innhabilitet og sågar korrupsjon; eller mistanker om dette. Disse medlemmer viser på denne bakgrunn til behovet for å vurdere den totale organiseringen av Jernbaneverket, herunder en oppsplitting og en vurdering av om enkelte oppgaver bør utføres av andre.

POST 22 OMSTRUKTURERING

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ser viktigheten av Jernbaneverkets omstrukturering fordi det her ligger store økonomiske besparelser som på sikt vil kunne bidra positivt til Jernbaneverkets drift.

Disse medlemmer mener at de omstillingstiltakene som er blitt satt i gang, må videreføres og videreutvikles.

Disse medlemmer ønsker av denne grunn å gjenoppta post 22.

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag om reduksjon av bevilgning under kap. 1351 i sitt alternative statsbudsjett, og at reduksjonen i kjøp av tjenester vil føre til at behovet for drift og vedlikehold reduseres vesentlig. Det legges

videre til grunn at kontrakter ikke skal brytes, og at det skjer hensiktsmessige overføringer mellom postene 23 og 30 slik at dette unngås.

Disse medlemmer mener i denne forbindelse 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 viser for øvrig til sine generelle merknader under punkt 3.2.2.

Disse medlemmer ønsker en reduksjon i rammen og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

POST 30 INVESTERINGER I LINJEN

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet refererer til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) om Nasjonal transportplan 2006-2015, punkt 1.2.3 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet og punkt. 7 Økonomiske rammer. Disse medlemmer mener at dette underbygger at post 30 Investeringer i linjen kan reduseres vesentlig ved å forskyve de mange investeringene over tid, men likevel prioritere midlene til de banestrekninger som har størst samfunnsnytte.

Disse medlemmer prioriterer derfor investeringsmidler til godstransport over lange avstander gjennom bygging av kryssingsspor, 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.

KAP. 4350 JERNBANEVERKET

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at enkelte deler av godstransporten på jernbanen betaler "kjørevegsavgift". Denne avgiften gjelder ikke for alle typer transport og dekker ikke

investerings-, drifts- og vedlikeholdskostnadene på linjen.

Disse medlemmer ønsker en økning i rammen og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

6.12 Kap. 1351 Persontransport med tog

6.12.1 *Sammendrag*

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1351	1 557,0	1 598,5

Til statleg kjøp av persontransporttenester med tog er det sett av 1 598,5 mill. kroner, som skal dekkje direkte statleg kjøp av persontransporttenester med tog frå NSB AS, samt godtgjersle til NSB Anbud AS for togdrifta på Gjøvikbanen.

Samferdselsdepartementet er i ferd med å inngå ein ny rammeavtale med NSB AS om kjøp av persontransporttenester med tog i Noreg. Avtalen vil også ta høgde for at Samferdselsdepartementet har inngått to avtalar med svenske styresmakter og selskap om grenseover-skridande trafikk. Departementet legg til grunn at den nye avtalen med NSB skal gi eit betre togtilbod for dei reisande.

Regjeringa foreslår fritak frå el-avgift for skinnegående transport frå 1. januar 2007. Avgiftsletten som kan knytast til kjøpet til staten av persontransporttenester med tog, vil bli teke omsyn til i avtalen mellom staten og NSB om kjøp for 2007. For kommersielle persontogprodukt og godstog vil fritaket for el-avgift gi direkte kostnadsinnsparingar for operatørane.

6.12.2 *Komiteens merknader*

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at forslaget til ramme for statlig kjøp av persontransporttenester med tog kombinert med innføring av fritak for el-avgift for skinnegående transport fra 1. januar 2007, vil gi rom for en styrking av tilbudet for de reisende.

Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet er i ferd med å framforhandle et nytt avtaleverk med NSB om kjøp av persontransport med tog fra og med 2007. Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet legger til grunn at avsatt beløp til kjøp av persontransporttenester vil gi rom for forbedringer i togtilbudet, og ber spesielt om å få vurdert styrking av tilbudet på strekninger med et stort potensial og mangelfullt tilbud i dag. Flertallet er tilfreds med at Regjeringen har fått til avtaler som innebærer gjenopprettelse av de daglige togforbindelsene mellom Oslo og Stockholm og videreføring av "Nabotåget" på Meråkerbanen basert på en inngått kjøpsavtale.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og

Venstre vil vise til den store suksessen konkurranseutsetting av persontransporten på Gjøvikbanen har vært. Disse medlemmer vil vise til at Gjøvikbanen blant annet 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 understreke at man kan nå raskere til målet om tilgjengelighet for alle og universell utforming i transportsektoren ved å benytte anbud. For å gi et bedre tilbud til brukerne også på øvrige strekninger, foreslår disse medlemmer å konkurranseutsette persontransporttenester med tog. Disse medlemmer vil understreke at rutetabeller og billettsalg skal være tilgjengelig i samme system, uavhengig av selskap.

Disse medlemmer har merket seg kritikk av rutetilbud og servicenivå på Kongsvingerbanen. Disse medlemmer vil i denne sammenheng peke på de meget gode erfaringene med konkurranseutsetting på Gjøvikbanen der de reisende har fått et mye bedre tilbud med langt flere avganger. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn fremme følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen forberede konkurranseutsetting på Kongsvingerbanen etter samme modell som Gjøvikbanen."

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 veg være av avgjørende betydning i framtiden. Disse medlemmer mener derfor at med de knappe ressurser som Stortingets flertall stiller til disposisjon for persontransport, må disse i det vesentlige kanaliseres til vegvedlikehold og vegbygging.

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 at 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.

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti vil peke på at Kristelig Folkeparti vil ha en langsiktig og reell satsing på jernbane som det miljøvennlige og trafikksikre transportmiddelet. Dette medlem viser til at følgende endringer er foreslått i Kristelig Folkepartis alternative budsjett:

Kap. 1351 Persontransport med tog post 70 Kjøp av persontransport med tog, økes fra 1 598,5 mill. kroner til 1 648,5 mill. kroner. Økningen skal gå til kjøp av persontransport på hele Sørlandsbanen, slik at frekvens og dermed jernbanens andel av de reisende på strekningen kan økes.

Dette medlem viser til Kristelig Folkepartis alternative budsjett der det foreslås å øke bevilgningen til kap. 1330 post 60 med 62,8 mill. kroner. Av økningen skal 20 mill. kroner gå til tilgjengelighetsprogrammet BRA. Det er viktig at transporttilbudet i Norge er tilgjengelig for alle, også funksjonshemmede. Dette medlem peker på at Kristelig Folkeparti derfor ønsker å styrke tilgjengelighetsprogrammet, og at det forventes at departementet i ny rammeavtale med NSB om kjøp av jernbanetjenester, stiller krav om universell utforming av nytt materiell, men også oppgradering av eksisterende materiell.

Dette medlem fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen stille krav om universell utforming av nytt materiell, men også oppgradering av eksisterende materiell i ny rammeavtale med NSB om kjøp av jernbanetjenester."

6.13 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

6.13.1 Sammenheng

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1354	33,7	34,8

Det vert foreslått løyvd 34,8 mill. kroner til drifta av Statens jernbanetilsyn, ein auke på 1,1 mill. kroner frå saldert budsjett 2006.

6.13.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti, Senterpartiet og Venstre, viser til at det i dag er ni utøvere på det nasjonale jernbanenettet. Flere aktører innenfor gods-transport kan føre til at antallet tilsynsobjekter øker.

Flertallet har merket seg at Jernbanetilsynets arbeid med ferdigstilling av nye trafikkregler for det nasjonale jernbanenettet vil bli avsluttet i 2007.

Flertallet har videre merket seg at i 2007 vil tilsynet prioritere arbeidet med håndheving av nye/endrede forskrifter og implementering av EU-direktiver og annet EU-regelverk. Flertallet viser til at tilsynet er delegert viktige og omfattende oppgaver.

Flertallet understreker at et høyt sikkerhetsnivå skal opprettholdes innenfor jernbanevirksomheten i Norge og at et velfungerende og aktivt tilsyn er en nødvendig forutsetning for dette. Flertallet forutsetter bemanning, kompetanse og organisering hos Jernbanetilsynet som gjør dette mulig.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett, der tilsynets budsjett er foreslått økt med 2 mill. kroner.

Disse medlemmer legger til grunn at tilsynet organiserer sin virksomhet på en måte som både ivaretar sikkerhet hos virksomhetsutøverne og egen effektivitet. Disse medlemmer prioriterer økt ressursramme for å sikre at økt arbeid i forbindelse med EU-direktiver og EU-regelverk ikke går på bekostning av tilsynets hovedoppgave; sikring av god sikkerhet i norsk jernbanenett. Disse medlemmer har merket seg at det over tid har forekommet betydelig uenighet/innsigelser fra Jernbaneverkets ledelse knyttet til tilsynets arbeid. Disse medlemmer vil sterkt understreke tilsynets uavhengige stilling og viktige ansvarsområde. Disse medlemmer legger til grunn at Jernbaneverkets ansatte og ledelse følger de sikkerhetsmessige anbefalinger og pålegg som blir gitt av Statens jernbanetilsyn.

Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader i kap. 1350.

Komiteen medlem fra Venstre viser til sine generelle merknader i punkt 3.2.5. Dette medlem vil fremme forslag innen netto rammebeløp for rammeområde 18. Dette medlem foreslår å bevilge kap. 1354 post 1 Driftsutgifter med 33,7 mill. kroner. Dette er en reduksjon på 1,1 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2006-2007).

6.14 Kap. 1370 Posttjenester

Komiteen har merket seg det gode arbeidet som utføres i Posten Norge AS og at selskapet har overholdt forpliktelsene i henhold til konsesjonen. Videre har komiteen merket seg den store tilfredsheten som kundene oppgir både ved Postens egendrevne postkontor og ved såkalt "PIB" - post i butikk. Dette er svært positivt.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Posten fikk etter Stortingets vedtak av St.prp. nr. 58 (2005-2006) beholde eneretten på adressert brevpost under 50 g. Flertallet har merket seg at inntjeningen fra dette enerettsområdet har ført til at det ikke har vært nødvendig å bevilge penger til kjøp av posttjenester. Flertallet har videre merket seg at hvis regjeringen Bondevik IIs forslag om avvikling av enerettsområde hadde blitt virksomt som planlagt f.o.m. 1. januar 2007, ville det vært behov for bevilgninger over statsbudsjettet for å dekke opp underskuddet som staten da ville vært pålagt i henhold til konsesjonen. I budsjettet for 2005 var dette beløpet satt til 326 mill. kroner.

Flertallet vil likevel peke på at ordningen med kjøp av posttjenester ikke er utviklet som prinsipp. Flertallet har merket seg at Regjeringen vil komme tilbake til saken i sammenheng med et eventuelt behov for kjøp av banktjenester i postnettet.

Flertallet har merket seg at opposisjonen ikke har lagt inn penger til kjøp av posttjenester, samtidig som den har stemt imot å opprettholde ordningen.

Flertallet vurderer opprettholdelse av eneretten som avgjørende for å kunne sikre lik pris på porto og et likeverdig tilbud med postomdeling på alle hverdager til hele landet.

Komiteens medlem fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre ber Regjeringen se på frivillig sektors endrede rammevilkår som følge av Posten Norge AS' omlegging av rutiner for bladutsending og vurdere mulige kompensasjonsordninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre vil vise til at det er kommet ytterligere signaler fra EU om at brevpost under 50 gram vil bli konkurranseutsatt fra 2009. Disse medlemmer har tidligere gått inn for videreføring av enhetsporto og postomdeling seks dager i uken, men at restmonopolet til Posten Norge AS avvikles fra 1. januar 2007 og fremmer forslag om dette, jf. detaljert omtale i St.prp. nr. 34, jf. Innst. S. nr. 132 (2004-2005) om å avvikle eneretten til Posten Norge AS (Posten) fra 1. januar 2007.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen avvikle eneretten til Posten Norge AS for brevpost under 50 gram fra 1. januar 2007 i samsvar med Stortingets vedtak i forbindelse med behandling av St.prp. nr. 34 (2004-2005), jf. Innst.

S. nr. 132 (2004-2005), om å avvikle eneretten til Posten Norge AS (Posten) fra 1. januar 2007."

6.15 Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet

6.15.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1380	241,8	226,6
4380	173,6	179,4

Til Post- og teletilsynet er det budsjettert med 226,6 mill. kroner, en nedgang på 6,3 pst. fra saldert budsjett 2006. Nedgangen skuldast lågare flyttekostnader i samband med flyttinga av tilsynet til Lillesand. Det er avsett 14,7 mill. kroner i flyttekostnader for 2007, som er siste år med særskild løyving.

Det er budsjettert med 179,4 mill. kroner i inntekter (kap. 4380). Post- og teletilsynets utgifter er i hovudsak føresett dekkja ved tilsvarende gebyrinntekter. Det vert føresett som i føregåande år at refusjon til drift av Radiostøykontrollen, som utgjør 10 mill. kroner, samt kostnader relatert til flytteprosessen, som er budsjettert med 14,7 mill. kroner for 2007, vert løyvd over kap. 1380 utan tilsvarende inntektsdekning over kap. 4380. I tillegg kjem Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap med 22,5 mill. kroner, som også er føresett halde utafor sjølvfinansieringa.

Det er som for 2006 ikkje foreslått løyving til statleg kjøp av posttjenester for 2007 (kap. 1370). Regjeringa har til vurdering spørsmålet om Posten Norge AS si plikt til å tilby grunnleggjande banktenester i heile ekspedisjonsnettet, og Samferdselsdepartementet vil kome tilbake til Stortinget med denne saka på ein eigna måte.

6.15.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at man viderefører bevilgningen til telesikkerhet og -beredskap, og at dette medfører at andre aktører enn Telenor med dette vil få beredskapsmessige oppgaver. Komiteen slutter seg til dette, og mener det er viktig at man i et deregulert marked gir ansvaret for beredskap stor oppmerksomhet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Venstre, viser til at Post- og teletilsynets driftsutgifter er budsjettert til 169 mill. kroner for 2007. I tillegg kommer flyttekostnader på 14,7 mill. kroner, utstyrsanskaffelser og vedlikehold på 20,4 mill. kroner og tilskudd til telesikkerhet og -beredskap med 22,5 mill. kroner.

Flertallet har også merket seg at flytteprosessen til Lillesand fortsetter, og er tilfreds med at man nå trapper ned bevilgningene til dette arbeidet fra 33,6 mill. kroner i årets budsjett til 14,7 mill. kroner i neste års budsjett.

Flertallet registrerer også at til den ordinære driften av og store nyanskaffelser i Post- og teletilsy-

net er det foreslått bevilget 189,4 mill. kroner, mens departementet forventer inntekter fra diverse avgifter og gebyrer på 179,4 mill. kroner i 2007. Dette betyr at Post- og teletilsynet er selvfinansierende, hvis man ser bort fra utgiftene til drift av Radiostøykontrollen. De særskilte flyttekostnadene og tilskuddene til tele-sikkerhet og –beredskap er også holdt utenfor selvfinansieringen. Flertallet støtter dette, men vil samtidig peke på at det er viktig å følge nøye nivået på de gebyrer og avgifter tilsynet pålegger tilbyderne av tjenester innenfor sektoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Post- og teletilsynets viktige oppgave som kontroll- og tilsynsmyndighet overfor aktørene innenfor post og teleområdet. Disse medlemmer er tilfredse med den jobben tilsynet utfører, og viser til at tilsynet nå er i ferd med å ha gjennomført flyttingen fra Oslo til Lillesand. Flyttingen har medført ekstra kostnader til flyttingen, samtidig har tilsynet hatt utfordringer med å beholde ansatte, og man har måttet gå ut for å rekruttere nye medarbeidere.

Disse medlemmer mener at når tilsynet nå har etablert seg, må tilsynet gå gjennom driften og se på mulighetene for å nå en mest mulig effektiv organisasjon og drift. Disse medlemmer viser derfor til sitt alternative statsbudsjett hvor man foreslår å redusere kostnadene til driften av Post- og teletilsynet.

Komiteens medlem fra Venstre viser til sine generelle merknader i punkt 3.2.5. Dette medlem vil fremme forslag innen netto rammebeløp for rammeområde 18.

Dette medlem foreslår å bevilge kap. 1380 post 1 Driftsutgifter med 157,1 mill. kroner. Dette er en reduksjon på 11,9 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2006-2007).

7. FORNYINGS- OG ADMINISTRASJONS-DEPARTEMENTET - UTDRAG FRA BUDSJETTKAPITLER, SAMT KOMITEENS MERKNADER TIL DISSE

7.1 Kap. 1508 Spesielle IT-tiltak

7.1.1 Sammenheng

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1508	100,327	157,946

Post 22 Samordning av IT-politikken vert foreslått løyvd med 30,899 mill. kroner i 2007, ein auke på 10 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2006. Løyvinga dekkjer utgifter til samordning av IT-politikken.

Fornyings- og administrasjonsdepartementet har eit hovudansvar for at innsatsen og prioriteringane på IT-området støttar opp om ein heilskapleg politikk og fremjar utviklinga på IT-området. Departementet vil i

2007 særleg ha merksemda retta mot oppfølginga av stortingsmeldinga om IKT der viktige tema er:

- IKT i økonomien
- Digital kompetanse, digitale skilje og universell utforming
- eForvaltning
- IKT-forskning og næringspolitikk
- Digitalt innhald,
- Personvern og tryggleik

Innafor området eForvaltning i den komande meldinga, vil Fornyings- og administrasjonsdepartementet blant anna ha ein vesentleg forsterka innsats rundt bruk av opne standardar og open kjeldekode. Dette er hovudgrunnen til styrkinga av budsjettet på kap. 1508 post 22 med 10 mill. kroner.

Post 50 Tilskot til høghastigheitskommunikasjon vert foreslått løyvd med 121,647 mill. kroner i 2006, ein auke på 52,623 mill. kroner i forhold til saldert budsjett for 2006.

Løyvinga skal nyttast til vidareføring av Høykom-ordninga. Den etablerte organiseringa av programmet vert vidareført. Det inneber ei tilskotsordning med normalt 50 prosent eigendel og at ordninga blir administrert av Noregs forskingsråd gjennom eit programstyre.

Av midlane skal 100 mill. kroner øyremerkjast distriktsområde utan eksisterande breibandstilbod. Desse midlane skal fordelast gjennom delordninga Høykom-distrikt/infrastruktur.

Regjeringa har i Soria Moria-erklæringa denne ambisjonen: «At hele landet skal ha tilbud om tilknytting til høyhastighetsnett innen utgangen av 2007.» Høykom er eit sentralt verkemiddel som skal hjelpe til å støtte opp under måla frå Soria Moria-erklæringa.

Post 70 Tilskot til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosessar vert foreslått løyvd med 1,4 mill. kroner i 2007, på same nivå som 2006.

Post 71 Tilskott til Senter for informasjonssikring vert foreslått løyvd med 4,0 mill. kroner i 2007, på same nivå som 2006. Norsk senter for informasjonssikring (NorSIS) vart, etter forsøksverksemd i tre og eit halvt år, etablert på permanent basis i Gjøvik kunnskapsark AS og Bluelight/NISlab ved Høgskolen i Gjøvik frå 1. januar 2006.

7.1.2 Komiteens merknader

POST 22 SAMORDNING AV IT-POLITIKKEN

Komiteen ser positivt på departementets forsterka innsats rundt bruk av åpne standarder og åpen kildekode med 10 mill. kroner. Komiteen vil vise til at dette har som målsetting å gi mer lik tilgang til offentlige tjenester uavhengig av hvilken teknologiplattform man har, reduserte leverandørbindinger og bedre konkurranse og valgfrihet ved IKT-innkjøp.

Komiteen har vidare merket seg at det nå skal utformes nye forskrifter med hjemmel i den nye offentlighetsloven som legger til rette for vidarebruk av offentlig informasjon, og at det arbeides med gjennom-

føringen av de nye reglene, med gratisprinsippet som en hovedregel. Dette er viktig for norsk næringsliv. Komiteen forventer at Regjeringen følger dette opp gjennom senere budsjettframlegg.

POST 50 TILSKUDD TIL HØYHASTIGHETS-KOMMUNIKASJON

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti, Kristelig Folkeparti og Senterpartiet, vil framheve Regjeringens mål om at hele landet skal ha tilbud om tilknytning til høyhastighetsnett innen utgangen av 2007, med 119 mill. kroner i 2006 og en foreslått bevilgning på 121,6 mill. kroner til videreføring av Høykom-ordningen. Samtidig er det viktig å stimulere til at flere faktisk tar i bruk bredbånd gjennom å tilby bredbåndsbaserte tjenester fra offentlig sektor og gjennom å satse på digitalisering i skolen, slik Regjeringen legger opp til.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil trekke frem at Regjeringens forslag i budsjettet for 2007 er nær en dobling av den statlige innsatsen for å bygge ut bredbånd for å følge opp målet om å gi hele befolkningen tilbud om tilknytning til bredbånd.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre mener at bredbånd spiller en helt sentral rolle for å øke verdiskapingen i næringslivet. Dette gjelder ikke minst i Distrikts-Norge der avstandene er store.

Disse medlemmer viser til at både Sør-Korea og Singapore hadde nesten full bredbånddekning så tidlig som i 1998, og at Singapore nå har satt i gang et toårig prøveprosjekt med gratis 512 kbps bredbånd til alle.

Disse medlemmer erkjenner at Norge med sin relativt spredte bebyggelse og store avstander har spesielle utfordringer for å kunne tilby tilsvarende tilbud til alle. Disse medlemmer ønsker imidlertid at alle landets innbyggere som et minimum skal ha tilbud om en eller annen form for bredbåndstilbud, samtidig som det erkjennes at tilbudet vil variere.

Komiteens medlem fra Fremskrittspartiet viser på til sitt alternative budsjett hvor posten ble foreslått økt med 20 mill. kroner.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre har merket seg at man har kommet lenger enn forventet ved markedsstyrt utbygging, men er positive til at Bondevik II-regjeringens HØYKOM-satsing videreføres.

POST 71 TILSKUDD TIL SENTER FOR INFORMASJONSSIKRING

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at bevisstheten om IT-sikkerhet er økende, både nasjonalt og internasjonalt, og at mye av den informasjonen NorSIS sammenstiller og viderefør-

midler er lett tilgjengelig på utenlandske nettsider. Disse medlemmer vil videre vise til at behovet for denne budsjettposten er redusert som følge av endringene i kap. 1508 post 22. Disse medlemmer peker på at NorSIS har små- og mellomstore virksomheter i privat sektor som en av sine målgrupper, og at NorSIS derved er i direkte konkurranse med private aktører i en bransje der norske selskaper forøvrig er godt representert. Fremskrittspartiet hadde ingen merknader til denne budsjettposten ved behandlingen av budsjettet for 2006, men disse medlemmer mener at det nå er på tide at privat sektor overtar disse oppgavene. Disse medlemmer viser til sitt alternative budsjett hvor følgende var tatt inn:

"Stortinget ber Regjeringen selge Norsk senter for informasjonssikring (NorSIS) til høystbydende, og tilbakeføre et eventuelt overskudd av salget uavkortet til posten for tilskudd til høyhastighetskommunikasjon."

MODERNISERING

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er opptatt av å trygge morgendagens velferd gjennom å modernisere offentlig sektor slik at Norge også i fremtiden kan beholde gode fellesskapsløsninger. Disse medlemmer er opptatt av å gi borgerne bedre og raskere service fra det offentlige og peker på det eksemplariske arbeidet Skatteetaten har gjort på IKT og modernisering.

Disse medlemmer er opptatt av at man følger opp arbeidet med å forbedre tilbudet det offentlige leverer til befolkningen, blant annet ved forenkling og modernisering av byråkrati og regelverk, effektivisering av offentlige anskaffelser og bruk av IKT-løsninger som borgerportalen Min Side. Disse medlemmer etterlyser en lansering av MinSide fase én og understreker behovet for en sektorovergripende samordning og integrasjon av det offentliges IKT-løsninger og drift.

Disse medlemmer understreker viktigheten av å benytte tilgjengelige PKI/identifiseringssystemer slik at man kan lansere Min Side. Disse medlemmer peker på viktigheten av å unngå unødvendig høye kostnader gjennom rettslige eller faktiske bindinger til bestemte leverandører og arkivering som er irrasjonell eller ikke sikrer enkel og rimelig tilgjengelighet til lagrede data i fremtiden.

Disse medlemmer er kjent med det positive samarbeidet som mange steder skjer gjennom interkommunale samarbeidsavtaler, men ber om at Fornings- og administrasjonsdepartementet tar en mer aktiv rolle i koordineringen av offentlige IKT-anskaffelser og IKT-arkitektur, ved blant annet løpende utveksling av beste praksiser og anbefalinger.

Disse medlemmer er bekymret for utviklingen med hensyn til brudd på regelverket for offentlige anskaffelser. Disse medlemmer peker på at brudd på grunnleggende prinsipper for anbudsvirksomheten lager rom for misligheter, og vanskeliggjør etterfølgende kontroll. Brudd på anbudsreglementet kan således ha medført betydelig misbruk av skattemidler.

Disse medlemmer ber Fornyings- og administrasjonsdepartementet iverksette konkrete tiltak for å få samtlige departementer til å følge opp sine underliggende etater for å få slutt på brudd på anbudsreglene.

7.2 Kap. 1509 Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer

7.2.1 Sammenheng

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2006	St.prp. nr. 1 (2006-2007)
1509	7,5	10,5

Post 70 Tilskot vert foreslått løyvd med 10,5 mill. kroner i 2007 for å dekkje utgifter ved slutføring av MODINIS og eTEN pluss norsk deltaking i EU-programmet IDABC og EU-byrået ENISA. Løyvinga vil dekkje estimert årskontingent for norsk deltaking, utgifter til nasjonale ekspertar ved Europakommisjonen og nasjonal oppfølging.

Alle program som vert dekte av denne løyvinga, er program i regi av EU som Noreg deltek i som ledd i EØS-avtalen og som er relaterte til utvikling av informasjonssamfunnet og elektronisk forvaltning.

7.2.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at IDABC-programmet bidrar til fellesløsninger på flere viktige sektorspesifikke områder, inkludert forbedringer av det indre marked, utvikling i Schengen-samarbeidet, oppfølging av asylpolitikk og på en rekke andre områder.

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 målsettingar 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.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, merker seg med glede at Regjeringen øker bevilgningen til deltakelse i ulike program i EU vedrørende utvikling av informasjonssamfunnet og elektronisk forvaltning. Budsjettet for å delta i programmene øker fra 7,5 mill. kroner til 10,5 mill. kroner, eller en økning på 40 prosent. Flertallet er enig i denne prioriteringen, og støtter aktiv norsk deltagelse i EUs programvirksomhet innenfor denne sektoren.

Flertallet har merket seg at programmene MODINIS og eTEN er under utvikling, mens deltakelsen i IDABC trappes opp. Flertallet vil peke på at det sistnevnte programmet ivaretar infrastruktur og standarder for utveksling av informasjon innenfor offentlig forvaltning og med næringsliv og borgere.

8. VIKTIGE OPPFØLGINGSOMRÅDER

8.1 Alternativ finansiering og organisering av infrastruktur

Jf. punkt 5.8 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) Samferdselsdepartementet

ALTERNATIV FINANSIERING

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til St.prp. nr. 1 (2006-2007) Samferdselsdepartementet punkt 5.8 at departementet nå

"vil gjennomføre ei samla vurdering av erfaringane med bruk av OPS".

Og vidare at

"Denne vurderinga vil vere eit grunnlag for å vurdere om og evt. korleis ein skal nytte slike type ordningar i framtida for å sikre best mogeleg gjennomføring av veg- og jernbaneanlegg."

Flertallet har vidare merket seg at Regjeringen i "Gul bok" 2006-2007 kap. 9.3

"finner at investering i veg og jernbane fortsatt bør bevilges etter gjeldende budsjetteringsprinsipper, og at det således ikke etableres en ordning med lånefinansiering".

Og vidare at

"Selv om gjeldende budsjettssystem legger til rette for å gjennomføre investeringene på rasjonell måte og med betydelig fleksibilitet, vil Regjeringen vurdere nærmere hvordan en innenfor dagens budsjettssystem kan sikre bedre prioritering, planlegging og framdrift av samferdselsbevilgninger."

Flertallet er enig i dette. Flertallet ser fram til denne vurderingen som kan gi en alternativ prosjektfinansieringsmodell som gir forutsigbar og sammenhengende gjennomføring av investeringsprosjekter i tråd med det som også har vært noen av målsettingene bak OPS. Flertallet ber Regjeringen legge dette fram for Stortinget på egnet måte senest i statsbudsjettet for 2008.

Flertallet vil avvente Regjeringens evaluering av de tre iverksatte OPS-prosjektene. Flertallet vil imidlertid bemerke at utbygging og drift av veger i regi av private OPS-selskaper, innebærer en stor økning i framtidige statlige utgifter i form av årlige OPS-vederlag. Dette fordi de private selskapene må beregne betydelig høyere kostnader til renter på lån enn staten, samt at de i tillegg skal ha en avkastning på investert kapital.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at de to første av foreløpig tre OPS-prøveprosjekter, E39 Orkdalsvegen og E39 Lyngdal-Flekkefjord, ble ferdig opptil 40 pst. raskere enn det som ville vært tilfelle med tradisjonell finansiering av vegprosjekter. OPS-løsningen har så langt gitt raskere gjennomføring og forutsigbare kostnader, også for drift og vedlikehold. Disse medlemmer er også

kjent med at internasjonale erfaringer har vist effektiviseringsgevinster på 15 pst.

Disse medlemmer mener det er viktig å få fram evalueringsresultatene så raskt som mulig. Disse medlemmer mener at offentlig-privat samarbeid (OPS) bør vurderes som anskaffelsesform på prosjekter hvor det er vesentlige samfunnsøkonomiske gevinster ved en rask gjennomføring og gevinster med fullfinansiering fra start. Disse medlemmer understreker viktigheten av å satse på gode veier blant annet for å redusere avstandsulemper og redusere antallet trafikkulykker. Det er store utfordringer knyttet til både å bygge og vedlikeholde veier.

Disse medlemmer vil peke på at det er behov for nye løsninger for finansiering av veier. Disse medlemmer har merket seg at Regjeringen på s. 102 i gul bok skrinlegger prosjektfinansiering. Disse medlemmer mener derfor at det er desto viktigere at OPS benyttes fremover, og oppfatter OPS som en offentlig anskaffelsesprosess for større infrastrukturinvesteringer. Disse medlemmer vil peke på at dette ikke nødvendigvis innebærer ytterligere privatisering i forhold til hvordan store infrastrukturprosjekter gjennomføres tradisjonelt.

Disse medlemmer vil understreke at det finnes en rekke gode prosjekter som kan være aktuelle for OPS-organisering. Disse medlemmer vil generelt stille seg positive til dette der det har en faglig og politisk god begrunnelse, og er ønsket lokalt.

Disse medlemmer mener det kan være hensiktsmessig å dele OPS-prosjektene i to kategorier; OPS-varianten som den har vært anvendt i prøveprosjektene og den mer internasjonalt kjente BOT-modellen. Disse medlemmer kjenner til at det internasjonalt anbefales og erkjennes at det er BOT-modellen (Building - Operate - Transfer) (byggeansvar, finansiering, drift og vedlikehold) som antas å gi de største gevinster for de samarbeidende partene og dermed samfunnet som helhet.

Disse medlemmer har merket seg EUs revidering av den originale hviteboken for transport fra 2001, og at EU jobber med oppfølging av konklusjonene i høringsrapporten til grønnbok om OPS-prosjekter. Disse medlemmer er i denne sammenheng spesielt opptatt av at Norge må benytte gode metoder som kan bidra til vesentlig forbedring i nivået på investeringer i infrastruktur. Disse medlemmer vil på det sterkeste understreke behovet for en satsing på mobilitetsforbedringer for å opprettholde og styrke Norges konkurranseevne.

Disse medlemmer ber Regjeringen komme tilbake til en vurdering av følgende prosjekter som OPS/BOT-prosjekter:

- E18 Mosseveien ("Mosseveien i tunnel")
- E6 i Akershus, Hedmark og Oppland
- Rv 2 Kløfta-Kongsvinger
- E39 Kyststamvegen, Stord-Bergen
- E39 Kvivsvegen
- Rv 7 Sokna-Ørgenvika
- E16 Bjørum-Skaret (Sollihøgda)
- Rv 3 (Østerdalen)

- E6 Parsell Sluppen-Stavne (Sør-Trøndelag).
- E18 Vestfold/Telemark
- E136 Ålesund-Oppland grense

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti ber dessuten Regjeringen komme tilbake til en vurdering av følgende prosjekter som OPS/BOT-prosjekter:

- E18 Oslo-Asker/innfartsåre Oslo vest (Vestkorridoren)
- E16 Arnatunnelen

Komiteens medlem fra Venstre er positiv å gjennomføre E18-Asker/innfartsåre Oslo vest som OPS/BOT-prosjekt, dersom dette ikke er et hinder for den tverrpolitiske enigheten om Oslopakke 3 lokalt.

Dette medlem ønsker ikke vegtunnel gjennom Ulriken i Bergen. Dette medlem ønsker en østre ringveg fra Nesttun til Arna som knyttes til eksisterende veg fra Arna til Vågseidet i Åsane. Vegen vil være den naturlige traseen for trafikk fra nord til sør og som ikke skal inn til Bergen sentrum, samt for trafikk fra øst som skal enten nord eller sør for Bergen sentrum. Ulrikstunnelen vil svekke jernbanen som kollektivtilbud fra Arna og Voss. Det er foreløpig ikke naturlig å ta stilling til om en østre ringveg vil egne seg som OPS-prosjekt.

Dette medlem vil peke på at en ny forbindelse mellom Bergen og Sotra vil for øvrig være et annet mulig OPS-prosjekt i Bergensområdet.

OM BOMPENGEPROSJEKTER – UT BETALING OG FORSKOTTERING AV STATLIGE MIDLER

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Høyre har merket seg at i prosjekter som er delvis bompengefinansiert, der staten bidrag til å betale for bygging av riksveier, blir statlige bidrag ofte utbetalt sent i anleggsperioden. Disse medlemmer har merket seg at dette kan medføre ekstra finansieringskostnader for prosjekter gjennom både tidlig og ekstra låneopptak, hvilket igjen kan medføre forlenget og/eller forhøyet bompengeneinnkreving. Disse medlemmer mener staten i slike prosjekter bør bidra til det motsatte så lenge staten også aktivt oppfordrer til bruk av bompengefinansiering for å oppnå bedre prioritering på viktige samferdselsprosjekter.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag;

"Stortinget ber Regjeringen sørge for at den statlige finansierungsandel av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, bevilges og utbetales i tråd med prosjektets forutsetninger om finansieringsdeling.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med en vurdering av statlig forskottering av midler til hele finansieringen av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, for å redusere de samlede finansieringskostnadene for slike prosjekter."

8.2 Transportsikkerhet

Jf. punkt 5.5 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) Samferdselsdepartementet

Komiteen viser til at komiteen har fått oversendt til behandling St.prp. nr. 11 (2006-2007) og Ot.prp. nr. 8 (2006-2007) som omhandler grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av visse kjøretøyer som benyttes til person- og godstransport. Komiteen vil vise til sin behandling av sakene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader under kap. 1301.

Disse medlemmer understreker behovet for vel fungerende og aktive tilsyn for å sikre trygghet innen de enkelte transportsektorene.

Disse medlemmer har merket seg departementets påpekning av at det er behov for en raskere utbygging av det høytrafikkerte vegnettet til fire felt, bl.a. for å forbedre trafikksikkerheten. Disse medlemmer viser til at dette dessverre gjelder for mange vegstrekninger innenfor stam- og riksvegnettet, og understreker behovet for utvidet investeringsramme og nye finansieringsmodeller for å forsere utbyggingen av et effektivt og trafikksikkert vegnett.

Disse medlemmer viser til at årlige ulykkeskostnader synes å være undervurdert og antagelig utgjør mer enn 30 mrd. kroner. Disse medlemmer understreker behovet for sektorovergripende vurdering, og ikke minst sektorovergripende økonomisk behandling, innenfor statsbudsjettets økonomiske rammer og opplegg av investeringer som har store positive sektorovergripende effekter som utløser stor samlet samfunnsøkonomisk nytte. Etter disse medlemmer mening står nasjonal vegbygging i en særstilling når det gjelder slike positive sektorovergripende effekter. Effektive veger gir god sikkerhet og stor reduksjon i ulykkeskostnader og stor reduksjon i kjøretid og høydeforskjell med tilhørende stor reduksjon av utslipp.

Disse medlemmer viser til St.prp. nr. 11 (2006-2007) og Ot.prp. nr. 8 (2006-2007) om grunnleggende kvalifikasjons- og etterutdanningskrav for førere av kjøretøy. Disse medlemmer støtter tiltak for å bedre trafikksikkerheten på vegene, herunder føreropplæring, men understreker at ordningene må tilpasses norske forhold og en kostnadsramme som ikke påfører dagens og fremtidens førere av kjøretøy urimeelige merkostnader.

Disse medlemmer har merket seg departementets opplysninger om at Vegvesenet vil bli bedt om å sende ut på høring en utredning om å øke fartsgrensene til 110 km/t på de beste og tryggeste vegene, og at begrunnelsen for å gjøre dette er å øke trafikkantenes respekt for fartsgrensene. Disse medlemmer støtter dette initiativet, og ber om fortgang i arbeidet. Samtidig understreker dette initiativet at gode veier gir grunnlag både for økt fart og reduserte ulykker.

TRAFIKKSKOLELÆRERE

Komiteen viser til at det er stort behov for kvalifiserte trafikkskolelærere. God kjøreopplæring er viktig

for å redusere ulykkene i trafikken og for å nå nullvisjonen innen samferdselssektoren.

Komiteen mener Kunnskapsdepartementet og Samferdselsdepartementet må samarbeide om å kartlegge behovene og utvikle gode opplæringstilbud til bransjen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil i denne forbindelse peke på det utdanningstilbud Høgskolen i Nord-Trøndelag (HiNT) gir for trafikkskolelærere, og ber Regjeringen vurdere den finansiering HiNT får for dette utdanningstilbudet i Revidert nasjonalbudsjett 2007.

8.3 Samferdsel og miljø

Jf. punkt 6.2 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) Samferdselsdepartementet

HANDLINGSPLAN FOR REDUKSJON AV STØYPLAGER

Komiteen har merket seg at Regjeringen nå foretar en vurdering av det nasjonale støy målet og ambisjonsnivået for innendørs støy i forskrifta om avgrensning av forurensning, og ser fram til handlingsplanen for å redusere støyplagene.

Komiteen vil peke på at vegtrafikken er den viktigste kilden til støyforurensning og understreker at det er nødvendig med fortsatt innsats for å redusere støyplagene. Det må arbeides målbevisst for å redusere støyplagen og for at støybegrensning tas med i samfunnsplanleggingen. Komiteen viser til det nasjonale miljømålet om å redusere støyplagen med 25 pst. innen 2010 i forhold til 1999. Komiteen viser til den pågående vurderingen av det nasjonale støy målet og ambisjonsnivået for innendørs støy i forskriften om avgrensning av forurensning. Komiteen vil understreke betydningen av at støy målet opprettholdes. Komiteen har også merket seg at det arbeides med en handlingsplan for å redusere støyplagene.

8.4 Styring av store investeringsprosjekter

Jf. punkt 5.9 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) Samferdselsdepartementet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet 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."

Disse medlemmer viser videre til omtalen av ordningen med etterprøving av store prosjekter innenfor samferdsel som gjennomføres fra 2006. Disse medlemmer mener at dette er en viktig ordning.

Disse medlemmer forutsetter jevnlig tilbakemelding til Stortinget om resultatet av dette arbeidet. Disse medlemmer peker også på at planleggingsprosess og beslutningsprosess kan medføre at det går lang tid før faktisk arbeidsoppstart og at byggetiden på store prosjekter også kan være lang. Disse medlemmer peker på at også kvalitetssikring underveis kan være viktig for å fange opp eventuelle betydelige endringer i prosjektenes hovedforutsetninger.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen innarbeide i styringsoppbygg for store statlige investeringsprosjekter en ordning med kvalitetssikring underveis."

8.5 Nasjonal transportplan

Jf. punkt 5.4 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) Samferdselsdepartementet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet peker på at gjennom mange tiår har manglende vegbevilgninger 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 vegutbygging/vegvedlikehold har medført at Norge i tillegg har fått en økende vegulempe gjennom et nasjonalt vegnett som ikke holder mål.

Disse medlemmer mener sentrale myndigheter må gjennomføre flere tiltak uavhengig av pågående planprosess med ny nasjonal transportplan for å få til et løft i norsk vegstandard. Disse medlemmer viser til sine ulike forslag lagt frem under Trontaledebatten høsten 2006, Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2007 og ulike merknader og forslag i denne budsjettinnstilling, herunder i forbindelse med omtalen av Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer peker på at arbeidet med nasjonale transportplaner er blitt svært omfattende, tidkrevende og byråkratisk. Dagens finansieringsordning basert på årlige budsjetttrammer der investeringer i samferdselssektoren som varer i 50 år behandles som ettårig forbruk, medfører også en lite kostnadseffektiv ressursbruk.

Disse medlemmer mener det er viktig å få forsert arbeidet med opprusting og investeringer i samferdselsnettet, spesielt innenfor hovednettet, samtidig som det omfattende planverket som nå ligger inne i arbeidsprosessen knyttet til utarbeidelsen av nasjonale transportplaner, forenkles. Disse medlemmer peker på at dette i særlig grad gjelder arbeidet med stam- og riksvegnettet. Disse medlemmer anbefaler en langt sterkere statlig styring for å redusere planleggingstid og -kostnader ved bygging av statlige veger. Disse medlemmer viser til de stamnettutredningene frem mot år 2040 som nylig er fremlagt fra hhv. Statens vegvesen, Jernbaneverket og Avinor. Disse medlemmer mener disse utredningene gir et godt grunnlag for en egen stamnettmelding til Stortinget om mål, prioriteringer og finansiering av investe-

ringer i stamnettet innenfor de tre samferdselssektorene. Disse medlemmer mener en tilsvarende langsiktig perspektivutredning bør lages for Kystverkets ansvarsområde.

På denne basis mener disse medlemmer at en samlet stamnettmelding innenfor samferdselssektoren for perioden 2010-2040 bør legges frem for Stortinget i løpet av 2007 med forslag til mål, strategier, hovedprioriteringer og langsiktig finansiering for stamnettutbyggingen i Norge. Disse medlemmer legger til grunn at nødvendig fornyelse i planarbeidet sikres gjennom bruk av utenlandsk kompetanse da norsk fagmiljø kan synes å være for lite til at slik fornyelse sikres. Disse medlemmer understreker at det særlig er i perioden 2010-2040 at Norge har økonomiske muligheter til å gjennomføre et nasjonalt samferdselsløft basert på hurtig økende oljerikdom. Et slikt nasjonalt samferdselsløft vil også sikre langsiktig og god samfunnsøkonomisk avkastning på oljeformuen med langt mindre usikkerhet enn finansiell plassering av oljeformuen i utlandske verdipapirer.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2007 legge frem melding om utbygging og finansiering av et moderne og effektivt samferdselsstamnett for perioden 2010-2040."

"Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2007 legge frem egen sak om fornyelse, forenkling og effektivisering av arbeidet med nasjonale transportplaner, særlig tilpasset sterkere statlige styring med stam- og riksvegutbygging."

8.6 Regulering av drosjenæringa

Jf. punkt 5.10 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) Samferdselsdepartementet

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, har merket seg Regjeringens initiativ til å vurdere en omregulering av drosjemarkedet. Videre har flertallet merket seg at de store utfordringene dette vil kunne representere, skal takles i nært samarbeid med næringen selv. Drosjenæringen er en viktig del av transportsystemet i hele landet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg departementets oppsummering av status for sak om endring i yrkestransportloven når det gjelder krav om behovsprøving av drosjeløyve, og at ingen forslag om endring av rammevilkår for drosjenæringen fremmes.

Disse medlemmer har også merket seg innspill fra Norges Taxiforbund som ønsker likebehandling med buss når det gjelder fritak for betaling av bompenger. Disse medlemmer understreker at taxinæringen er en viktig del av det samlede kollektivtilbudet.

Disse medlemmer ber Regjeringen i 2007 legge frem egen melding om drosjenæringens rammebetingelser.

Disse medlemmer fremmer derfor følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen i 2007 legge frem egen melding om drosjenæringens rammebetingelser."

9. ANDRE MERKNADER SATT FRAM UNDER BEHANDLINGEN I KOMITEEN

9.1 Hurtigruteskipet "Gamle Finmarken"

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmet fra Kristelig Folkeparti, viser til det positive samarbeidet som er etablert mellom Samferdselsdepartementet, Kultur- og kirkedepartementet, Nordland fylkeskommune, Stiftelsen Norsk Hurtigrutemuseum og Hadsel kommune om hvor og hvordan en skal ta vare på historien til Hurtigruta og "Gamle Finmarken". Flertallet ser fram til at dette arbeidet sluttføres og at Regjeringen deretter på egnet måte legger saken fram for Stortinget.

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

Disse medlemmer viser også til følgende merknader fra Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet i Innst. S. nr. 61 (2003-2004), jf. Dokument nr. 8:121 (2002-2003) vedrørende hurtigrutemuseum:

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

Disse medlemmer konstaterer at de nåværende regjeringspartier har foretatt en helomvending i spørsmålet om framtiden for Hurtigrutemuseet på Stokmarknes. Det hjalp også svært lite med disse partiers løfter i valgkampen. Et eventuelt videre statlig engasjement for Hurtigrutemuseet er nå skjøvet helt ut i det blå, og "Gamle Finmarken" går en usikker framtid i møte.

Disse medlemmer ber departementet om å sette fart i det utredningsarbeidet som foregår, og legge fram en sak for Stortinget i Revidert nasjonalbudsjett. Her må en skissere et offentlig spleiselag med en betydelig statlig andel til finansiering av Hurtigrutemuseet og et overbygg for "Gamle Finmarken".

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen legge fram en sak for Stortinget i Revidert nasjonalbudsjett 2007, hvor en fremmer et offentlig spleiselag med en betydelig statlig andel til finansiering av Hurtigrutemuseet på Stokmarknes og et overbygg for "Gamle Finmarken"."

9.2 Vedlikehold fylkesveger – Program for statlige lån med rentekompensasjon

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til de gode erfaringer fra den statlige ordningen med lån og tilhørende rentekompensasjon for opprustning av skolebygg i kommuner og fylkeskommuner som ble satt i gang i 2002. Ordningen virker som statlig bidrag i en felles innsats for å ta igjen stort etterslep i bygningsmessig vedlikehold. I løpet av 6 år er det stilt 15 mrd. kroner til disposisjon for kommuner og fylkeskommuner. Disse medlemmer minner om at ordningen har enstemmig tilslutning i Stortinget. Midlene har vært sterkt etterspurt og er benyttet i sin helhet.

Disse medlemmer viser til at også innenfor vegvedlikehold har fylker og kommuner en situasjon med stort etterslep. Disse medlemmer mener en tilsvarende ordning som for skolebygg bør vurderes etablert også for vegvedlikehold. Det forutsettes at ordningen ligger innenfor kommunelovens rammer.

Disse medlemmer peker på den store betydningen det såkalte "sekundærveinettet" – fylkesvegene – har i landets samlede vegsystem og for verdiskapingen over hele landet. Disse medlemmer mener derfor det er naturlig å starte med en ordning for fylkesveger.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen innen kommunelovens bestemmelser utrede ulike alternativ for en låneordning med rentekompensasjon for å redusere etterslep i vedlikehold av fylkesveger."

9.3 Takstregulativ flyplasser

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er kjent med at Avinors takstregulativ skal endres fra 1. januar 2007, og at flyplasser som Hauge-sund, Molde, Kristiansund, Evenes og Lakselv kan bli rammet ved at den såkalte 90 pst.-rabatten foreslås fjernet. Disse medlemmer vil peke på at en slik endring ikke er nødvendig etter EUs regelverk fordi flyplassene har trafikk på under en million passasjerer (PAX) årlig. Disse medlemmer vil foreslå at man viderefører dagens ordning eller iverksetter kompenserende tiltak slik at ikke den positive utviklingen i trafikken på disse flyplassene rammes.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber om at Regjeringen medvirker til å videreføre dagens 90 pst.-rabattordning på aktuelle flyplasser, jf. Avinors takstregulativ, eller iverksetter kompenserende tiltak."

9.4 Trafikkflygerutdanningen i Norge

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Regjeringen har videreført tildelingen på 4,5 mill. kroner til trafikkflygerutdanningen ved Universitet i Tromsø. Disse medlemmer er fornøyd med at en på denne måten bidrar til å opp-

rettholde trafikkflygerutdanningen ved NAC i påvente av et mer objektivt finansieringsopplegg for trafikkflygerutdanningen i Norge.

Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader i Innst. S. nr. 205 (2005-2006) hvor det bl.a. fremgår følgende:

"Etter disse medlemmers oppfatning vil det være viktig å vedta en finansieringsordning som ikke diskriminerer tilbydere av slik utdanning. På den bakgrunn vil disse medlemmer fremme forslag om at Regjeringen kommer tilbake til Stortinget med forslag om en stykkprisfinansiering av trafikkflygerutdanningen."

Disse medlemmer viser til at forslag i tråd med merknaden fremsettes i faginnstillingen for Kirkeutdannings- og forskningskomiteen (Budsjett-innst. S. nr. 12 (2006-2007)).

9.5 Alkolås

Komiteens medlem fra Kristelig Folkeparti 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. De tradisjonelle tiltakene mot promillekjøring er politikkontroll og opplysningsvirksomhet. Det er etter dette medlems mening behov for flere virkemidler

for å redusere omfanget av promillekjøring. Alkolås kan være et slikt tiltak.

Kollektivselskaper og deres sjåfører og passasjerer har alle interesse av at sjåførene ikke fristes til å kjøre i alkoholpåvirket tilstand. Med alkolås installert, kan promilleulykker unngås og dermed styrke kollektivtrafikken som et sikkert transportalternativ. Alkolås kan være en effektiv metode for å fjerne alkoholpåvirkede privatbil-, buss- og drosjesjåfører fra trafikken.

Dette medlem 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. For å få til dette er det nødvendig med mer kunnskap om bruk av alkolås i kollektivtransporten. Slik kunnskap kan skaffes ved forsøk med alkolås i busser eller annen kollektivtransport.

Dette medlem viser til at noen prøveprosjekter er igangsatt, blant annet på Lillehammer og i Os kommune. Dette medlem ber Regjeringen vurdere hvilke tiltak som kan igangsettes for å øke bruken av alkolås, både for førere av privatbiler og av offentlige transportmidler.

Dette medlem fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen vurdere hvilke tiltak som kan igangsettes for å øke bruken av alkolås, både for førere av privatbiler og av offentlige transportmidler."

10. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Kristelig Folkeparti:

Forslag 1

Rammeområde 18 (Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2007 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Nødnett - felles radiosamband for nødetatene		
	1	Driftsutgifter	96 527 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ..	7 881 000	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	888 500 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 750 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	230 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	44 700 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	19 670 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	30 100 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	40 000 000	
	72	Tilskudd omstilling, Secora, <i>kan overføres</i>	500 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Driftsutgifter	28 200 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	105 400 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	19 200 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 300 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	16 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	146 300 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjons- hemmede, <i>kan overføres</i>	11 600 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	475 900 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	17 200 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	139 600 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	8 800 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	37 300 000	
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>	6 670 400 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	340 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 696 700 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	421 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	390 000 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>	867 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 464 400 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	200 200 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	267 300 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 175 800 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i> ...	71 500 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	2 219 600 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 598 500 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	34 800 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	169 000 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	14 700 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ..	20 400 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	22 500 000	
1508		Spesielle IT-tiltak		
	22	Samordning av IT-politikken, <i>kan overføres</i>	30 899 000	
	50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon, <i>kan overføres</i> ..	121 647 000	
	70	Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser	1 400 000	
	71	Tilskudd til Senter for informasjonssikring	4 000 000	
1509		Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer		
	70	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	10 500 000	
		Totale utgifter		<u>25 201 174 000</u>
Inntekter				
4062		Kystverket		
	1	Gebyrinntekter	561 565 000	
	2	Andre inntekter	8 420 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen		
	7	Refusjoner	3 605 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 200 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	97 100 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	135 000 000	
	2	Diverse gebyrer	288 000 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	40 000 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	20 900 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	103 800 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	185 900 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	74 100 000	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	179 400 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	294 400 000	
5624		Renter av Svinesundforbindelsen AS		
	80	Renter	30 000 000	
		Totale inntekter		<u>2 024 390 000</u>

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 postene 1 og 45	kap. 4062 postene 1 og 2

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til dekning av salgsomkostninger forbundet med salget, oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

III

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 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.

IV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VII

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

VIII

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3

IX

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. 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.

XI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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 9 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 300 mill. kroner.

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 3 600 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 450 mill. kroner.

XIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XIV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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

XV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
2. 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 Stor-

tinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner.

XVI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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 forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

XVII
Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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
Overføring til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Forslag fra Venstre:

Forslag 2

**Rammeområde 18
(Samferdsel)
I**

På statsbudsjettet for 2007 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Nødnett - felles radiosamband for nødetatene		
	1	Driftsutgifter	96 527 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	7 881 000	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	888 500 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 750 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	230 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	44 700 000	
	46	Trafikkentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	19 670 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	30 100 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	40 000 000	
	72	Tilskudd omstilling, Secora, <i>kan overføres</i>	500 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Driftsutgifter	28 200 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	101 600 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400 000	
	71	Tilskudd til trafikkisikkerhetsformål mv.	19 200 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 300 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikkisikkerhet mv.	16 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	146 300 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	11 600 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	475 900 000	

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>	17 200 000	
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	138 400 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	8 800 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	37 300 000	
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>	6 770 400 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	340 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 671 700 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	321 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	390 000 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>	867 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 464 400 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	200 200 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	267 300 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 175 800 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	71 500 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	2 219 600 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 598 500 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	33 700 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	157 100 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	14 700 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	20 400 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	22 500 000	
1508		Spesielle IT-tiltak		
	22	Samordning av IT-politikken, <i>kan overføres</i>	30 899 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon, <i>kan overføres</i>	121 647 000	
	70	Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser	1 400 000	
	71	Tilskudd til Senter for informasjonssikring	4 000 000	
1509		Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer		
	70	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	10 500 000	
		Totale utgifter		25 158 174 000
Inntekter				
4062		Kystverket		
	1	Gebyrinntekter	561 565 000	
	2	Andre inntekter	8 420 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen		
	7	Refusjoner	3 605 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 200 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	97 100 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	135 000 000	
	2	Diverse gebyrer	245 000 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	40 000 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	20 900 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	103 800 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	185 900 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	74 100 000	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	179 400 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	294 400 000	
5624		Renter av Svinesundforbindelsen AS		
	80	Renter	30 000 000	
		Totale inntekter		1 981 390 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 postene 1 og 45	kap. 4062 postene 1 og 2

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til dekning av salgsmkostninger forbundet med salget, oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

III

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 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.

IV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VII

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

VIII

Merinntektsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3

IX

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) 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.

XI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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 9 100 mill. kroner, og slik at forplik-

telsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 300 mill. kroner.

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 3 600 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 450 mill. kroner.

XIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XIV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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

XV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) 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.

XVI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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 forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

XVII

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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

Overføring til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Rammeuavhengige forslag**Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:***Forslag 3*

Stortinget ber Regjeringen innlede forhandlinger med Vestvågøy kommune om forskuttering av fiskerihavneprosjektet i Stamsund, og framskutt oppstart av havneutbedringen. Stortinget ber om å bli orientert om framdriften i prosjektet i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett for 2007.

Forslag 4

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om bygging av alternativ seilingsled til Bergen indre havn i Revidert nasjonalbudsjett 2007.

Forslag 5

Stortinget ber Regjeringen utrede prosjektet Stad skipstunnel som OPS-prosjekt.

Forslag 6

Stortinget ber Regjeringen gjøre ordningen for tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede permanent.

Forslag 7

Stortinget ber Regjeringen koordinere og legge frem en samordnet løsning for utvidelsen av sikkerhetssone ved Trondheim lufthavn Værnes, Jernbaneverkets gjennomføring av Gevingåstunnelen og planene om jernbaneterminal i Malvik slik at disse kan gjennomføres fra 2008.

Forslag 8

Stortinget ber Regjeringen forberede konkurranseutsetting på Kongsvingerbanen etter samme modell som Gjøvikbanen.

Forslag 9

Stortinget ber Regjeringen innen kommunelovens bestemmelser utrede ulike alternativ for en låneordning med rentekompensasjon for å redusere etterslep i vedlikehold av fylkesveger.

Forslag 10

Stortinget ber om at Regjeringen medvirker til å videreføre dagens 90 pst.-rabattordning på aktuelle flyplasser, jf. Avinors takstregulativ, eller iverksetter kompenserende tiltak.

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Kristelig Folkeparti:*Forslag 11*

Stortinget ber Regjeringen i Revidert nasjonalbudsjett 2007 redegjøre for bruprojektet til Jøa, rv 777 i Fosnes kommune i Nord-Trøndelag.

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Venstre:*Forslag 12*

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 13

Stortinget ber Regjeringen avvikle eneretten til Posten Norge AS for brevpost under 50 gram fra 1. januar 2007 i samsvar med Stortingets vedtak i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 34 (2004-2005), jf. Innst. S. nr. 132 (2004-2005), om å avvikle eneretten til Posten Norge AS (Posten) fra 1. januar 2007.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Høyre:*Forslag 14*

Stortinget ber Regjeringen sørge for at den statlige finansieringsandel av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, bevilges og utbetales i tråd med prosjektets forutsetninger om finansieringsdeling.

Forslag 15

Stortinget ber Regjeringen sørge for at fredningen av bomstasjon på Sokn i Rogaland oppheves og at hele bomanlegget rives så snart som mulig. Det legges til grunn at utgifter til rivning dekkes av staten med nødvendig bevilgning i Revidert nasjonalbudsjett 2007.

Forslag fra Fremskrittspartiet og Kristelig Folkeparti:*Forslag 16*

Stortinget ber Regjeringen legge fram en sak for Stortinget i Revidert nasjonalbudsjett 2007, hvor en fremmer et offentlig spleiselag med en betydelig statlig andel til finansiering av Hurtigrutemuseet på Stokmarknes og et overbygg for "Gamle Finmarken".

Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:*Forslag 17*

Stortinget ber Regjeringen utarbeide en handlingsplan for å fase inn mer miljøvennlige gassferjer blant annet gjennom bruk av ferjekonsesjonene. Handlingsplanen skal inngå som et grunnlag for arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019.

Forslag 18

Stortinget ber Regjeringen evaluere belønningsordningen for kollektivtransporten i 2007 med hensikt å målrette og styrke ordningen i 2008.

Forslag fra Fremskrittspartiet:*Forslag 19*

Stortinget ber Regjeringen om å legge frem en melding om norsk luftfart som oppfølging av Norsk luftfartsplan 1998-2007 (St.meld. nr. 38 (1996-1997)).

Forslag 20

Stortinget ber Regjeringen inkludere de ikke-statlige lufthavnene på Stord, Lista, Notodden og i Skien i sys-

temet med krysssubsidiering som i dag foretas mellom de statlige flyplassene.

Forslag 21

Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem egen sak til Stortinget om oppfølging av "Rapport SL RAP 35/2005 Flysikkerhet i norsk luftfart under omstilling", avgitt 5. august 2005.

Forslag 22

Stortinget ber Regjeringen innarbeide bestemmelser om et juridisk ansvar i vegtrafikkloven for ulykker som skyldes vegholder.

Forslag 23

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

Forslag 24

Stortinget ber Regjeringen fjerne veglovens § 27 som gir adgang til å bruke bompengefinansiering av offentlig veg og til investering i kollektivtrafikk.

Forslag 25

Stortinget ber Regjeringen omgående legge frem en redegjørelse om arbeidet med utbedringen av tunnelhøyden på E134 Haukelitunnelene i Hordaland siden saken første gang ble behandlet i Innst. S. nr. 150 (2004-2005), jf. Dokument nr. 8:32 (2004-2005) Om straks å innføre avbøtende tiltak for at vogntog med høyde over 4 m kan passere Haukelitunnelene.

Forslag 26

Stortinget ber Regjeringen legge frem en sak om finansiering og utbygging av store samferdselsprosjekter av nasjonal betydning, uavhengig av NTP.

Forslag 27

Stortinget ber Regjeringen legge frem tilleggssak til St.prp. nr. 2 (2005-2006) Om utbygging og finansiering av rv 7/rv 13 Hardangerbrua i Hordaland - om reguleringsplaner, trafikkprognoser og ferjetrafikk i regionen.

Forslag 28

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

Forslag 29

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om innføring av gratisferjer som egen sak senest i forbindelse med behandling av Revidert nasjonalbudsjett 2007. Stortinget ønsker også igangsatt et første prøveprosjekt fra 2. halvår 2007 og peker på at ferjene i Sunnhordlandsbassenget er særlig godt egnet for et slikt prøveprosjekt, og at nødvendige midler avsettes i Revidert nasjonalbudsjett.

Forslag 30

Stortinget ber Regjeringen senest våren 2007 legge frem egen sak om riksvegferjesambandene som omfatter endring/utvidelse av kriteriene for klassifisering, samt omdisponering av ferjemateriell på basis av endring i vegnett og drift av nye ferjer.

Forslag 31

Stortinget ber Regjeringen sørge for at det straks opprettes løpende statlig tilsyn med Bybane-prosjektet i Bergen.

Forslag 32

Stortinget ber Regjeringen snarest legge frem sak om samordning av Bybane-prosjektet 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 33

Stortinget ber Regjeringen komme tilbake med en vurdering av statlig forskottering av midler til hele finansieringen av samferdselsprosjekter der bompengefinansiering inngår, for å redusere de samlede finansieringskostnadene for slike prosjekter.

Forslag 34

Stortinget ber Regjeringen innarbeide i styringsopp- legget for store statlige investeringsprosjekter at eksterne kvalitetssikringsrapporter offentliggjøres straks de foreligger.

Forslag 35

Stortinget ber Regjeringen innarbeide i styringsopp- legg for store statlige investeringsprosjekter en ordning med kvalitetssikring underveis.

Forslag 36

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2007 legge frem melding om utbygging og finansiering av et moderne og effektivt samferdselsstamnett for perioden 2010-2040.

Forslag 37

Stortinget ber Regjeringen i løpet av 2007 legge frem egen sak om fornyelse, forenkling og effektivisering av arbeidet med nasjonale transportplaner, særlig tilpasset sterkere statlige styring med stam- og riksvegutbygging.

Forslag 38

Stortinget ber Regjeringen i 2007 legge frem egen melding om drosjenæringens rammebetingelser.

Forslag fra Kristelig Folkeparti:

Forslag 39

Stortinget ber Regjeringen stille krav om universell utforming av nytt materiell, men også oppgradering av eksisterende materiell i ny rammeavtale med NSB om kjøp av jernbanetjenester.

Forslag 40

Stortinget ber Regjeringen vurdere hvilke tiltak som kan igangsettes for å øke bruken av alkoholås, både for førere av privatbiler og av offentlige transportmidler.

Forslag fra Venstre:*Forslag 41*

Stortinget ber Regjeringen etablere et tett og forpliktende samarbeid med lokale myndigheter på Nord-Jæren med sikte på å få etablert en kombibane på Nord-Jæren så snart dobbeltsporet er ferdig.

11. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonen og det som står ovenfor, og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

**Rammeområde 18
(Samferdsel)**

I

På statsbudsjettet for 2007 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Nødnett - felles radiosamband for nødetatene		
	1	Driftsutgifter	96 527 000	
45		Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ..	7 881 000	
1062		Kystverket		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	888 500 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 750 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	230 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	44 700 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	19 670 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	30 100 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	40 000 000	
	72	Tilskudd omstilling, Secora, <i>kan overføres</i>	500 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen		
	1	Driftsutgifter	28 200 000	
1300		Samferdselsdepartementet		
	1	Driftsutgifter	105 400 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	19 200 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 300 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	16 600 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	146 300 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	11 600 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	475 900 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	17 200 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
1313		Luftfartstilsynet		
	1	Driftsutgifter	139 600 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	8 800 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport		
	1	Driftsutgifter	37 300 000	
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>	6 770 400 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	340 000 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 696 700 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	321 000 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	390 000 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>	867 000 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 464 400 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	157 200 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	267 300 000	
1350		Jernbaneverket		
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	3 175 800 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	71 500 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	2 219 600 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 598 500 000	
1354		Statens jernbanetilsyn		
	1	Driftsutgifter	34 800 000	
1380		Post- og teletilsynet		
	1	Driftsutgifter	169 000 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	14 700 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ..	20 400 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	22 500 000	
1508		Spesielle IT-tiltak		
	22	Samordning av IT-politikken, <i>kan overføres</i>	30 899 000	
	50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon, <i>kan overføres</i> .	121 647 000	
	70	Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser	1 400 000	
	71	Tilskudd til Senter for informasjonssikring	4 000 000	
1509		Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer		
	70	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	10 500 000	
		Totale utgifter		25 158 174 000

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Inntekter				
4062		Kystverket		
	1	Gebyrinntekter	561 565 000	
	2	Andre inntekter	8 420 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen		
	7	Refusjoner	3 605 000	
4300		Samferdselsdepartementet		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 200 000	
4313		Luftfartstilsynet		
	1	Gebyrinntekter	97 100 000	
4320		Statens vegvesen		
	1	Salgsinntekter m.m.	135 000 000	
	2	Diverse gebyrer	245 000 000	
	3	Refusjoner fra forsikringsselskaper	40 000 000	
4350		Jernbaneverket		
	1	Kjørevegsavgift	20 900 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	103 800 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	185 900 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	74 100 000	
4380		Post- og teletilsynet		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	179 400 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	294 400 000	
5624		Renter av Svinesundforbindelsen AS		
	80	Renter	30 000 000	
		Totale inntekter		1 981 390 000

II

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan:

1.

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1062 postene 1 og 45	kap. 4062 postene 1 og 2

2. nytte inntil 10 mill. kroner av salgsinntekter fra salg av ikke næringsaktive fiskerihavner under kap. 4062 post 2 til dekning av salgsmkostninger forbundet med salget, oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

III

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 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.

IV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan foreta bestillinger utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	3 mill. kroner

V

Tilsagnsfullmakt

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2007 kan gi tilsagn om tilskudd utover gitte bevilgninger, men slik at samlet ramme for nye tilsagn og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelse	Samlet ramme
1062		Kystverket	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan selge og bortfeste fast eiendom inntil en verdi av 50 mill. kroner i hvert enkelt tilfelle.

VII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

VIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23, 30 og 72	kap. 4320 postene 1, 2 og 3

IX

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, post 31 Rasikring og post 60 Forsøk, likevel slik at samlede, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 800 mill. kroner. Forskutteringene skal refunderes uten kompensasjon for renter og prisstigning.

X

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.

2. 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.

XI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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 9 100 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 300 mill. kroner.

XII

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan forplikte staten for framtidige budsjettår

utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 72 Kjøp av riksvegferjetjenester, slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 3 600 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 450 mill. kroner.

XIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1350 postene 23 og 30	kap. 4350 postene 2 og 6
kap. 1350 post 25	kap. 4350 post 7
kap. 1350 post 30	kap. 4350 post 37

XIV

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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

XV

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser knyttet til investeringsprosjekter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 i St.prp. nr. 1 (2006-2007) 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.

XVI

Fullmakt til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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 forfaller hvert år ikke overstiger 500 mill. kroner.

XVII

Bestillingsfullmakt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 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

Overføring til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2007 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 5. desember 2006

Per Sandberg

leder og ordf. for kap. 1300 og 4300

Eirin Faldet

ordf. for kap. 1310, 1311 og 1314

Svein Gjelseth

ordf. for kap 1320 postene 23, 30 og 60

Øyvind Halleraker

ordf. for kap. 1320 post 29

Trond Helleland

ordf. for kap. 1380, 1509 og 4380

Bård Hoksrud

ordf. for kap. 1062 postene 1 og 21
og kap. 4062

Irene Johansen

ordf. for kap. 456, 1350,
1508 og 4350

Synnøve Brenden Klemetrud

ordf. for kap. 4320 og 5624

Jenny Klinge

ordf. for kap. 1320 post 31 og
kap. 1320 post 72

Hallgeir H. Langeland

ordf. for kap. 1301 og 1351

Jan Sahl

ordf. for kap 1062 postene 46 og 70
og kap. 1330 post 70

Arne Sortevik

ordf. for kap. 1313, 1354 og 4313

Tor-Arne Strøm

ordf. for kap. 1062 postene 30, 45
og 60

Borghild Tenden

ordf. for kap. 1062 post 72,
kap. 1070, 4070 og 5619

Truls Wickholm

ordf. for kap. 1320 post 35 og
kap. 1330 post 60

