



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2005–2006)

Budsjettinnstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 1 (2005-2006) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om
bevilgninger på statsbudsjettet for 2006, kapittel under Samferdsels-
departementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Justisdepartementet
og Moderniseringsdepartementet (rammeområde 18)**



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2005–2006)

Budsjettinnstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 1 (2005-2006) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om
bevilgninger på statsbudsjettet for 2006, kapittel under Samferdsels-
departementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Justisdepartementet
og Fornyings- og administrasjonsdepartementet (rammeområde 18)**

INNHold

1.	Sammendrag	7
1.1	Oversikt over budsjettforslaget	7
1.2	Stortingets vedtak om rammesum	10
2.	Komiteens hovedprioriteringer for rammeområde 18	10
2.1	Oppsummering av fraksjonenes bevilgningsforslag for rammeområde 18	10
3.	Generelt	14
3.1	Sammendrag	14
3.1.1	Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2005-2006): Fiskeri- og kystdepartementet - Kystforvaltning ..	14
3.1.2	Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2005-2006): Justisdepartementet - (Nødnett)	14
3.1.3	Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2005-2006): Moderniseringsdepartementet - (informasjonsteknologi)	15
3.1.4	Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2005-2006): Samferdselsdepartementet	15
3.2	Generelle merknader fra komiteen	18
3.2.1	Generelle merknader fra flertall i komiteen	18
3.2.2	Generelle merknader fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre	19
3.2.3	Generelle merknader fra Fremskrittspartiet	20
4.	Justisdepartementet - Utdrag fra budsjettkapittel, samt komiteens merknader til dette	28
4.1	Kap. 456 Nødnett - felles radiosamband for nødnetene (jf. kap. 3456)	28
4.1.1	Sammendrag	28
4.1.2	Komiteens merknader	28
5.	Fiskeri- og kystdepartementet - Utdrag fra de enkelte budsjettkapitlene, samt komiteens merknader til disse	29
5.1	Kap. 1062 og kap. 4062 Kystverket	29
5.1.1	Sammendrag	29
5.1.2	Komiteens merknader	30
5.2	Kap. 1070 og 4070 Samfunnet Jan Mayen	32
5.2.1	Sammendrag	32
5.2.2	Komiteens merknader	32
6.	Samferdselsdepartementet - Utdrag fra de enkelte budsjettkapitlene samt komiteens merknader til disse	32
6.1	Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet	32
6.1.1	Sammendrag	32
6.1.2	Komiteens merknader	33
6.2	Kap. 1301 Forskning og utvikling	33
6.2.1	Sammendrag	33
6.2.2	Komiteens merknader	33
6.3	Kap. 1310 Flytransport	35
6.3.1	Sammendrag	35
6.3.2	Komiteens merknader	35
6.4	Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser	35
6.4.1	Sammendrag	35
6.4.2	Komiteens merknader	36

6.5	Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet	36
6.5.1	Sammendrag	36
6.5.2	Komiteens merknader	36
6.6	Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport	37
6.6.1	Sammendrag	37
6.6.2	Komiteens merknader	37
6.7	Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS	37
6.7.1	Sammendrag	37
6.7.2	Komiteens merknader	37
6.8	Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	38
6.8.1	Sammendrag	38
6.8.2	Komiteens merknader	38
6.9	Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS	38
6.9.1	Sammendrag	38
6.9.2	Komiteens merknader	38
6.10	Kap. 1320 og 4320 Statens vegvesen	38
6.10.1	Sammendrag - Generelt	38
6.10.1.1	Generelle merknader	38
6.10.2	Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	38
6.10.2.1	Sammendrag	38
6.10.2.2	Komiteens merknader	39
6.10.2.3	Post 24 Grusvegpakke	39
6.10.3	Post 29 Vederlag til OPS-prosjekt	39
6.10.3.1	Sammendrag	39
6.10.3.2	Komiteens merknader	39
6.10.4	Post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk	40
6.10.4.1	Sammendrag	40
6.10.4.2	Merknader fra flertall i komiteen	40
6.10.4.3	Merknader fra mindretall i komiteen	41
6.10.5	Post 31 Rassikring	49
6.10.5.1	Sammendrag	49
6.10.5.2	Komiteens merknader	49
6.10.6	Post 35 Vegutbygging i Bjørvika	50
6.10.6.1	Sammendrag	50
6.10.6.2	Komiteens merknader	50
6.10.7	Post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift	50
6.10.7.1	Sammendrag	50
6.10.7.2	Komiteens merknader	50
6.11	Kap. 1330 Særskilte transporttiltak	52
6.11.1	Sammendrag	52
6.11.2	Komiteens merknader	52
6.12	Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket	53
6.12.1	Sammendrag	53
6.12.2	Komiteens merknader	54
6.13	Kap. 1351 Persontransport med tog	56
6.13.1	Sammendrag	56
6.13.2	Komiteens merknader	56
6.14	Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn	57
6.14.1	Sammendrag	57
6.14.2	Komiteens merknader	57
6.15	Kap. 5611 Aksjer i NSB AS	57
6.15.1	Sammendrag	57
6.15.2	Komiteens merknader	57
6.16	Kap. 5623 BaneService AS	57
6.16.1	Sammendrag	57
6.16.2	Komiteens merknader	57
6.17	Kap. 1370 Posttjenester	57
6.17.1	Sammendrag	57
6.17.2	Komiteens merknader	58

6.18	Aksjer i Posten Norge AS	59
6.18.1	Sammendrag	59
6.18.2	Komiteens merknader	59
6.19	Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet	59
6.19.1	Sammendrag	59
6.19.2	Komiteens merknader	59
7.	Moderniseringsdepartementet - Utdrag fra budsjettkapitler, samt komiteens merknader til disse	60
7.1	Kap. 1508 Spesielle IT-tiltak	60
7.1.2	Sammendrag	60
7.1.2	Komiteens merknader	61
7.2	Kap. 1509 Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer	62
7.2.1	Sammendrag	62
7.2.2	Komiteens merknader	62
8.	Andre merknader satt fram under behandlingen i komiteen	62
8.1	Drosjenæringen	62
8.2	Hurtigruteskipet Gamle Finmarken	62
8.3	Transportbane i Rognan	63
9.	Forslag fra mindretall	63
10.	Komiteens tilråding	68



Budsjett-innst. S. nr. 13

(2005-2006)

Budsjettinnstilling til Stortinget fra transport- og kommunikasjonskomiteen

St.prp. nr. 1 (2005-2006) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om bevilgninger på statsbudsjettet for 2006, kapitler under Samferdselsdepartementet, Fiskeri- og kystdepartementet, Justisdepartementet og Fornyings- og administrasjonsdepartementet (rammeområde 18)

Til Stortinget

INNLEDNING

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Svein Gjelseth, Irene Johansen, Torstein Rudi, Tor-Arne Strøm og Truls Wickholm, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, lederen Per Sandberg og Arne Sortevik, fra Høyre, Øyvind Halleraker og Trond Hellesland, fra Sosialistisk Venstreparti, Hallgeir H. Langeland, fra Kristelig Folkeparti, Jan Sahl, fra Senterpartiet, Eli Sollied Øveraas, og fra Venstre, Borg-

hild Tenden, viser til at rammeområde 18 omfatter inntekts- og utgiftskapitler under Fiskeri- og kystdepartementet, Justisdepartementet, Moderniseringsdepartementet og Samferdselsdepartementet.

1. SAMMENDRAG

1.1 Oversikt over budsjettforslaget

Tabellen viser budsjettforslagene fra regjeringen Bondevik II, St.prp. nr. 1 (2005-2006), og fra regjeringen Stoltenberg II, St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006), for rammeområde 18.

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) er det foreslått innført en nettoordning for budsjettering og regnskapsføring av merverdiavgift for ordinære statlige forvaltningsorganer. Utgiftsrammene til departementene ble derfor justert for forventede utbetalinger av merverdiavgift i 2006. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslår regjeringen Stoltenberg II at ordningen ikke gjennomføres. På denne bakgrunn foreslås det å tilbakeføre nedjusteringen på de berørte drifts- og investeringsbevilgningene.

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

90-poster behandles av finanskomiteen utenfor rammesystemet.

Kap.	Post	Formål	St. prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tl. nr. 1
Utgifter i hele kroner				
<i>Justis- og politidepartementet</i>				
456		Nødnett - felles radiosamband for nødetatene (jf. kap. 3456)		
	1	Driftsutgifter	331 693 000	407 320 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan overføres	52 168 000	58 822 000
			279 525 000	348 498 000

Kap.	Post	Formål	St. prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tl. nr. 1
<i>Fiskeri- og kystdepartementet</i>				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)	1 163 990 000	1 268 550 000
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	794 640 000	841 040 000
	21	Spesielle driftsutgifter	3 200 000	3 610 000
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	189 200 000	226 220 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	37 600 000	43 770 000
	46	Trafikksentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	60 250 000	74 810 000
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	29 100 000	29 100 000
	70	Tilskudd Redningsselskapet	50 000 000	50 000 000
1070		Samfunnet Jan Mayen (jf. kap. 4070)	27 600 000	27 660 000
	1	Driftsutgifter	16 000 000	16 060 000
	71	Avviklingskostnader Loran C, <i>kan overføres</i>	11 600 000	11 600 000
<i>Samferdselsdepartementet</i>				
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	140 200 000	142 700 000
	1	Driftsutgifter	99 100 000	101 600 000
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400 000	18 400 000
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	18 500 000	18 500 000
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 200 000	2 200 000
	73	Tilskudd til media- og kommunikasjonssenter	2 000 000	2 000 000
1301		Forskning og utvikling mv.	166 200 000	171 200 000
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	14 000 000	19 000 000
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	118 700 000	118 700 000
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	22 300 000	22 300 000
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjons-hemmede, <i>kan overføres</i>	11 200 000	11 200 000
1310		Flytransport	480 600 000	480 600 000
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311, post 71</i>	480 600 000	480 600 000
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	16 600 000	16 600 000
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310, post 70</i>	16 600 000	16 600 000
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)	163 700 000	169 100 000
	1	Driftsutgifter	130 200 000	134 500 000
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	33 500 000	34 600 000
1314		Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314) ..	30 600 000	32 300 000
	1	Driftsutgifter	30 600 000	32 300 000
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	12 678 400 000	13 655 300 000
	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>	5 658 000 000	6 089 200 000
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	258 400 000	258 400 000
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 084 000 000	4 420 100 000
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	203 000 000	265 200 000
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	360 000 000	382 000 000
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>	788 000 000	885 400 000
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 327 000 000	1 355 000 000

Kap.	Post	Formål	St. prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tl. nr. 1
1330		Særskilte transporttiltak	449 500 000	449 500 000
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	200 000 000	200 000 000
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	249 500 000	249 500 000
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 396 000 000	4 545 200 000
	22	Omstrukturering, <i>kan overføres</i>	90 000 000	55 000 000
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 895 000 000	2 937 200 000
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	76 000 000	76 000 000
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 335 000 000	1 477 000 000
1351		Persontransport med tog	1 577 000 000	1 577 000 000
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 577 000 000	1 577 000 000
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	31 700 000	33 700 000
	1	Driftsutgifter	31 700 000	33 700 000
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	228 400 000	241 800 000
	1	Driftsutgifter	149 500 000	157 100 000
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	33 600 000	36 500 000
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i>	23 600 000	26 500 000
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	21 700 000	21 700 000
<i>Fornyings- og administrasjonsdepartementet</i>				
1508		Spesielle IT-tiltak	99 092 000	100 327 000
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	4 900 000	5 004 000
	22	Samordning av IT-politikken, <i>kan overføres</i>	19 768 000	20 899 000
	50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon, <i>kan overføres</i> ...	69 024 000	69 024 000
	70	Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser	1 400 000	1 400 000
	71	Tilskudd til Senter for informasjonssikring	4 000 000	4 000 000
1509		Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer	10 500 000	7 500 000
	70	Tilskudd, <i>kan overføres</i>	10 500 000	7 500 000
		Sum utgifter rammeområde 18	21 991 775 000	23 326 357 000
Inntekter i hele kroner				
<i>Inntekter under departementene</i>				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)	550 780 000	550 780 000
	1	Gebyrinntekter	540 670 000	540 670 000
	2	Andre inntekter	8 110 000	8 110 000
	3	Inntekter salg av fireiendommer	2 000 000	2 000 000
4070		Samfunnet Jan Mayen (jf. kap. 1070)	3 470 000	3 470 000
	7	Refusjoner	3 470 000	3 470 000
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	2 100 000	2 100 000
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100 000	2 100 000
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	93 500 000	93 500 000
	1	Gebyrinntekter	93 500 000	93 500 000
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	328 300 000	328 300 000
	1	Salgsinntekter m.m.	18 800 000	18 800 000
	2	Diverse gebyrer	300 000 000	300 000 000
	4	Tilgodehavende fra fylkeskommunene	9 500 000	9 500 000
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	391 200 000	391 200 000
	1	Kjørevegsavgift	33 500 000	33 500 000
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	100 000 000	100 000 000
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	179 100 000	179 100 000
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	78 600 000	78 600 000
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	173 600 000	173 600 000
	1	Diverse avgifter og gebyrer	173 600 000	173 600 000

Kap.	Post	Formål	St. prp. nr. 1	St.prp. nr. 1 med Tl. nr. 1
<i>Renter og utbytte mv.</i>				
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	338 600 000	338 600 000
	80	Renter	338 600 000	338 600 000
		Sum inntekter rammeområde 18	1 881 550 000	1 881 550 000
		Netto rammeområde 18	20 110 225 000	21 444 807 000

1.2 Stortingets vedtak om rammesum

Ved vedtak i Stortinget 24. november 2005 er netto rammebeløp for rammeområde 18 fastsatt til kr 21 444 807 000, jf. Budsjett-innst. S. I (2005-2006). Rammen er meddelt komiteen i brev fra Stortingets presidentskap datert 24. november 2005. 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 pkt. 3.2.1.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at det ved

Stortingets behandling av Budsjett-innst. S. I (2005-2006) ikke ble flertall for Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstres helhetlige forslag til budsjett, og at regjeringen Stoltenberg IIs forslag til budsjett er vedtatt.

Disse medlemmer konstaterer at Regjeringen har valgt å reversere regjeringen Bondevik IIs forslag om nettobudsjettering av mva. og at den tekniske nullsumjusteringen av dette, medfører at rammene i budsjettet samlet sett øker med om lag 5 mrd. kroner. Disse medlemmer legger finanskomiteens arbeid til grunn for den videre budsjettbehandling, forholder seg til de vedtatte rammer, og støtter i all hovedsak de foreliggende forslag til bevilgninger innenfor rammesum 18. Disse medlemmer har merket seg at regjeringen Stoltenberg II i hovedsak viderefører regjeringen Bondevik IIs forslag til budsjett. Disse medlemmer ønsker imidlertid innenfor de foreliggende rammene å gjøre visse omprioriteringer i forhold til den nye regjeringens forslag (jf. kapittel 3.2.2).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Fremskrittspartiets alternative forslag til ramme for rammeområde 18 i Budsjett-innst. S. I (2005-2006). Disse medlemmer har ikke justert sine primærstandpunkt etter Stortingets bevilgningsvedtak under rammeområde 18, og er derfor ikke inkludert i tabellen. Disse medlemmer viser til kapittel 3.2.3 der primærstandpunktene til Fremskrittspartiet framkommer.

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 med Tl. nr. 1	A, SV, Sp	H, KrF, V
Utgifter (i hele tusen kroner)					
456		Nødnett - felles radiosamband for nødetatene (jf. kap. 3456)	407 320	407 320	407 320
				(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	58 822	58 822	58 822
				(0)	(0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	348 498	348 498	348 498
				(0)	(0)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tl. nr. 1	A, SV, Sp	H, KrF, V
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)	1 268 550	1 268 550	1 268 550
				(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	841 040	841 040	841 040
				(0)	(0)
	21	Spesielle driftsutgifter	3 610	3 610	3 610
				(0)	(0)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	226 220	226 220	226 220
				(0)	(0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	43 770	43 770	43 770
				(0)	(0)
	46	Trafikksentral Nord-Norge	74 810	74 810	74 810
				(0)	(0)
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg	29 100	29 100	29 100
				(0)	(0)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	50 000	50 000	50 000
				(0)	(0)
1070		Samfunnet Jan Mayen (jf. kap. 4070)	27 660	27 660	27 660
				(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	16 060	16 060	16 060
				(0)	(0)
	71	Avviklingskostnader Loran C	11 600	11 600	11 600
				(0)	(0)
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	142 700	142 700	142 700
				(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	101 600	101 600	101 600
				(0)	(0)
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400	18 400	18 400
				(0)	(0)
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	18 500	18 500	18 500
				(0)	(0)
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 200	2 200	2 200
				(0)	(0)
	73	Tilskudd til media- og kommunikasjonssenter	2 000	2 000	2 000
				(0)	(0)
1301		Forskning og utvikling mv.	171 200	171 200	171 200
				(0)	(0)
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	19 000	19 000	19 000
				(0)	(0)
	50	Samferdselsforskning	118 700	118 700	118 700
				(0)	(0)
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.	22 300	22 300	22 300
				(0)	(0)
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede	11 200	11 200	11 200
				(0)	(0)
1310		Flytransport	480 600	480 600	480 600
				(0)	(0)
	70	Kjøp av innenlandske flyruter	480 600	480 600	480 600
				(0)	(0)
1311		Tilskudd til regionale flyplasser	16 600	16 600	16 600
				(0)	(0)
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser	16 600	16 600	16 600
				(0)	(0)
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)	169 100	169 100	169 100
				(0)	(0)
	1	Driftsutgifter	134 500	134 500	134 500
				(0)	(0)
	22	Flyttekostnader	34 600	34 600	34 600
				(0)	(0)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tl. nr. 1	A, SV, Sp	H, KrF, V
1314		Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)	32 300	32 300	32 300
	1	Driftsutgifter	32 300	(0)	(0)
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	13 655 300	13 655 300	13 655 300
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 089 200	(0)	(0)
	29	Vederlag til OPS-prosjekter	258 400	(0)	(0)
	30	Riksveginvesteringer	4 420 100	(0)	(0)
	31	Rassikring	265 200	(0)	(0)
	35	Vegutbygging i Bjørvika	382 000	(0)	(0)
	60	Forsøk	885 400	(0)	(0)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 355 000	(0)	(0)
1330		Særskilte transporttiltak	449 500	449 500	524 500
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	200 000	(0)	(0)
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	249 500	(0)	(0)
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 545 200	4 545 200	4 470 200
	22	Omstrukturering	55 000	(0)	(0)
	23	Drift og vedlikehold	2 937 200	(0)	(0)
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen	76 000	(0)	(0)
	30	Investeringer i linjen	1 477 000	(0)	(0)
1351		Persontransport med tog	1 577 000	1 577 000	1 577 000
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 577 000	(0)	(0)
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	33 700	33 700	33 700
	1	Driftsutgifter	33 700	(0)	(0)
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	241 800	241 800	241 800
	1	Driftsutgifter	157 100	(0)	(0)
	22	Flyttekostnader	36 500	(0)	(0)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	26 500	(0)	(0)
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	21 700	(0)	(0)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tl. nr. 1	A, SV, Sp	H, KrF, V
1508		Spesielle IT-tiltak	100 327	100 327	100 327
				(0)	(0)
	21	Spesielle driftsutgifter	5 004	5 004	5 004
				(0)	(0)
	22	Samordning av IT-politikken	20 899	20 899	20 899
				(0)	(0)
	50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon	69 024	69 024	69 024
				(0)	(0)
	70	Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser	1 400	1 400	1 400
				(0)	(0)
	71	Tilskudd til Senter for informasjonssikring	4 000	4 000	4 000
				(0)	(0)
1509		Internasjonalt samarbeid og utviklings- programmer	7 500	7 500	7 500
				(0)	(0)
	70	Tilskudd	7 500	7 500	7 500
				(0)	(0)
		Sum utgifter	23 326 357	23 326 357	23 326 357
				(0)	(0)
Inntekter (i hele tusen kroner)					
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)	550 780	550 780	550 780
				(0)	(0)
	1	Gebyrinntekter	540 670	540 670	540 670
				(0)	(0)
	2	Andre inntekter	8 110	8 110	8 110
				(0)	(0)
	3	Inntekter salg av fyreiendommer	2 000	2 000	2 000
				(0)	(0)
4070		Samfunnet Jan Mayen (jf. kap. 1070)	3 470	3 470	3 470
				(0)	(0)
	7	Refusjoner	3 470	3 470	3 470
				(0)	(0)
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)	2 100	2 100	2 100
				(0)	(0)
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100	2 100	2 100
				(0)	(0)
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)	93 500	93 500	93 500
				(0)	(0)
	1	Gebyrinntekter	93 500	93 500	93 500
				(0)	(0)
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)	328 300	328 300	328 300
				(0)	(0)
	1	Salgsinntekter m.m.	18 800	18 800	18 800
				(0)	(0)
	2	Diverse gebyrer	300 000	300 000	300 000
				(0)	(0)
	4	Tilgodehavende fra fylkeskommunene	9 500	9 500	9 500
				(0)	(0)
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	391 200	391 200	391 200
				(0)	(0)
	1	Kjørevegsavgift	33 500	33 500	33 500
				(0)	(0)
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	100 000	100 000	100 000
				(0)	(0)
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	179 100	179 100	179 100
				(0)	(0)
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	78 600	78 600	78 600
				(0)	(0)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tl. nr. 1	A, SV, Sp	H, KrF, V
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)	173 600	173 600	173 600
				(0)	(0)
	1	Diverse avgifter og gebyrer	173 600	173 600	173 600
				(0)	(0)
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS	338 600	338 600	338 600
				(0)	(0)
	80	Renter	338 600	338 600	338 600
				(0)	(0)
		Sum inntekter	1 881 550	1 881 550	1 881 550
				(0)	(0)
		Sum netto	21 444 807	21 444 807	21 444 807
				(0)	(0)

3. GENERELT

3.1 Sammendrag

3.1.1 Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2005-2006): Fiskeri- og kystdepartementet - Kystforvaltning

Kystforvaltning utgjør 45 pst. av Fiskeri- og kystdepartementets totale budsjett. Departementets arbeid på området omfatter blant annet transportplanlegging, sjøsikkerhet, oljevernberedskap og navigasjonspolitikk.

Programkategori 16.60 Kystforvaltning omfatter drift, vedlikehold og investeringer for Kystverket og de elektroniske navigasjonssystemene som forvaltes av Fiskeri- og kystdepartementet. I programkategorien inngår også tilskudd til Redningsselskapet.

I strategiplanen "Verdi fra havet - Norges framtid" legger Fiskeri- og kystdepartementet vekt på tre hovedsatsingsområder:

- Satsingsområdet *Verdiskaping og areal* skal sikre framkommelighet og sikker sjøverts ferdsel langs kysten, og sikre arealer til drift og utvikling av de viktigste havnene.
- Innenfor satsingsområdet *Sjøsikkerhet* vil Fiskeri- og kystdepartementet legge til rette for innføring av moderne IKT innen navigasjonsområdet. I St.meld. nr. 14 (2004-2005) På den sikre siden - sjøsikkerhet og oljevernberedskap legger Regjeringen fram en oversikt over hvilke tiltak som bør følges opp i årene som kommer.
- Innen satsingsområdet *Infrastruktur for sjøtransport - havner og farleder* vil Fiskeri- og kystdepartementet følge opp St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 slik at sjøtransportens konkurransefortrinn synliggjøres og underbygges.

Ved Stortingets behandling av St.meld. nr. 24 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 ble planrammen for Kystverket fastsatt til 6 mrd. kroner (2004-verdi) for perioden 2006-2015. Dette gir en samlet

ramme på 2,4 mrd. kroner for Kystverkets handlingsprogram for de fire første årene av planperioden.

Justert for uttrekk av merverdiavgift på 103,43 mill. kroner, innebærer budsjettforslaget for 2006 en nominell økning under programkategori 16.60 på om lag 39,1 mill. kroner eller 3,0 pst. i forhold til saldert budsjett 2005.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslår regjeringen Stoltenberg II at ordningen med uttrekk av merverdiavgift ikke gjennomføres. På denne bakgrunn foreslås det å tilbakeføre nedjusteringen på de berørte drifts- og investeringsbevilgningene.

Regelverket som er etablert for å hindre terroranslag rettet mot skip og havner representerer en betydelig utfordring for sjøtransporten, med hensyn til kompetanse og kostnader. Etter 1. januar 2005 er havnene gitt anledning til å dekke inn sine kostnader ved sikkerhetsregimet gjennom gebyrfinansiering, etter nærmere retningslinjer fra Fiskeri- og kystdepartementet.

Kystverket Produksjon ble fra 1. januar 2005 omdannet til aksjeselskap. Det nye selskapet har fått navnet Secora AS. Hovedoppgaven til selskapet er utbygging og utbedring av fiskerihavner, farleder og større navigasjonsinstallasjoner. Aksjekapitalen er 55 mill. kroner, og selskapet eies 100 pst. av Fiskeri- og kystdepartementet.

Regjeringen vil vurdere om havne- og farvannsloven skal gis anvendelse for Svalbard.

Spørsmålet om en realisering av Stad skipstunnel vil bli lagt fram for Stortinget i 2006. En skipstunnel gjennom Stad vil ha positive virkninger ut fra en sikkerhetsmessig og regional synsvinkel.

3.1.2 Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2005-2006): Justisdepartementet - (Nødnett)

På bakgrunn av Stortingets vedtak i Budsjett-innst. S. nr. 4 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 3 (2004-2005), har Justis- og politidepartementet igangsatt arbeidet med å innhente tilbud på etablering av et felles digitalt radiosamband (nødnett) for nød- og beredskapsetatene. Justisdepartementet vil i forbindelse med første utbyggingsområde etablere et eget forvaltnings-

organ for å ivareta styring og kontroll av utbyggingen, foruten at det skal eie og drive nødnettet.

3.1.3 Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2005-2006): Moderniseringsdepartementet - (informasjonsteknologi)

Regjeringen ønsker å utnytte informasjonsteknologi aktivt i arbeidet med å omstille offentlig sektor og for å tilby brukerrettede offentlige digitale tjenester. Regjeringens IT-politikk er beskrevet i "eNorge 2009 - det digitale spranget", som ble lansert i juni 2005. eNorge-planen skisserer en rekke vegvalg og har etterprøvbare mål for IT-utviklingen de kommende årene. Regjeringen vil sørge for et bredt og omfattende tilbud av digitale offentlige tjenester. Utviklingen av tjenestene skal være drevet av innbyggernes behov og bidra til å forenkle samhandlingen mellom innbyggerne og det offentlige. Egnede tjenester skal være tilgjengelig via flere kanaler i tillegg til Internett, for eksempel mobiltelefon eller digital-TV.

eNorge 2009 handler om å utnytte og realisere teknologiens muligheter. Tiltak og prosjekter skal bidra til å utløse samfunnsmessige gevinster av IT.

eNorge 2009 har tre målområder:

- Enkeltmennesket i det digitale Norge.
- Innovasjon og vekst i næringslivet.
- En samordnet og brukertilpasset offentlig sektor.

Gjennom eNorge-planen framgår det at alle relevante statlige, kommunale og fylkeskommunale tjenester skal kunne tilbys digitalt senest i 2009.

3.1.4 Hovedpunkter i St.prp. nr. 1 (2005-2006): Samferdselsdepartementet

Regjeringa Bondevik II foreslår eit samferdselsbudsjett på om lag 20,4 mrd. kroner, inkl. konsekvensane av å innføre nettoordning for budsjettering og regnskapsføring av meirverdiavgift i statsforvaltninga. Korrigert for verknaden av å innføre nettoordninga for føring av meirverdiavgift og eingongsutgifter i 2005, inneber forslaget til samferdselsbudsjett ein auke på 2,5 pst. eller om lag 510 mill. kroner frå saldert budsjett 2005. Både løyvingane til Statens vegvesen og Jernbaneverket aukar.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslår regjeringa Stoltenberg II at ordninga med uttrekk av meirverdiavgift ikkje blir gjennomført. På denne bakgrunn blir det foreslått å tilbakeføre nedjusteringa på dei berørte drifts- og investeringsløyvingane.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslår regjeringa Stoltenberg II ei netto auke i løyvingane til Samferdselsdepartementet med 428 mill. kroner.

VIKTIGE OPPFØLGINGSOMRÅDE

Samferdselsdepartementet gir ein omtale av nokre viktige oppfølgingsområde i del I i proposisjonen, uavhengig av om desse har direkte eller meir indirekte samanheng med forslag til løyvingar i statsbudsjettet for 2006.

SATSING PÅ KOLLEKTIVTRANSPORT I 2006

Budsjettframlegget for 2006 gir ein vekst på 361 mill. kroner eller 4,6 pst. i løyvingane til kollektivtransport over statsbudsjettet, medrekna bompengar blir det ein auke på 7 pst. målt mot saldert budsjett 2005.

Meirverdiavgift på persontransport med låg sats vart innført frå 1. mars 2004. Dette har gitt ein avgiftslette for kollektivtransporten. Regjeringa foreslår å auke meirverdiavgifta på persontransport frå 7 pst. til 8 pst. frå 1. januar 2006. Auka sats for avgift vil framleis gi avgiftslette for kollektivtransporten.

I 2004 løyvde fylkeskommunane/Oslo kommune meir enn 6,7 mrd. kroner til bilruter, fylkesvegferjer, båtruter, transport for funksjonshemma og sporveg- og forstadsbaner. I Oslo kommune vart det løyvd 940 mill. kroner til kollektivtransporten i 2004.

Dei viktigaste tiltaka for å betre kollektivtransporten i 2006 er:

- Regjeringa Bondevik II gjer framlegg om å auke belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bruk av bil i byområde med 30 pst. jamført med saldert budsjett 2005, til 150 mill. kroner.
- Samferdselsdepartementet vil i hausten 2005 legge fram ein handlingsplan for BRA-programmet (Betre infrastruktur, Rullande materiell, Aktiv logistikkforbetring). BRA-programmet vart presentert i St.meld. nr. 24 (2002-2003) Nasjonal transportplan 2006-2015 og er eit program for å gjere kollektivtransport tilgjengeleg for alle.
- Som eit ledd i arbeidet med BRA-programmet, gjer Regjeringa framlegg om å starte opp ei ny ordning med tilskot til kommunar og fylkeskommunar for å sikre raskare framdrift og betre samordning av arbeidet med betre tilrettelegging for funksjonshemma. 50 mill. kroner er avsett til ordninga i 2006.
- Samferdselsdepartementet gjer framlegg om at det blir nytta om lag 750 mill. kroner ekskl. mva. innanfor ansvarsområdet til Statens vegvesen til kollektivtrafikktiltak i 2006, når ein ser statlege midlar og bompengar i samanheng. Dette er ein auke på 90 mill. kroner eller 14 pst., jamført med saldert budsjett for 2005. 290 mill. kroner av midlane skal nyttast til å starte bygginga av Bybana i Bergen.
- Samferdselsdepartementet gjer framlegg om at det blir nytta 1 577 mill. kroner til statleg kjøp av persontransporttenester med tog i 2006, ein auke på 75 mill. kroner eller 5 pst. jamført med saldert budsjett for 2005.
- Samferdselsdepartementet gjer framlegg om at det blir nytta 4 396 mill. kroner til infrastrukturen til jernbana i 2006, ein auke på 126 mill. kroner eller 3 pst. jamført med saldert budsjett for 2005. Drift og vedlikehald er styrkt vesentleg frå saldert budsjett 2005. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslår regjeringa Stoltenberg II ei netto auke på 147 mill. kroner til jernbaneformål, jf. forslag om å redusere løyvinga til kap. 1350 post 22 Omstruktureringsskostnader med 55 mill. kroner.

- Viktige jernbaneprosjekt i 2006 er vidareføring av utbygging av nytt radiokommunikasjonssystem for jernbana (GSM-R), ombygging av Lysaker stasjon, bygging av dobbeltsporet Sandnes-Stavanger med nye haldeplassar for persontransport, og bygging av dobbeltsporet Kolbotn-Ski/ombygging av Ski stasjon.
- Departementet vil arbeide for at det blir etablert eit landsdekkjande informasjonssystem for persontransport. Informasjonssystemet skal også leggje til rette for at funksjonshemma kan få opplysningar om dei rutene som passar best også for reisande med spesielle behov.
- Departementet vil arbeide for større bruk av elektroniske billettsystem som gjer at dei reisande kan bruke eitt reisekort over heile Noreg, i alle transportmiddel eller transportselskap.

OPPFØLGING AV HANDLINGSPROGRAMMA ETTER NASJONAL TRANSPORTPLAN 2006-2009

Handlingsprogramma er utarbeidd med utgangspunkt i retningslinjer frå Fiskeri- og kystdepartementet og Samferdselsdepartementet.

Samla økonomiske ressursar lagt til grunn i Nasjonal transportplan var på 85,8 mrd. 2006-kroner i perioden 2006-2009. Av dette var om lag 71,9 mrd. kroner statlege midlar og om lag 13,9 mrd. kroner brukar-/alternativ finansiering. På bakgrunn av Stortinget si behandling av Nasjonal transportplan, vart den økonomiske ramma auka med 2,2 mrd. pr. år. Auken vart fordelt som følgjer:

- Kystverket med 0,05 mrd. kroner pr. år
- Statens vegvesen med 1,05 mrd. kroner pr. år
- Jernbaneverket med 1,0 mrd. kroner pr. år
- Kollektivtiltak, belønningsordninga (dep.) med 0,1 mrd. kroner pr. år

St.prp. nr. 1 (2005-2006) for 2006 inneber samla sett ein oppfølgingsgrad på over 25 pst. når ein samanliknar med Regjeringa sitt forslag i St.meld. nr. 24 (2003-2004) og tek utgangspunkt i ei lik årleg fordeling av rammene i perioden 2006-2009.

Regjeringa har ikkje funne rom for å følgje opp handlingsprogramma i første år av planperioden når ein tar utgangspunkt i ei lik årleg fordeling av planrammene i fireårsperioden. Forslag til statlege midlar for 2006 er på totalt 17 504 mill. kroner. Budsjettforslaget inneber ei samla oppfølging av etatane sine handlingsprogram på 22,3 pst.

I tillegg til dei statlege midla kjem middel frå brukar- og alternativ finansiering. For Kystverket er det foreslått 506 mill. kroner i brukarfinansiering, medan det for annan finansiering av stamvegnettet er foreslått 3 700 mill. kroner for 2006.

Regjeringa har starta arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019. Erfaringane frå dei to tidlegare meldingane om Nasjonal transportplan syner at det går for lang tid frå meldinga blir utarbeidd og lagt fram til planen tek til å gjelde. Samferdselsdepartementet legg

difor opp til å leggje meldinga fram ved årsskiftet 2008-2009, i staden for i vårsesjonen 2008.

Finansdepartementet vedtok 23. september 2005 ein revidert rettleiar for samfunnsøkonomiske analysar. Dette inneber endringar i kalkulasjonsrenta. Den risikofrie renta er senka frå 3,5 pst. til 2 pst. Det er også gjort endringar i risikotillegg. Normalt risikotillegg er sett til 2 pst., noko som gir ei samla kalkulasjonsrente på 4 pst. For prosjekt som har særskilt stor samfunnsøkonomisk risiko kan det nyttast ei høgare rente. 6 pst. kan vere eit føremålstenleg alternativ i slike høve.

På bakgrunn av den nye rettleiaren frå Finansdepartementet vil Samferdselsdepartementet hausten 2005 gi eigne retningslinjer for bruk av kalkulasjonsrente i transportsektoren.

TRANSPORTTRYGGLEIK

Regjeringa prioriterer transporttryggleik svært høgt. Til grunn for trafikktryggleikspolitikken ligg ein visjon om at det ikkje skal skje transportulykker med drepne eller livsvarig skadde (nullvisjonen).

Det er store skilnader mellom dei ulike sektorane, både med omsyn til infrastruktur, rullande materiell, styringssystem og ulykkessituasjonen, medrekna både reell og opplevd risiko. Vegsektoren skil seg spesielt ut ved å vere dominert av transporten til privatpersonar. Bl.a. på grunn av dei store skilnadene, varierer tilnærminga til nullvisjonen svært mykje mellom transportgreinene.

Alle sektorane har ei felles utfordring i å førebyggje større ulykker. Det vil difor vere aktuelt å utvide Statens havarikommisjon for transport frå å gjelde sivil luftfart og jernbane til også å omfatte veg- og sjøtransport. Havarikommisjonen vil setje i gang undersøkingar av vegtrafikkulykker frå 1. september 2005.

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

Innanfor drift og vedlikehald blir trafikktryggleiksrretta tiltak prioritert også i 2006.

Ny føraropplæring vart sett i verk for alle klassar 1. januar 2005. Det nye opplegget vil bli fullt ut gjennomført i 2006.

Verknader av planlagde tiltak i 2006 innanfor ansvarsområdet til Statens vegvesen, er utrekna til om lag 40 færre drepne eller skadde i vegtrafikken i forhold til 2005.

SAMFUNNSTRYGGLEIK OG BEREDSKAP INNAN SAMFERDSELSSEKTOREN

Regjeringa legg i arbeidet sitt med samfunnstryggleik og beredskap vekt på å utarbeide ein heilskapleg politikk. Samferdselsdepartementet vil i arbeidet med samferdselsberedskap leggje større vekt på ulykker og hendingar i fredstid som kan føre til store samfunnsmessige konsekvensar, og der fleire samferdselsgreiner og andre samfunnssektorar er omfatta.

Kap. 1360 Samferdselsberedskap blir foreslått lagt ned frå 2006, og tildelingane av løyvingar til oppgåver og tiltak innan samfunnstryggleik og beredskap i sam-

ferdselssektoren blir i størst mogleg grad integrerte i etatane sine ordinære budsjett.

Samferdselsdepartementet vil følgje opp eventuelle nye internasjonale forordningar innan det terrorforebyggjande arbeidet for å sikre nasjonale effektive løysingar og heilskaplege tiltak.

Samferdselsdepartementet vil føre vidare arbeidet med å sikre at ein har eit robust transportnett innan bane, veg, luft og tele.

Samferdselsdepartementet starta i 2005 opp eit prosjekt for overordna risiko- og sårbarheitsanalyse innan samferdselssektoren. Prosjektet vil bli ferdigstilt i 2006.

KJØP AV SAMFERDSELSTENESTER

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) er det for 2006 til saman foreslått statleg kjøp av tenester for om lag 3,6 mrd. kroner, ein nedgang på om lag 80 mill. kroner eller 2,2 pst. frå saldert budsjett 2005. Dette i hovudsak fordi det ikkje er naudsynt med løyving til kjøp av posttenester frå Posten Noreg AS i 2006.

Om lag 43 pst. av totalbeløpet avsett til statleg kjøp av samferdselstenester i 2006, går til ordninga med kjøp av persontransporttenester med tog. Den andre store kjøpsordninga, kjøp av riksvegferjetenester, har også auka kraftig over fleire år og aukar også frå 2005 til 2006, i hovudsak som følgje av høg oljepris.

BRUK AV KONKURRANSE I SAMFERDSELSSEKTOREN

Ifølgje St.prp. nr. 1 (2005-2006) tek regjeringa Bondevik II i bruk konkurranse som verkemiddel for å få meir igjen for ressursane som blir brukte.

For å sikre brukarane i heile landet gode, rimelege og framtidsretta tenester, er det ei jamleg oppgåve å leggje til rette for vidare utvikling av konkurranse i marknaden for elektronisk kommunikasjon. Det vil bli ei prioritert oppgåve for Samferdselsdepartementet i 2006 å følgje opp gjennomførte marknadsanalysar, og med grunnlag i desse fatte vedtak om verkemiddelbruk som er egna til å fremje konkurranse.

Auka konkurranse og avvikling av resterande einere rett for Posten Norge, vil vere med på å gi publikum og næringsliv eit større og betre tilbod av posttenester til lågare pris.

Innanfor luftfarten er det etablert fri konkurranse. Regjeringa har ført ein aktiv konkurransepolitikk som medverkar til at konkurransen blir mest mogleg reell.

Det er etablert konkurranse om produksjonsoppgåvene i Statens vegvesen. I tillegg har det skjedd ei omstilling og effektivisering av Statens vegvesen. Effektiviseringsarbeidet vil halde fram.

Når all konkurranseutsetjing er sett i verk og omorganiseringa av Statens vegvesen er fullført, vil det gi ei årleg innsparing på om lag 850 mill. kroner, som kan nyttast til fleire og betre vegar.

Statens vegvesen tek sikte på full konkurranseutsetting av ferjedrifta innan utgangen av 2009. I 2005 vil om lag 15 ferjesamband bli konkurranseutsette. Samferdselsdepartementet tek sikte på å lyse ut ytterlegare 15-20 ferjesamband på konkurranse i 2006. Like mange samband vil årleg lysast ut i perioden 2007 til

2009 for å oppnå målet om full konkurranseutsetting i løpet av 2009.

Ifølgje St.prp. nr. 1 (2005-2006) vil omstillingsarbeidet i Jernbaneverket halde fram dei neste åra samstundes som tryggleiken blir ivareteken. Samferdselsdepartementet legg til grunn at alle større produksjonsretta vedlikehaldsprosjekt blir konkurranseutsette i 2006.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) legg regjeringa Stoltenberg II til grunn at nye oppgåver innan Jernbaneverket ikkje blir konkurranseutsett. Regjeringa meiner at oppgåver som er avgjerande for driftsstabilitet og tryggleik i jernbanenettet må drivast i regi av Jernbaneverket.

Ifølgje St.prp. nr. 1 (2005-2006) legg regjeringa Bondevik II opp til gradvis å konkurranseutsette persontrafikken som inngår i avtalen mellom Samferdselsdepartementet og NSB om kjøp av persontrafikktenester med tog. Dette for å medverke til eit meir effektivt og kvalitativt betre jernbanetilbod.

ALTERNATIV FINANSIERING OG ORGANISERING AV INFRASTRUKTUR

For 2005 er det føresett at om lag 3,4 mrd. kroner vil bli stilt til disposisjon frå bompengeselskapa. For 2006 er bidraget også venta å bli om lag 3,4 mrd. kroner. Til samanlikning utgjer forslaget til ordinære statlege midlar til veginvesteringar om lag 5,8 mrd. kroner (inkl. mva.).

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). I den modellen som er valt for alle tre prosjekta, vil private selskap finansiere utbygginga med lån og eigenkapital, og stå for påfølgjande drift og vedlikehald av anlegget for ein avtala, men tidsavgrensa periode.

Departementet vil kome med ei samla vurdering av erfaringane når det er inngått kontrakt på det siste av prøveprosjekta. Dette vil skje i 2006. Då vil også det første prøveprosjektet ha vore i drift ein periode.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) går det fram at regjeringa Stoltenberg II vil utgreie prosjektfinansiering for samanhengande utbygging og modernisering av nye veg- og jernbanestrekningar, og vil komme tilbake til Stortinget på ei eigna måte på eit seinare tidspunkt.

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. Frå 2006 blir det sett i verk ei ordning for etterprøving av store prosjekt innanfor samferdsel.

HURTIGRUTEMUSEET

Ifølgje St.prp. nr. 1 (2005-2006) er det framleis Samferdselsdepartementet si vurdering at ein i all hovudsak bør løyse framtidig drift og investering i Hurtigrutemuseet lokalt/regionalt, og at dette bør legjast til grunn for det vidare arbeidet.

SELSKAP EIGD AV SAMFERDSSELSDEPARTEMENTET

Samferdselsdepartementet står i dag som eineigar av fire selskap; Avinor AS, NSB AS, BaneService AS og Posten Norge AS. Eigarskapet til Mesta AS vart overført til Nærings- og handelsdepartementet med verknad frå 1. juli 2005.

SÆRSKILDE OMTALAR

Fornyng, organisasjons- og strukturendringar

I kapittel 4 i St.prp. nr. 1 (2005-2006) blir det gjort greie for viktige fornyingstiltak og organisasjons- og strukturendringar under Samferdselsdepartementet.

BaneService AS blei etablert som statleg aksjeselskap eigd av Samferdselsdepartementet frå 1. januar 2005.

Det er lagt opp til at alle investerings- og vedlikehaldsprosjekt skal vere konkurranseutsette innan 2007. Vidare er det lagt opp til at konkurranseutsetjinga av beredskapsavhengige oppgåver vil bli gjennomført i perioden 2007 til 2009.

Konkurranseutsetjinga fører med seg eit stort behov for omstilling i Jernbaneverket. Med ein naturleg avgang på 50 årsverk i året, er det i perioden 2005-2009 i tillegg rekna med eit ekstra behov for nedbemanning på totalt 730 årsverk.

Stortinget har vedteke at einerett til å formidle post-sendingar skal avviklast fullt ut frå 1. januar 2007.

Forsking og utvikling

Samferdselsdepartementet har utarbeidd ein strategi for tele- og transportforsking som skal gjelde for perioden 2006-2009. Forskingsstrategien skildrar noverande tilstand og trekkjer opp dei viktigaste utfordringane for kunnskapsutviklinga innanfor tele- og transportsektoren. Som ledd i arbeidet med strategien, tok departementet aktivt del i utviklinga av nasjonale strategiar for IKT-forsking i samarbeid med Norges forskningsråd.

For 2006 foreslår departementet i St.prp. nr. 1 (2005-2006) å løyve 118,7 mill. kroner til samferdselsforsking, ein auke med om lag 18 mill. kroner samanlikna med saldert budsjett 2005. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) vert det foreslått ei auke på 3,0 mill. kroner.

Samferdselsdepartementet ønskjer å fokusere innsatsen innan teleforsking på område der norske miljø har gode sjansar til å nå igjennom internasjonalt og på område der det er behov for forsking som styrkjer kunnskapsgrunnlaget for utforming av politikk, retninglinjer og lovgiving.

Forskingsstrategien innan transportforsking peikar ut i alt åtte tematiske hovudområde innanfor transportforsking.

Blant dei åtte områda vil Samferdselsdepartementet særleg prioritere forsking retta mot tryggleik, næringslivet sin transport, IKT-bruk og miljøeffektiv transportteknologi.

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 transportmidel.

Likestilling i transportsektoren

Arbeidet med å fremje likestilling mellom kjønna er viktig på alle politikkområde. Der det er formålsstenleg skal også transportpolitikken bidra til likestilling mellom menn og kvinner. Vidare skal menn og kvinner få same høve til å delta i planlegging og avgjersler innanfor transportområdet.

3.2 Generelle merknader fra komiteen

3.2.1 Generelle merknader fra flertall i komiteen

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, mener det er viktig å skape en positiv utvikling i hele landet og vil derfor øke satsingen på samferdsel. Hovedmålene i samferdselspolitikken skal være økt trafiksikkerhet, 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 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.

Økt satsing på samferdsel vil i byer og bynære områder bety en styrking av vegnettet og kollektivtrafikken, inklusiv jernbane, for å løse utfordringer knyttet til å skape et godt bymiljø og en trygg trafikkavvikling. For distriktene betyr dette en prioritering av utbygging og vedlikehold av vegnettet, opprettholdelse av et godt riksvegferjetilbud og utbedring av havner og farleier.

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 skadde i trafikken.

Flertallet er kjent med at Regjeringen har en pågående gjennomgang av anbud i offentlig sektor. Flertallet ber Regjeringen i den forbindelse vurdere tempo og organisering av anbudsprosessen i riksvegferjesektoren.

Flertallet har merket seg det betydelige antallet klager som har kommet som følge av manglende vegvedlikehold og manglende brøyting. Flertallet ber Samferdselsdepartementet følge nøye med på dette i

den løpende vurderingen av Statens vegvesen og de tjenester som er konkurranseutsatt.

Flertallet forutsetter at Nasjonal transportplan skal gjennomføres i tråd med Stortingets vedtak. For å nå dette målet vil flertallet understreke at prosjektfinansiering vil være viktig for sammenhengende utbygging og modernisering av nye veg- og jernbanestrekninger slik Nasjonal transportplan legger opp til.

Flertallet er fornøyd med Regjeringens initiativ i denne sammenheng og ønsker at utredningen av prosjektfinansiering skal gjennomføres så raskt at et slikt system kan inngå i finansieringen av prosjekter for budsjettet for 2007.

3.2.2 Generelle merknader fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at regjeringen Bondevik II i perioden 2001-2005 gjennomførte en satsning på gode samferdselsløsninger for hele landet. Veksten er fordelt på flere transportgrener og var rettet mot mål om bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet innen transportsektoren, samt mål om å bedre miljøet. Økte samferdselsbevilgninger er også et viktig bidrag for å styrke verdiskaping og sysselsetting rundt om i landet.

Disse medlemmer vil vise til at konkurranse i samferdselssektoren skal bidra til et bedre tjenestetilbud for brukerne og mer effektiv ressursbruk innenfor transport- og post- og teleområdet. Konkurranseutsettingen av produksjonsvirksomheten til Statens vegvesen er et godt eksempel på det. Disse medlemmer viser til at omstilling, modernisering og konkurranseutsetting innenfor Statens vegvesen gjør at det innen 2008 kan spares rundt 850 mill. kroner, noe som gir mer penger å bygge veg for. Prisene har sunket med mellom 10 og 15 pst. Besparelsen kommer både fra den interne effektiviseringen i Statens vegvesen og fra konkurranseutsettingen.

Disse medlemmer viser til at regjeringen Bondevik II i løpet av forrige periode økte bevilgningene til vegformål med 25 pst. Disse medlemmer viser til at veginvesteringene i perioden 2002-2005 ble styrket med nesten 20 pst. og at Sem-erklæringens mål for veginvesteringer er mer enn oppfylt når også de igangsatte OPS-prosjektene regnes med. Disse medlemmer vil føre en politikk som bidrar til et transportsystem med høyest mulig grad av sikkerhet og minst mulig sårbarhet, bygd på en visjon om at det ikke skal forekomme ulykker med drepte eller livsvarig skadde i trafikken - nullvisjonen. Disse medlemmer vil spesielt fremheve det store behovet for statlige midler til rassikringsarbeid. Disse medlemmer vil understreke at det ikke kan aksepteres at menneskeliv går tapt i ras. Disse medlemmer mener at sikkerheten til de som bor og ferdes i områder med rasfare må vektlegges, og fremmer forslag om ytterligere økning av bevilgningene til kapittel 1320 post 31 Rassikring.

Disse medlemmer er særlig tilfreds med at Sem-erklæringens mål om en økning for kollektivtransporten på mellom 1,5 og 2 mrd. kroner er mer enn opp-

nådd. I løpet av perioden 2002-2005 har kollektivtransporten blitt styrket med over 4 mrd. kroner.

Disse medlemmer vil vise til at bevilgningene til jernbaneformål i forrige stortingsperiode var større enn noen gang før, med unntak av den ekstraordinære utbyggingen av Gardermobanen. Disse medlemmer er godt fornøyd med forslagene fra regjeringen Bondevik II om ytterligere styrking med 370 mill. kroner av kollektivtransport i 2006 og at regjeringen Stoltenberg II velger å videreføre disse forslagene. Disse medlemmer støtter forslagene om 50 mill. kroner til tiltak for funksjonshemmede gjennom programmet BRA, bevilgninger til T-banering i Oslo og bybane i Bergen og ikke minst 150 mill. kroner til belønningsordning for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i de fem største byene. Disse medlemmer viser til at Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre i finansinnstillingen i tillegg sammen har gått inn for å øke bevilgningen til belønningsordningen med ytterligere 75 mill. kroner, totalt 225 mill. kroner. Disse medlemmer vil påpeke at satsningen allerede gir resultater, og at kollektivtransporten i samtlige storbyer viser vekst i antall passasjerer og/eller reduserte takster.

Disse medlemmer er fornøyd med at det blant annet er avsatt midler til Nordlandsbanen, Lysaker stasjon, nytt dobbeltspor Sandnes-Stavanger, Brattøra godsterminal og nytt dobbeltspor Kolbotn-Ski, inkludert ombygging av Ski stasjon i forslaget fra regjeringen Bondevik II. Disse medlemmer foreslår at det i tillegg til regjeringen Bondevik IIs forslag bevilges ytterligere 50 mill. kroner til investeringer i jernbane-linjen.

Disse medlemmer understreker videre viktigheten av å satse på forskning også innenfor samferdselssektoren og støtter derfor regjeringen Bondevik IIs forslag om en bevilgning på 118,7 mill. kroner til samferdselsforskning, noe som er en økning på 18,2 pst. i forhold til saldert budsjett for 2005, og som videreføres av regjeringen Stoltenberg II.

Disse medlemmer understreker at sikkerheten skal ha høyeste prioritet i alle deler av luftfarten. Disse medlemmer mener det bør legges til rette for et tilfredsstillende flytilbud i alle deler av landet. Disse medlemmer vil vise til at en aktiv konkurransepolitikk, fjerning av passasjeravgiften og forbud mot bonusprogrammene i innenrikstrafikken har bidratt til å gi reisende over hele landet et bedre og rimeligere flytilbud. Disse medlemmer vil og understreke at Norges geografi og spredte bosetting tilsier at staten må sørge for ordninger og tiltak som opprettholder regionale flyruter og flyplasser som ikke kan drives på kommersielt grunnlag.

Disse medlemmer vil også fremheve sjøtransportens viktige rolle som transportgren. Sjøtransporten er dominerende i godstransporten til og fra utlandet. Disse medlemmer ser det som positivt at det legges til rette for at havnene utvikles til effektive knutepunkter med god tilknytning til det landbaserte transportnett, og at arbeidet for sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning videreføres.

Disse medlemmer forholder seg til de vedtatte rammer, og støtter i hovedsak de foreliggende forslag til bevilgninger innenfor rammesum 18. Disse medlemmer ønsker imidlertid innenfor de foreliggende rammene å gjøre visse omprioriteringer i forhold til den nye regjeringens forslag:

Disse medlemmer savner en sterkere satsing på miljøvennlig transport i regjeringen Stoltenberg IIs budsjetttillegg. Disse medlemmer ønsker å styrke kollektivtransporten i byer og bynære områder ved å øke belønningsordningen for kommuner og fylker som selv tar initiativ til økt kollektivtrafikk. Dette er nødvendig for å styrke kollektivtransportens posisjon, for at kollektivtransporten skal bygges videre ut og gjøres

til et reelt alternativ til å kjøre bil. Disse medlemmer foreslår derfor et tillegg på ytterligere 75 mill. kroner bevilget til denne posten.

Disse medlemmer ønsker videre å understreke det store behovet for midler til rassikring. Disse medlemmer vil øke bevilgningene til kap. 1320 post 31 ytterligere, slik at hele 290,2 mill. kroner bevilges til rassikringsarbeid i 2006.

For å finansiere den økte satsingen på kollektivtransport og rassikring vil disse medlemmer begrense den foreslåtte økningen på kapittel 1320 post 23 til 50 mill. kroner. På kap. 1350 post 30 foreslår disse medlemmer en økning i forhold til regjeringen Bondevik IIs budsjett på 67 mill. kroner.

Påplussinger og kutt i forhold til St.prp. nr. 1 (2005-2006) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006)

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tl. nr. 1	H, KrF, V
Utgifter (i hele tusen kroner)				
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	13 655 300	13 655 300
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 089 200	6 064 200
	31	Rassikring	265 200	290 200
1330		Særskilte transporttiltak	449 500	524 500
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	200 000	275 000
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 545 200	4 470 200
	30	Investeringer i linjen	1 477 000	1 402 000
		Sum utgifter	23 326 357	23 326 357
Inntekter (i hele tusen kroner)				
		Sum inntekter	1 881 550	1 881 550
		Sum netto	21 444 807	21 444 807

3.2.3 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Budsjett-innst. S. I (2005-2006). I etterfølgende tabell gis en oppstilling av Fremskrittspartiets

partiets prioriteringer i sitt prinsipale budsjett, og St.prp. nr. 1 (2005-2006) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006).

Fremskrittspartiets prioriteringer i sitt prinsipale alternativ til budsjett. (Påplussinger og kutt i forhold til St.prp. nr. 1 (2005-2006) og St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006))

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tl. nr. 1	FrP
Utgifter rammeområde 18				
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)	1 268 550 000	1 343 550 000 (+75 000 000)
	30	Nyanlegg og større vedlikehold	226 220 000	261 220 000 (+35 000 000)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	43 770 000	68 770 000 (+25 000 000)
	70	Tilskudd Redningsselskapet	50 000 000	65 000 000 (+15 000 000)
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)	142 700 000	109 300 000 (-33 400 000)
	1	Driftsutgifter	101 600 000	86 600 000 (-15 000 000)
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400 000	0 (-18 400 000)
1301		Forskning og utvikling mv.	171 200 000	129 700 000 (-41 500 000)
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafiksikkerhet mv.	19 000 000	12 500 000 (-6 500 000)
	50	Samferdselsforskning	118 700 000	88 700 000 (-30 000 000)
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv.	22 300 000	17 300 000 (-5 000 000)
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)	169 100 000	154 100 000 (-15 000 000)
	1	Driftsutgifter	134 500 000	124 500 000 (-10 000 000)
	22	Flyttekostnader	34 600 000	29 600 000 (-5 000 000)
1314		Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)	32 300 000	34 300 000 (+2 000 000)
	1	Driftsutgifter	32 300 000	34 300 000 (+2 000 000)
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)	13 655 300 000	18 959 300 000 (+5 304 000 000)
	23	Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.	6 089 200 000	7 314 200 000 (+1 225 000 000)
	24	Grusvegpakke, fylkesveger	0	200 000 000 (+200 000 000)
	(ny) 29	Vederlag til OPS-prosjekter	258 400 000	358 400 000 (+100 000 000)
	30	Riksveginvesteringer	4 420 100 000	8 642 100 000 (+4 222 000 000)
	31	Rassikring	265 200 000	415 200 000 (+150 000 000)
	60	Forsøk	885 400 000	50 400 000 (-835 000 000)
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester	1 355 000 000	1 597 000 000 (+242 000 000)
1330		Særskilte transporttiltak	449 500 000	354 500 000 (-95 000 000)
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	200 000 000	100 000 000 (-100 000 000)
	72	Hurtigrutemuseet	0	5 000 000 (+5 000 000)
	(ny)			

Kap.	Post	Formål	St.prp. nr. 1 med Tl. nr. 1	FrP
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)	4 545 200 000	3 198 200 000 (-1 347 000 000)
	22	Omstrukturering	55 000 000	90 000 000 (+35 000 000)
	23	Drift og vedlikehold	2 937 200 000	2 097 200 000 (-840 000 000)
	30	Investeringer i linjen	1 477 000 000	935 000 000 (-542 000 000)
1351		Persontransport med tog	1 577 000 000	777 000 000 (-800 000 000)
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 577 000 000	777 000 000 (-800 000 000)
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)	33 700 000	35 700 000 (+2 000 000)
	1	Driftsutgifter	33 700 000	35 700 000 (+2 000 000)
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)	241 800 000	226 800 000 (-15 000 000)
	1	Driftsutgifter	157 100 000	147 100 000 (-10 000 000)
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	26 500 000	21 500 000 (-5 000 000)
1508		Spesielle IT-tiltak	100 327 000	120 327 000 (+20 000 000)
	50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon	69 024 000	89 024 000 (+20 000 000)
Sum utgifter rammeområde 18			23 326 357 000	26 382 457 000 (+3 056 100 000)
Inntekter rammeområde 18				
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)	391 200 000	424 700 000 (+33 500 000)
	1	Kjørevegsavgift	33 500 000	67 000 000 (+33 500 000)
Sum inntekter rammeområde 18			1 881 550 000	1 915 050 000 (+33 500 000)
Sum netto rammeområde 18			21 444 807 000	24 467 407 000 (+3 022 600 000)

Disse medlemmer viser til at tabellen med Fremskrittspartiets tillegg ikke viser Fremskrittspartiets totale satsning. Disse medlemmer viser derfor til Fremskrittspartiets generelle merknader under kap. 1320.

Disse medlemmer vil for øvrig henvise til eget utenlandsbudsjett som er en del av Fremskrittspartiets alternative budsjettforslag for 2006. Utenlandsbudsjettet omfatter midler til vegbygging og midler avsatt til forbedret samferdselssikkerhet. Midlene til vegbygging inngår i Fremskrittspartiets alternative statsbudsjett for 2006.

Disse medlemmer prioriterer midlene til samferdselssikkerhet slik: Oppstart bygging av Stad skips-tunnel, oppstart bygging av ny seilingsled til Bergen havn, oppstart Breivikstrømmen, oppstart utbedring av innseilingen til Ulvan, oppstart utdyping av Strand

havn og til forsert arbeid med andre nyanlegg, større vedlikehold og utstyrsanskaffelser innenfor Kystverkets handlingsplaner 2006-2009. Midlene gjøres overførbare.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om gjennomføring av flere OPS-prosjekter."

"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))."

"Stortinget ber Regjeringen om å legge frem en melding om utvidelse av Statens havarikommisjon for transport til også å omfatte sjøfart i løpet av første halvår 2006."

"Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om fler-årlige budsjetter for å sikre budsjettmessig oppfølging av de nasjonale transportplanene."

"Stortinget ber Regjeringen legge frem forslag om egen utbyggingsplan og egen finansiering for spesielt store utbyggingsprosjekt innenfor samferdselsområdet og som har spesiell nasjonal betydning."

"Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en ekstern evaluering av planprosess og metodikk knyttet til forrige Nasjonal transportplan (NTP 2002-2011)."

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger til infrastruktur for skinnegående kollektivtransport."

"Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om styring av store offentlige investeringsprosjekter innenfor samferdselssektoren."

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

"Stortinget ber Regjeringen snarest sikre en slepebåtkapasitet langs hele norskekysten med en normal responstid på 6 timer, og maksimalt 12 timer basert på seilingsleden langs kysten."

"Stortinget ber Regjeringen øke takten i bredbåndsutbyggingen slik at målet om bredbånd til alle husstander, bedrifter og offentlige institusjoner kan innfris innen 2007. Det fremlegges en årlig statusrapport for Stortinget."

"Stortinget ber Regjeringen legge frem forslag om å opprette et bredbåndsfond i Revidert nasjonalbudsjett for 2006."

1) JUSTISDEPARTEMENTET - UTDRAG FRA BUDSJETTKAPITTEL 456 - NØDNETT

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener prinsipielt at det bør være større åpning for alternative eier-, innkjøps- og driftsordninger i forhold til det nye nødnettet.

Disse medlemmer mener at det ikke er nødvendig at staten skal stå som eier av hele nettet. Det vises til at mange av samfunnets oppgaver løses ved offentlig-privat samarbeid (OPS). Dette kan også være en av flere muligheter i forhold til alternative eierformer for nødnettet.

Disse medlemmer minner om at det er påbegynt en fulldigitalisering av det landsdekkende NTM-nettet med amerikansk CDMA-teknologi. Dette vil gi hele landet - også strøk med spredt befolkning - et 3G-nett for avanserte mobil- og bredbåndstjenester. Slik disse medlemmer ser det, betyr denne utbygging av NTM en 3. generasjons mobiltelefoni med god dekning og bredbånd uansett hvor man befinner seg i landet.

Disse medlemmer ser klart at dette nettet og denne teknologien parallelt er svært godt egnet til å benyttes til Nødnett, Helsenett og andre særskilte digitale tjenester det offentlige trenger.

Disse medlemmer er av den oppfatning at det er realistisk å kunne etablere et nødnett langt raskere enn planlagt og samtidig spare over 4 mrd. kroner i investeringer og hundrevis av mill. kroner i driftskostnader årlig.

2) FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENTET - UTDRAG FRA BUDSJETTKAPITTEL 1062 OG 4062

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

Disse medlemmer mener at 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.

Disse medlemmer mener at sikker transport langs kysten og på havet er av avgjørende betydning. Derfor er det viktig at arbeidet med utbygging, merking og utdyping av farleder bør skje på en mer effektiv måte. På kort sikt er utbedringsbehovet av farleder på 300-400 mill. kroner. Disse medlemmer ønsker derfor å satse på en raskere utbedring enn Regjeringen foreslår, og legger til grunn at økt bruk av konkurranse vil frigjøre midler slik at utbedring av farledene kan fremskyndes.

Disse medlemmer er opptatt av å sikre en viktig og nødvendig redningstjeneste og beredskap - herunder oljevernberedskap - langs hele kysten.

Disse medlemmer er opptatt 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. Disse medlemmer mener også at 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 prioriterer fortsatt satsing på veg og følger derfor opp den totale rammen for vegvedlikehold og veginvesteringer i henhold til Fremskrittspartiets primærforslag i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan (NTP) på rundt 7,5 mrd pr. år i perioden.

Disse medlemmer understreker viktigheten av at konkurransen mellom de forskjellige transportformer skal skje uten krysssubsidiering mellom de forskjellige transportformene, og har størst fokus på de mest hensiktsmessige transportmidlene i forhold til de

transportoppgavene som skal løses. Dette vil, slik disse medlemmer ser det, gi en mer kostnadseffektiv bruk av offentlige ressurser innenfor samferdsel, og i tillegg føre en mer rettferdig fordeling av kostnadene mellom de ulike transportformene.

Disse medlemmer legger til grunn i sine vurderinger av prosjekter at disse skal være lønnsomme, noe som innebærer at de har høy nytte-/kosteffekt. Til dette benyttes en kalkulasjonsrente. Disse medlemmer minner om at denne kalkulasjonsrenten frem til nylig var særdeles høy og varierte alt etter transportform - fra 5 pst. for kollektivreiser til 10 pst. for luftfart. For veginvesteringer var renten 8 pst., som derved fremførte kollektivtransport som "lønnsomt".

Disse medlemmer vil vise til at for noen måneder siden ble kalkulasjonsrenten for veginvesteringer satt til 4 pst. Disse medlemmer ser herved 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, mener disse medlemmer at et godt utbygd vegnett med høy standard vil 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 familiens livskvalitet. Disse medlemmer minner om at bilen i konkurranse med jernbanen, har 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 2006 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 markedsøkonomiske prinsipper. I de områder hvor det ikke er mulig å drive kollektivtransport med overskudd og hvor det offentlige av spesielle grunner ønsker å opprettholde dette med subsidier, mener disse medlemmer at tilbudet skal basere seg på konkurranse mellom transportselskapene på anbudsbasis.

Luftfart

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

Disse medlemmer ønsker å opprettholde et godt flytilbud rundt om i landet, men dette tilbudet må basere seg på konkurranse og til enhver tid være tilpasset det reelle behov for flytransport.

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 registrerer at Samferdselsdepartementet skal foreta en evaluering av omstillingen i norsk luftfartspolitikkk første halvår 2006, herunder også Avinors selskapsform. 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 understreker igjen at flysikkerheten er styrende for effektivisering og omorganisering, herunder at best tilgjengelig utstyr brukes og at tilstrekkelig kvalifisert mannskap finnes.

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 mener 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.

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 innebærer 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.

Ferjetransport

Disse medlemmer mener at ferjedrift er en naturlig del av det offentlige vegnettet og følgelig er et offentlig ansvar. Imidlertid bør private ferjeselskaper stå for selve driften etter anbudsprinsippet.

Disse medlemmer ønsker derfor at det blir full konkurranse om ferjedrift, og at besparelsene med dette kommer kundene til gode gjennom lavere billettpriser.

Disse medlemmer 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 foreslår derfor at det bevilges 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 2006.

Veg

Disse medlemmer viser til at bevilgningen til veinvesteringer etter Regjeringens fremlagte budsjettforslag, ligger over 800 mill. kroner lavere enn flertallsvedtaket i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer understreker nok en gang at etterslepet i bevilgninger til vegformål er betydelig og

fortsetter å øke med et anslag på over 11 mrd. kroner i 2006.

Dette er ikke akseptabelt for disse medlemmer som ønsker å videreføre budsjettnivået på 7,5 mrd. kroner årlig til vegformål for perioden 2006-2015 - tall som baserer seg på Fremskrittspartiets primærforslag i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

Disse medlemmer vil derfor satse på vegvedlikehold og å øke denne bevilgningen med 1 225 mill. kroner. Disse medlemmers forslag til fordeling av riksvegmidler på stamvegruter og fylker går fram av tabellene nedenfor.

Disse medlemmer viser til at fordelingen av rammetillegg til stamveger 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 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 gi et skjevt bilde når man ser tallene for de enkelte stamvegene.

Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiets totale årlige ramme står fast, men partiets prioriteringer for de enkelte stamvegene må til enhver tid kunne finne sted. I praksis betyr dette at de beløp som er satt opp under de enkelte stamvegene, 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.

Disse medlemmer viser til at fordelingen 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 til fylkesfordelt ramme i denne 10-årsperioden er brukt som fordelingsnøkkel.

Disse medlemmer viser til at denne fordelingen uttrykker de årlige gjennomsnittlige investeringer over de neste 10 år for hvert enkelt fylke. Imidlertid vil dette gi et skjevt bilde når man ser dette for det enkelte år.

Disse medlemmer understreker at Fremskrittspartiets totale årlige ramme står fast, men prioriteringene for de enkelte fylker vil til enhver tid kunne finne sted. I praksis betyr dette slik disse medlemmer ser det, at de beløp som er satt opp under de enkelte fylker, vil kunne overføres innbyrdes årlig på grunnlag av de til enhver tid gjeldende prioriteringer for å sikre effektiv fremdrift av igangsatte prosjekter.

Disse medlemmer viser til at Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan vil være utgangspunktet for grunnlaget til fordeling inntil ny oppdatert Nasjonal transportplan blir vedtatt.

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

Korridor	Strekning	FrPs forslag til økning 2006
1	E6 Riksgrensen/Svinesund - Oslo	80,8
2	E18 Riksgrensen/Ørje - Oslo	242,8
	Rv2 Riksgrensen/Magnor - Kløfta med tilknytninger	121,4
	Rv35 Jessheim - Hønefoss - Hokksund	36,3
3	E18 Oslo - Kristiansand	525,8
	Rv23 Lier - Drøbak - Vassum	20,3
	Rv150 Ulvensplitten - Tjernsmyr	40,6
4	E39 Kristiansand - Stavanger - Bergen	315,4
	E39 Bergen - Ålesund med tilknytninger	131,8
	E39 Ålesund - Trondheim	63,9
	Rv13 Jøsendal - Voss	
	Rv9 Kristiansand - Haukeligrend	8,2
5	E134 Drammen - Haugesund	269,6
	E16 Sandvika - Bergen	137,4
	Rv7/52 Hønefoss - Gol - Borlaug	16,0
	Rv36 Seljord - Eidanger	19,2
6	E6 Oslo - Trondheim	794,0
	Rv15 Otta - Måløy	24,2
	E136 Dombås - Ålesund	56,6
	Rv3 Kolomoen - Ulsberg	48,4
	Rv4 Oslo - Mjøsbrua	105,4
	Rv70 Kristiansund - Oppdal	8,2
7	E6 Trondheim - Fauske med tilknytninger	647,2
8	E6 Bodø - Nordkjosbotn med tilknytninger	404,4
	E6 Nordkjosbotn - Kirkenes med tilknytninger	202,2
Sum		4 320,1

Fremskrittspartiets forslag til fordeling av økning til fylkesfordelt ramme. (Mill. kr.)

	FrPs forslag til økning 2006
Østfold	81,2
Akershus	174,2
Oslo	174,2
Hedmark	93,0
Oppland	93,0
Buskerud	93,0
Vestfold	110,3
Telemark	139,4
Aust-Agder	58,2
Vest-Agder	58,2
Rogaland	81,3
Hordaland	46,5
Sogn og Fjordane	46,5
Møre og Romsdal	69,7
Sør-Trøndelag	58,2
Nord-Trøndelag	58,2
Nordland	69,7
Troms	58,2
Finnmark	34,8
Sum	1 597,8

Disse medlemmer har registrert at et stort antall av fylkesvegene i Norge fremdeles ikke har fast dekke. Disse medlemmer ønsker derfor å etablere en "grusvegpakke" på 200 mill. kroner som har som målsetting at fylkesveger skal få fast dekke samt oppgradert bæreevne. De første utbedringene skal skje hvor det er stor næringsvirksomhet og eksportindustri.

Disse medlemmer ønsker opptrapping av OPS-prosjekter og har øket denne posten med 100 mill. kroner.

Sikkerheten på våre veger må forsterkes og disse medlemmer ønsker at budsjettposten for rassikring blir økt med hele 150 mill. kroner.

Fremskrittspartiets forslag til fordeling av økning til rassikring (jf. kap. 1320 post 31). (Mill.kr.)

	St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1	FrPs forslag til økning 2006
Vest-Agder	37	10
Rogaland	24	12
Hordaland	74	25
Sogn og Fjordane	15	12
Møre og Romsdal	38	10
Nord-Trøndelag	37	10
Nordland	48	15
Troms	6	6
Fordeling for hele landet etter prioritering og straksbehov		50
Sum	279	150

Disse medlemmer er positive til at private bygger, finansierer og vedlikeholder nye vegprosjekter gjennom OPS-ordninger (offentlig-privat samarbeid). Det er imidlertid en forutsetning at staten betaler kostnadene for slike utbygginger ved at passerende biler registreres ved optisk lesning, og at regningen sendes staten. Disse medlemmer forutsetter videre at når vegen er nedbetalt, overtar staten vegen vederlagsfritt.

Som det fremgår under ovennevnte avsnitt om ferjetransport, har disse medlemmer fremmet et forslag om en økning på 242 mill. kroner til kjøp av riksferjetjenester.

Disse medlemmer minner om at Norge er et land med lange avstander og spredt bebyggelse. For å utligne ulempene med å ligge langt fra markedene, er det en nødvendighet å ha et bedre utbygd vegnett enn land man konkurrerer med. Dessverre er det motsatte tilfellet.

Slik disse medlemmer ser det, ligger Norge langt etter de fleste europeiske land. Bevilgningene til vegformål har gjennom flere år gått reelt ned, samtidig har trafikkveksten vært sterk, og ulykkesfrekvensen fremdeles negativ.

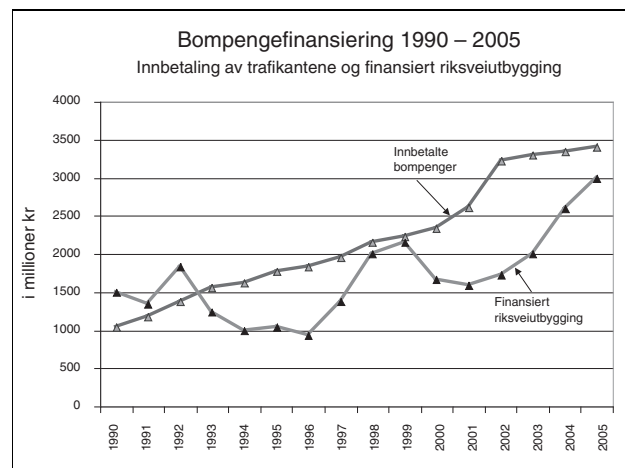
For disse medlemmer er det åpenbart at det er en klar sammenheng mellom mindre penger til vegformål på den ene siden og økt trafikk og altfor mange ulykker på den andre siden.

Disse medlemmer ønsker derfor å forsere utbyggingen av vegnettet i Norge samt forbedre vegvedlikeholdet.

Disse medlemmer mener dette vil føre til langt færre ulykker og et mer lønnsomt næringsliv. Spesielt vil dette virke positivt for næringsliv og befolkning i Distrikts-Norge slik disse medlemmer ser det.

Disse medlemmer er bekymret over at en stadig større del av investeringsmidlene innen vegsektoren

bompengefinansieres. Disse medlemmer minner om at i 1990 utgjorde inntektene fra bompenger 1,0 mrd. kroner, mens estimatet for 2006 vil ligge på hele 3,7 mrd. kroner.



Kilde: Vegdirektoratet

Selv om disse medlemmer er imot bompengefinansiering, vil det være naturlig at de midler som er innbetalt gjennom bompengestasjoner, brukes til veginvesteringer og ikke til kollektivløsninger, i tillegg til at disse midlene brukes i de områdene hvor de er blitt innkrevd.

Den stadig økende bruk av bompenger, som i realiteten er en ekstra avgift for bilisten, går disse medlemmer på det sterkeste mot.

Disse medlemmer viser til at Norge har et for dårlig utbygd vegnett til å betjene sin befolkning og de mange næringer.

Et førsteklasses og sikkert vegnett er avhengig av at investeringstakten økes vesentlig. Disse medlemmer mener at et minimum bør være at handlingsprogrammet oppfylles.

Disse medlemmer vil understreke at budsjettforslaget fra Regjeringen viser en reell nedgang og en kraftig nedprioritering av en sektor som er et grunnleggende fundament for videreutvikling, vekst og sikring av arbeidsplasser i Norge.

Disse medlemmer ser tydelig at budsjettet følger trenden fra de mange foregående år, med tilbakegang med det resultat at nødvendig vedlikehold ikke blir utført, igangsatte anlegg drives urasjonelt og nye anlegg blir ikke startet.

Disse medlemmer minner om at konsekvensene av en slik kortsiktig politikk er at det nå er flere ansatte i anleggsbransjen som enten "går på tomgang" eller er ledige.

Disse medlemmer ønsker å sette disse i arbeid slik at landet kan bygges videre. Dersom samferdselsbudsjettet ikke får økte midler, er disse medlemmer redd for at en relativt stor andel av anleggsnæringens arbeidskraft og kompetanse gradvis går tapt.

Disse medlemmer vil videre peke på at anleggsnæringen i stor grad er en distriktsnæring, og når det er ledig kapasitet, vil det heller ikke bli press i landets økonomi når det tilføres økte bevilgninger til vedlikehold av eksisterende vegnett samt start av nye anlegg utover det som er foreslått av Regjeringen.

Disse medlemmer viser til Dokument nr. 8:6 (2005-2006) fra stortingsrepresentantene Per Sandberg, Arne Sortevik og Magnhild Holmberg om å slette gjelden til bompengefinansierte samferdselsprosjekter.

4) MODERNISERINGSDEPARTEMENTET -
UTDRAG FRA BUDSJETTKAPITTEL 1508 -
SPESIELLE IT-TILTAK

Disse medlemmer mener at satsing på elektronisk kommunikasjon krever utbygging av digitale høyhastighetsnett med stor båndbredde over hele landet.

Disse medlemmer mener videre at utbygging av bredbåndnett er en nødvendig forutsetning for å kunne satse på allsidige kunnskapsbaserte tjenester over hele landet.

Disse medlemmer anser det som naturlig at private aktører og investorer blir hovedansvarlige i utformingen av landets nye "vegsystem", som denne elektroniske kommunikasjonen til slutt vil utgjøre.

Slik disse medlemmer oppfatter situasjonen, bør statens rolle i denne prosessen i hovedsak være som tilrettelegger og regulator.

Disse medlemmer understreker at det er særdeles viktig at det er konkurranse om leveransene over infrastrukturen, noe som må sikres gjennom statens rolle som regulator.

For en del områder av landet er det uforholdsmessig dyrt å bygge ut bredbånd, men disse medlemmer vil likevel legge til rette for at en slik utbygging skjer.

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

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

4.1.1 Sammen drag

(i 1 000 kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005- 2006)	St.prp. nr.1 med Tillegg nr. 1 (2005-2006)
456	40,366	331,693	407,320

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 og testet sommeren 2007. Nødnettet skal eies og drives av et eget forvaltningsorgan under Justisdepartementet.

Post 1 Driftsutgifter foreslås i St.prp. nr. 1 (2005-2006) bevilget med om lag 52 mill. kroner i 2006 og inkluderer driftsutgiftene til det nye forvaltningsorganet som skal eie og drive nødnettet, fra det tidspunkt dette etableres i løpet av første halvår 2006.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås post 1 bevilget med 58,822 mill. kroner, jf. forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser foreslås i St.prp. nr. 1 (2005-2006) bevilget med om lag 280 mill. kroner i 2006 og skal dekke investering i radionett, utstyr til nødetatenes kommunikasjonssentraler og terminaler for det første utbyggingsområdet.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås post 45 bevilget med 348,498 mill. kroner, jf. at forslaget om nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført.

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 beredskapsstatene.

Komiteen vil vise til Stortingets behandling av St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 3 (2004-2005) og peker på behovet for en helhetlig sambandsplan for nød- og beredskapsstatene mellom organisasjonene og etatene.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Stortinget ved behandlingen av Budsjett-innst. S. nr. 4 (2004-2005), jf. St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 3 (2004-2005), samtykket i at Justis- og politidepartementet kunne innhente tilbud på nytt felles digitalt samband for nødetatene. Fler-

tallet forutsetter at første utbyggingsetappe skal være ferdig utbygget og testet innen sommeren 2007.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener prinsipielt at det bør være større åpning for alternative eier-, innkjøps- og driftsordninger i forhold til det nye nødnettet.

Disse medlemmer mener at det ikke er nødvendig at staten skal stå som eier av hele nettet. Det vises til at mange av samfunnets oppgaver løses ved offentlig-privat samarbeid (OPS). Dette kan også være en av flere muligheter i forhold til alternative eierformer for nødnettet.

Disse medlemmer vil at det skal stilles krav til god bildeoverføringskapasitet og datakapasitet. Disse medlemmer mener videre at det er viktig at man legger nødnettenes behov i dag og i fremtiden til grunn for evalueringen før den videre utbyggingen.

Disse medlemmer minner om at det er påbegynt en fulldigitalisering av det landsdekkende NTM-nettet med amerikansk CDMA-teknologi. Dette vil gi hele landet - også strøk med spredt befolkning - et 3G-nett for avanserte mobil- og bredbåndstjenester. Disse medlemmer mener at denne utbygging av NTM betyr en 3. generasjons mobiltelefoni med god dekning og bredbånd uansett hvor man befinner seg i landet.

Disse medlemmer ser klart at dette nettet og denne teknologien parallelt er svært godt egnet til å benyttes til Nødnett, Helsenett og andre særskilte digitale tjenester det offentlige trenger.

Disse medlemmer er av den oppfatning at det er realistisk å kunne etablere et nødnett langt raskere enn planlagt og samtidig spare over 4 mrd. kroner i investeringer og hundrevis av mill. kroner i driftskostnader årlig.

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 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)	St.prp. nr.1 med Tillegg nr. 1 (2005-2006)
1062	1 230,13	1 163,99	1 268,55
4062	550,25	550,78	

PRIORITERINGER 2006 FOR KYSTVERKET

Hovedutfordringene for Kystverket er å:

- utvikle og vedlikeholde oppmerking og navigasjonsinstallasjoner slik at sjøtransporten kan foregå uten hindringer og uønskede situasjoner
- 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 trafikk mønstre
- etablere og vedlikeholde utstyr for bekjempelse av oljeforurensning
- 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 at fiskerihavnene inngår som nyttig infrastruktur i samarbeid med lokale/regionale myndigheter og brukere
- utvikle ikke-næringsaktive fiskerihavner.

Justert for mva.-uttrekk på 45,21 mill. kroner innebærer dette en realøkning på 13,7 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2005. Realøkningen er knyttet til økte kostnader slepefartøy (5,7 mill. kroner eks. mva.) og økt innsats knyttet til oljevernberedskap. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås nedjusteringen av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) tilbakeført. Samlet satsing på oljevernberedskap i 2006 utgjør 12 mill. kroner.

BUDSJETTFORSLAG 2006: KAP. 1062

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås post 1 Driftsutgifter bevilget med 841,04 mill. kroner, jf. forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås post 21 Spesielle driftsutgifter bevilget med 3,61 mill. kroner, jf. forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås post 30 Nyanlegg og større vedlikehold bevilget med 266,22 mill. kroner, jf. forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført. Forslaget innebærer en reell videreføring i forhold til saldert budsjett 2005. Posten omfatter utbygging av havner, farleder og navigasjonsinstallasjoner.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, kan nyttes under post 1, bevilget med 43,77 mill. kroner, jf. forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført. Forslaget innebærer en reell økning på 3 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2005, øremerket satsing på oljevernberedskap. Posten omfatter Kystverkets investeringer i bedriftsøkonomisk forstand som overstiger 200 000 kroner.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås post 46 Trafikksentral Nord-Norge bevilget med 74,81 mill.

kroner, jf. forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført. Posten gjelder bevilgning til etablering av trafikksentral for Nord-Norge i Vardø.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg foreslås bevilget med 29,1 mill. kroner i 2006, som er en reell videreføring i forhold til saldert budsjett 2005. Det fremmes også forslag om en tilsagnsfullmakt på 20 mill. kroner knyttet til posten, jf. eget forslag til romertallsvedtak. Posten omfatter tilskudd til fiskerihavneanlegg, og går til delfinansiering av kommunale fiskerihavneanlegg etter søknad.

Post 70 Tilskudd til Redningsselskapet foreslås bevilget med 50 mill. kroner i 2006, som er en reduksjon på 10,1 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2005.

Post 72 Tilskudd til restrukturering skal dekke tilskudd til restrukturering knyttet til Secora AS, tidligere Kystverket produksjon. Det forventes et større mindreforbruk i 2005 som vil bli søkt overført til 2006. Det forventes at overførte midler fra 2005 vil være tilstrekkelige til å dekke behovet for restruktureringsmidler i 2006. Det fremmes derfor ikke forslag til bevilgning på posten i 2006.

BUDSJETTFORSLAG 2006: KAP. 4062

Post 1 Gebyrinntekter foreslås bevilget med 540,67 mill. kroner for 2006. Dette er en økning på 8,28 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2005.

Posten omfatter losberedskapsgebyr, losgebyr, sikkerhetsgebyr og kystgebyr. Losvirksomheten er 100 pst. gebyrfinansiert. Sikkerhetsgebyret skal dekke driftskostnadene for trafikksentralenes trafikkovervåking og kontroll.

Post 2 Andre inntekter foreslås bevilget med 8,11 mill. kroner og post 3 Inntekter ved salg av fyreienommer foreslås bevilget med 2 mill. kroner for 2006.

5.1.2 Komiteens merknader

KAP. 1062 KYSTVERKET

Post 1 Driftsutgifter

Komiteen viser til at bevilgningene på 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 forutsetter at departementet søker effektiv og rasjonell drift innenfor bevilgede rammer.

Komiteen mener at Kyst-Norge er viktig for verdiskapingen i landet. Sjøtransport og havner er derfor en viktig del av transportpolitikken.

Komiteen vil understreke at det må legges til rette for sikker trafikk langs kysten, med bedre merking og vedlikehold av leia, moderne navigasjonssystem og sjøkart. For å få mer gods over på båt må havnene opprustes slik at også overgangen til og fra båt bedres. Oljevernberedskapen må styrkes, og vi må gjøre mer for å unngå at uhell oppstår og får katastrofale følger.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, forutsetter at Regjeringen legger til grunn Nasjonal transportplans rammer for dette området.

Beredskap og sikkerhet

Komiteen viser til at ett av Kystverkets viktigste satsningsområder er å utvikle en god beredskap og sikkerhet i forhold til den økte trafikken som kommer i Nord-Norge og Skagerrak.

Komiteen mener at det er særdeles viktig at det finnes en betryggende beredskap for den omfattende tankskipstrafikken som også i dag går langs kysten og til norske havner. Komiteen vil her spesielt peke på skipstrafikken til Mongstad og Sture.

Komiteen vil peke på at det er viktig at Kystverket har høy fokus på arbeidet med å utvikle den statlige beredskapen for å redusere risikoen for miljøskade på grunn av oljeutslipp og andre stoffer fra skip og vrak.

Komiteen viser til Innst. S. nr. 178 (2004-2005) hvor det blant annet heter:

"Kompetanse og opplæring i oljevern

Komiteen mener en sterk satsing på kompetanse og opplæring i oljevern vil være av avgjørende betydning for å nå målet om bedre sjøsikkerhet og økt oljevernberedskap.

Komiteen mener at en viktig forutsetning for beredskapen er at vi besitter den beste kompetanse innen oljevern. I dag er det en økende aktivitet som finner sted i et samarbeid mellom NordNorsk Beredskapssenter AS og Norges brannskole. Komiteen ser det som naturlig at Norges brannskole etablerer et tett samarbeid med relevante fagmiljøer, blant annet NordNorsk Beredskapssenter AS, med sikte på å oppnå en best mulig opplæring. Oljebransjen har allerede gått inn med egne midler i NordNorsk Beredskapssenter AS.

Komiteen mener at Norges brannskole vil være den sentrale aktøren i forbindelse med opplæring innen strandsoneberedskap."

Komiteen legger dette til grunn for Regjeringens videre arbeid med å styrke kompetansen og opplæringen i oljevern.

Slepebåtkapasitet

Komiteen slår fast at man skal sikre en god slepebåtkapasitet med en rask responstid langs hele kysten. Komiteen understreker viktigheten av dette, og ber Flertallsregjeringen komme tilbake til Stortinget med et opplegg som sikrer dette så snart som mulig.

Gebyr- og avgiftspolitik

Komiteen viser til at Regjeringen har en samlet vurdering av alle gebyrer og avgifter innen sjøtransport, slik at sjøtransport gis like konkurransevilkår som landtransport.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, understreker viktigheten av at gebyr- og avgiftspolitikken innen sjøtransport blir utformet slik at en større andel av godstransporten kan

fraktes sjøvegen. Flertallet peker på at dette er et mål for Flertallsregjeringen.

Hoveddepot på Fedje

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til St.prp. nr. 1 (2005-2006) hvor Regjeringen understreker at Fedje vil bli oppgradert til hoveddepot, men at det ikke er funnet rom for dette innenfor ramma for 2006. Flertallet viser videre til at saken vil bli vurdert som en del av en samla plan for oppgradering av hoveddepot. Flertallet forutsetter at dette blir fulgt opp så snart som mulig.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader i St. meld. nr. 14 (2004-2005) og vil videreføre eget hoveddepot på Fedje fra og med 2006.

Post 21 Spesielle driftsutgifter

Komiteen viser til Regjeringens forslag om å bevilge 3,610 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 utgiftsføre inntil 15 mill. kroner ut over bevilgningen for å bekjempe akutt forurensning.

Komiteen har ellers ingen merknader og støtter forslaget til bevilgning.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at disse partier fikk flertall for å bevilge 5 mill. kroner til videre utredninger av Stad skipstunnel i budsjettet for 2005.

Disse medlemmer viser også til omtale av prosjektet i St.prp. nr. 1 (2005-2006) fra Fiskeri- og kystdepartementet der det blir orientert om det arbeidet som nå er i gang, bl.a. en vurdering av organisasjonsform, herunder en OPS-løsning.

Disse medlemmer har merket seg at kalkulasjonsrenten som ligger til grunn for nytte-/kostnadsanalyser er satt ned, og at dette vil kunne føre til at den samfunnsmessige nytten blir vurdert høyere enn før. Disse medlemmer er enige i det som blir sagt i stortingsproposisjonen om at "En skipstunnel gjennom Stad vil ha positive virkninger utfra en sikkerhetsmessig og regional synsvinkel". Disse medlemmer forutsetter at saken blir lagt fram for Stortinget i 2006.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet vil hevde at det er et potensial for effektivisering i Kystverket. Disse medlemmer mener at effektiviseringspotensialet er langt høyere enn det som er oppnådd til nå.

Disse medlemmer legger videre til grunn at det i langt større utstrekning bør bli brukt konkurranse som virkemiddel når oppdrag skal utføres og at dette vil føre til store besparelser. I utgangspunktet skulle det derfor her ligge vesentlige ressurser i tillegg til budsjettet for 2006.

Disse medlemmer viser til at på kort sikt er utbedringsbehovet 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 2005 hadde foreslått å utbedre Brevikstrømmen i 2006, men denne utbyggingen i handlingsprogrammet er nå flyttet ut til 2008. Disse medlemmer ønsker at dette prosjektet skal flyttes frem og startes opp i 2006.

Disse medlemmer vil også at man bygger ut innseilingen til Ulvan som lå inne i Kystverkets handlingsprogram for 2006, men som i Regjeringens forslag er tatt ut av budsjettet for 2006.

Disse medlemmer vil videre at arbeidet med utdypingen av Strand havn starter opp i 2006.

Disse medlemmer vil også at Stad skipstunnel skal startes opp i løpet av 2006, og viser i denne forbindelse til statsbudsjettet samt sine generelle merknader.

Disse medlemmer har merket seg at konsekvensutredning og kostnadsberegning for alternativ seilingsled til Bergen indre havn foreligger, men at prosjektet ikke er prioritert av Kystverket.

Disse medlemmer viser til at slik alternativ seilingsled var en forutsetning for bygging av Askøybrua som for lengst er bygget og nå på det nærmeste også nedbetalt.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet 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. I tråd med dette foreslår disse medlemmer en økning av post 45 som øremerkes gjenoppbygging av hoveddepot på Fedje.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Post 46 Trafikksentral Nord-Norge

Komiteen viser til at trafikken langs norskekysten med olje fra Nordvest-Russland til Europa er sterkt økende, både når det gjelder antall skip og tonnasje. Denne økningen forventes å fortsette minst like kraftig i årene framover. 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 74,81 mill. kroner på posten i 2006.

Post 60 Tilskudd til fiskerihavneanlegg

Komiteen har ingen merknader.

Post 70 Tilskudd Redningsselskapet

Komiteen er tilfreds med at Fiskeri- og kystdepartementet og Kystverket vil fortsette samarbeidet med Redningsselskapet. Redningsselskapet utfører viktig sjøsikkerhetsarbeid og utgjør en avgjørende ressurs i sjøredning langs norskekysten. Komiteen er enig i at det gis statlig tilskudd til Redningsselskapet for å dekke en andel av driftsutgiftene forbundet med søke- og redningsaksjoner, samt et gitt beredskapsnivå.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er svært opptatt av å sikre en god og sikker beredskap langs hele kysten. Disse medlemmer er derfor svært bekymret for konsekvensene det vil få for tryggheten og sikkerheten dersom man reduserer bevilgningene til Redningsselskapet. Disse medlemmer estimerer et inntektsstap på rundt 15 mill. kroner som må kompenseres. Hvis ikke, vil driften av selskapet måtte legges vesentlig om i kommende driftsår.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Disse medlemmer forutsetter at det vil bli etablert ro i organisasjonen før den økonomiske tilleggsbevilgningen blir overført.

KAP. 4062 KYSTVERKET

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

5.2 Kap. 1070 og 4070 Samfunnet Jan Mayen**5.2.1 Sammenheng**

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1 (2005-2006)
1070	27,4	27,6	27,66
4070	3,362	3,47	

Kap. 1070 har til og med 2005 omfattet driftsutgifter for navigasjonssystemer og investeringer knyttet til Loran-C-systemet, som er et sivilt radionavigasjonssystem for bruk i Nordvest-Europa. De norske Loran-C stasjonene vil imidlertid bli lagt ned etter 2005. Det vil derfor kun være avviklingskostnadene som bevilges over kap. 1070 i 2006.

Fiskeri- og kystdepartementet samordner budsjettet for driften av Samfunnet Jan Mayen. Samfunnet Jan Mayen omfatter all infrastruktur på øya og det personell som driver denne, og yter i dag tjenester til Loran-C, Det norske meteorologiske institutt, Telenors kystradio og eventuelle andre som har virksomhet på øya.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås post 1 Driftsutgifter bevilget med 16,06 mill. kroner, jf. at forslaget om nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført. Forslaget dekker utgifter til drift av fellesfunksjonene på Jan Mayen.

Bevilgningen på post 71 på 11,6 mill. kroner skal dekke kostnader knyttet til demontering, opprydding og avhending av Loran-C-installasjonene.

5.2.2 Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader og slutter seg til forslaget til bevilgning under kap. 1070 og kap. 4070.

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

I tabellene under de enkelte budsjettkapitlene i St.prp. nr. 1 (2005-2006) er budsjettendringer sett i forhold til saldert budsjett 2005. I tabell side 53 i proposisjonen er det videre gitt en totaloversikt over budsjettendringer i forhold til saldert budsjett, jf. St.prp. nr. 66 (2004-2005) og Innst. S. nr. 240 (2004-2005)

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

6.1 Kap. 1300 og kap. 4300 Samferdselsdepartementet**6.1.1 Sammenheng**

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1 (2005-2006)
1300	129,2	140,2	142,7
4300	2,1	2,1	

Kap 1300 post 1 Driftsutgifter foreslås bevilget med 99,1 mill. kroner for 2006, en økning på 0,8 mill. kroner målt mot salder budsjett 2005. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås posten 1 bevilget med 101,9 mill. kroner, jf. forslaget om nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført.

Post 70 Internasjonale organisasjoner foreslås bevilget med 18,4 mill. kroner for 2006, en økning på 5,4

mill. kroner målt mot salder budsjett 2005. Økningen skyldes bl.a. at Samferdselsdepartementet har overtatt budsjettansvaret for Norges deltagelse i luftfartsorganisasjonene ECAC og ICAO fra Utenriksdepartementet, deltagelse i Det europeiske jernbanebyrået European Railway Agency (ERA), samt en kontingentøkning for Marco Polo-programmet.

Post 71 Tilskudd til trafiksikkerhetsformål mv. foreslås bevilget med 18,5 mill. kroner for 2006, en økning med 0,4 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2005. Trygg Trafikk foreslås tildelt 18,1 mill. kroner, hvilket innebærer en økning på 0,4 mill. kroner sammenlignet med saldert budsjett for 2005. Tilskuddet til Syklistenes Landsforening foreslås videreført med 0,4 mill. kroner for 2006, samme beløp som for 2005.

POST 72 (NY) TILSKUDD TIL SAMFERDSELSBEREDSKAP
FORESLÅS BEVILGET MED 2,2 MILL. KRONER FOR 2006.

I samband med forslaget om å avvikle kap. 1360 Samferdselsberedskap, har Samferdselsdepartementet opprettet post 72 for budsjettering av midler som skal gå til samferdselsberedskap, men som ikke hører hjemme i budsjettet til underliggende etater.

POST 73 (NY) TILSKUDD TIL MEDIE- OG
KOMMUNIKASJONSSENTER

Det foreslås bevilget med 2 mill. kroner i etableringsstøtte til et medie- og kommunikasjonssenter på Vestbanen i Oslo. De totale kostnadene til etablering av prosjektet er anslått til 35 mill. kroner. Prosjektgruppen har søkt staten om 15 mill. kroner i støtte. Etableringsstøtten kan gis over tre år.

6.1.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at bevilgningen til driftsutgifter post 1 dekker lønn, godtgjørelser til 133 ansatte i departementet, samt husleie og diverse utgifter knyttet til drift. Komiteen anmoder departementet om å søke effektiv og rasjonell drift innenfor bevilgede rammer.

Komiteen er udelt positiv til det arbeid Trygg Trafikk og Syklistenes Landsforening gjør og støtter bevilgningene til disse.

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

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til forslag til bevilgning under kap. 1300.

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, jf. rammen for St. prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006), og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

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

AVINOR AS

Komiteen vil bemerke at samferdselsministeren har varslet en gjennomgang av Avinors organisasjon. Komiteen vil understreke at målet for evalueringen må være å ivareta en sikker, punktlig og effektiv luftfart. Komiteen vil understreke at det ikke må være noen tvil rundt det høye sikkerhetsnivået i norsk luftfart. Komiteen vil også understreke at flyplassdrift må sikres langsiktige økonomiske rammebetingelser.

Komiteen har merket seg at Statens havarikommisjon for transport i sin rapport til Samferdselsdepartementet hadde flere merknader knyttet til flysikkerheten. Komiteen forutsetter at disse merknadene blir fulgt opp og at sikkerheten fullt ut blir ivarettatt.

6.2 Kap. 1301 Forskning og utvikling

6.2.1 Sammendrag

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1 (2005-2006)
1301	155,7	166,2	171,2

Som eit ledd i den auka satsinga regjeringa Bondevik II har på forskning, jf. St.prp. nr. 1 (2005-2006), har departementet auka innsatsen på samferdselsforskning med om lag 18 mill. kroner eller i underkant av 20 pst. frå saldert budsjett 2005. Auken vil i hovudsak gå til ulike forskningsprogram i regi av Norges forskningsråd. Programma omfattar tele- og transportforskning, som har stor nytte for næringslivet og befolkninga.

6.2.2 Komiteens merknader

Komiteen peker på at forskningspolitikken speiler samfunnets vilje til å utvikle og ta i bruk ny kunnskap. Forskingen og forskningsbasert kunnskap preger utviklingen og vil bli stadig viktigere i årene som kommer. Så vel næringsliv som offentlig sektor har behov for økt kunnskap. Derfor må vi ha ambisiøse mål for norsk forskningsinnsats i årene som kommer.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Regjeringen foreslår å øke innsatsen på samferdselsforskning med om lag 18 mill. kroner eller i underkant av 20 pst. fra saldert budsjett 2005. Økningen vil i hovedsak gå til ulike forskningsprogram i regi av Norges forskningsråd. Programmene omfatter tele- og transportforskning, som har stor nytte for næringslivet og befolkningen.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til satsingen på samferdselsforskning i regjeringen Bondevik IIs forslag til budsjett for 2006 og er tilfreds med at den nye regjeringen i sitt budsjettforslag velger å videreføre dette.

POST 21 UTREDNINGER VEDRØRENDE MILJØ, TRAFIKKSIKKERHET MV.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at post 21 i saldert budsjett 2005 var på 17,6 mill. kroner. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås post 21 bevilget med 19,0 mill. kroner, jf. forslaget om nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført, og at posten videre foreslås økt med 3,0 mill. kroner.

Flertallet slutter seg til forslag til bevilgning. Flertallet viser ellers til merknader under pkt 7.1.2.

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. Vegstreknings 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 måte å øke trafikksikkerheten på er å bygge nye veger. Disse medlemmer mener derfor at økte bevilgninger til veger også er en viktig faktor for et bedre miljø og mer trafikksikre veger.

Disse medlemmer foreslår en reduksjon i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

POST 50 SAMFERDSELSFORSKNING

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at post 50 Samferdselsforskning foreslås bevilget 118,7 mill. kroner for 2006. Saldert budsjett 2004 var 100,4 mill. kroner. Midlene er tenkt fordelt med 41,1 mill. kroner til transportforskning, 72,1 mill. kroner til teleforskning, samt 5,5 mill. kroner som delfinansiering av egenandel når forskningsinstituttene i Norges forskningsråd deltar i prosjekter i EUs 6. rammeprogram for forskning.

Flertallet slutter seg til forslag til bevilgning.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at Fremskrittspartiet satser på økt offentlig innsats gjennom økt økning 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 for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

POST 70 TILSKUDD TIL RASJONELL OG MILJØVENNLIG TRANSPORT

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at post 70 Tilskudd til rasjonell og miljømessig transport mv. foreslås bevilget med 22,3 mill. kroner for 2006, en reduksjon på 0,3 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2005. Midlene skal gå til forsøk med alternative drivstoff og miljøvennlig teknologi.

Flertallet slutter seg til forslag til bevilgning.

Flertallet imøteser den gjennomgang som Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet er i ferd med å gjennomføre for å nærmere definere lavutslippsbiler.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Soria Moria-erklæringen hvor det heter at Regjeringen vil arbeide aktivt for å utvikle og øke bruken av miljøvennlige kjøretøy, gjennomføre utskifting av riksvegferjer med nye gassferjer, og støtte utvikling av hydrogen som energibærer i transportsektoren. Flertallet vil i den anledning vise til Hynor-prosjektet, et nasjonalt utviklingsprosjekt for å fremme utnyttningen av hydrogen i norsk transportsektor ved å bygge ut en hydrogenrete mellom Oslo og Stavanger.

Flertallet viser også til at det skal igangsettes et introduksjonsprogram for bruk av biodrivstoff i tråd med EU-direktiv 2003/30/EF. Flertallet ber Regjeringen prioritere dette arbeidet.

Flertallet viser til Soria Moria-erklæringa der det står at Regjeringen vil innføre virkemidler som gjør det lønnsomt å velge lavutslippsbiler. Virkemidler som kan være aktuelle er tilgang til kollektivfeltet, gratis passering i bomringen og redusert engangsavgift.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil vise til regjeringen Bondevik IIs brede satsing på miljøvennlig transport. Regjeringen Bondevik II har støttet en rekke forsøk med alternative drivstoffer og miljøvennlig teknologi. Disse medlemmer vil understreke at Hynor-prosjektet har utgjort et viktig element i denne sammenheng.

Disse medlemmer vil også vise til at arbeidet med en nasjonal satsing på biodrivstoff allerede er igangsatt av regjeringen Bondevik II.

Disse medlemmer vil peke på målet med nullutslipp i transportsektoren som en viktig miljøpolitisk visjon i samferdselssektoren. Disse medlemmer understreker behovet for å utarbeide en strategi for raskest mulig overgang til hydrogen og andre nullutslippsløsninger i transportsektoren. Det vises til regje-

ringen Bondevik IIs satsing på forskning på nullutslippsteknologi og hydrogen. Målet bør være avgiftsfritak for kjøretøy med hydrogen som drivstoff, på linje med dagens fritak for el-biler.

Disse medlemmer mener Norge bør ta mål av seg til å være det første land i verden hvor hydrogenkjøretøy blir et reelt alternativ for vanlige bilbrukere. Det vises til Bondevik-regjeringens forsøk med elbilkjøring i kollektivfelt. Disse medlemmer mener at Norge skal utnytte sin posisjon som energinasjon til å bli en storeksportør av hydrogenteknologi til verdensmarkedet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at en raskere utskifting av bilparken vil føre til at større deler av bilparken vil være utstyrt med motorer som er utviklet med den best mulige motorteknologi. For å nå et slikt mål må det særnorske avgiftsnivået på personbiler reduseres drastisk. Disse medlemmer viser til forslag og merknader i Budsjett-innst. S. nr. 1 (2003-2004).

Disse medlemmer mener at midler som brukes innen denne posten vil ha liten eller ingen innvirkning på fremtidens drivstoff eller motorteknologi, og viser til at dette arbeidet utføres av private bedrifter i tilknytning til utvikling av ny motorteknologi og drivstofftyper.

Disse medlemmer viser også til at bedre veger gir sikrere og raskere fremkommelighet samt mer rasjonell og miljøvennlig transport.

Disse medlemmer foreslår en reduksjon i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

POST 71 TILSKUDD TIL ARBEIDS- OG UTDANNINGSREISER FOR FUNKSJONSHEMMEDE

Komiteen viser til at post 71 Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede foreslås bevilget med 11,2 mill. kroner for 2006, en reduksjon med 4,5 mill. kroner i forhold til saldert budsjett 2005. I 2005 inkluderte posten om lag 5 mill. kroner i tilskudd til infrastrukturiltak for å bedre tilgjengeligheten til kollektive transportmidler, i tillegg til tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede. Sistnevnte midler er overført til BRA-programmet i 2006.

Komiteen slutter seg til forslag til bevilgning.

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 vil i den anledning spesielt vise til Lysaker stasjon, hvor universell utforming ikke er ivarettatt til tross for at Stortinget har som målsetting å ta utgangspunkt i universell utforming i sine prosjekter.

Komiteen ser det som en selvfølge at offentlig transport skal være tilgjengelig for alle uavhengig av funksjonsdyktighet. Komiteen er glad for at Regjeringen følger opp dette prinsippet som har vært gjenstand for full politisk enighet i mange år.

6.3 Kap. 1310 Flytransport

6.3.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)
1310	444,00	480,6

Til post 70 kjøp av innenlandske flyruter som ikke er lønnsomme er det budsjettert med 480,6 mill. kroner, en økning på 36,6 mill. kroner eller 8,2 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2005.

Forslaget er basert på dagens anbudskontrakter som for store deler av rutenettet løper ut 31. mars 2006. Nye anbudskontrakter for dette rutenettet vil gjelde for perioden 1. april 2006-31. mars 2009.

Det knytter seg usikkerhet til hvordan endrede rammebetingelser for luftfarten slår ut på tilskuddet for 2006, jf. grunnlaget for økt bevilgning i Revidert budsjett for 2005.

6.3.2 Komiteens merknader

Komiteen vil peke på behovet for et godt utviklet kortbanenett for at folk skal kunne bo og leve i hele landet. Mange lokalsamfunn er helt avhengig av at kortbanerutene fungerer godt og trygt både for syketransport og ambulansetjenester, men også for næringslivet og bosetting i distriktene.

Komiteen har merket seg økningen på 36,6 mill. kroner eller 8,2 pst. sammenliknet med saldert budsjett 2005 til kjøp av innenlandske flyruter som ikke er lønnsomme.

Komiteen vil ha en samferdselspolitikk for hele landet. Dette inkluderer også flytrafikk. Både kortbanenettet og stamrutenettet er en viktig del av infrastrukturen i landet. Det skal sikres et flyplassnett som gir et tidsmessig tilbud i alle deler av landet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, understreker betydningen av ordningen med at overskuddsflyplasser betaler for at de ulønnsomme flyplassene skal videreføres.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at det er nødvendig med en ny samlet plan for utviklingen av luftfarten i Norge som oppfølging av Norsk luftfartsplan 1998-2007, jf. St.meld. nr. 38 (1996-1997), og viser til eget forslag om dette.

Disse medlemmer peker på at fortsatt bruk av anbudskontrakter for rutenettet må sikre effektiv konkurranse mellom selskapene.

6.4 Kap. 1311 Tilskudd til regionale flyplasser

6.4.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)
1311	53,4	16,6

Til post 70 Tilskudd til Avinors regionale flyplasser foreslås det ikke bevilgning for 2006. Dette innebærer at trafikkinntektene og kommersielle inntekter i sin helhet skal dekke underskuddet på de regionale lufthavnene. Avinors økonomiske utvikling er for tiden positiv. Dette henger både sammen med virkningene av pågående omstillingsarbeid og trafikkvekst.

Post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser foreslås bevilget med 16,6 mill. kroner for 2006, en økning på 3,2 mill. kroner sammenlignet med saldert budsjett 2004. Økningen henger bl.a. sammen med behov for oppgradering av utstyr, økte lønns- og opplæringskostnader og en mer reell fordeling av Avinors kostnader knyttet til tjenesten.

I Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004-2005) bes det om at Stortinget blir orientert om innføring av satellittbasert innflygingssystem på de regionale flyplassene. Avinors styre har vedtatt, under forutsetning av at de tekniske løsningene blir godkjent av Luftfartstilsynet, at det kan legges til grunn en utbyggingstakt for bakkestasjonene innenfor en ramme på 50 mill. kroner pr. år. Avinor opplyser at en utbygging på alle regionale lufthavner vil kunne ferdigstilles i 2008 innenfor en samlet kostnadsramme på om lag 150 mill. kroner.

6.4.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at det ikke foreslås bevilgning til Avinors regionale flyplasser for 2006 (post 70).

Komiteen har videre merket seg at post 71 Tilskudd til ikke-statlige flyplasser økes med 3,2 mill. kroner sammenliknet med saldert budsjett 2005.

Komiteen viser til komiteens merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) der sentrale mål for luftfartspolitikken er trukket opp. Komiteen vil understreke at viktige målsettinger er bl.a. å opprettholde sysselsetting og bosetting i distriktene ved å sikre befolkningen og næringslivet i distriktene rask og effektiv tilgang til regionale sentra, med videre forbindelser til andre landsdeler. Sikkerheten skal ha høyeste prioritet i alle deler av luftfarten.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Soria Moria-erklæringen der det heter at man vil opprettholde dagens flyplasstruktur, såfremt det ikke er uttrykt ønske lokalt om å legge ned en flyplass. Dette må i tilfelle skje etter en grundig prosess hvor alle berørte blir hørt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er innforstått med at post 71 dekker et AFIS-tilskudd til ikke-statlige flyplasser med rutetrafikk. Disse flyplassene representerer også en viktig del av den totale flyovervåkings- og informasjonstjenesten overfor luftfarten, derfor er dette driftstilskuddet berettiget. Disse medlemmer vil i tillegg be om at Regjeringen også vurderer å delta med investeringstilskudd til tårn/byggingmessige innretninger, som må

til for å ivareta en forsvarlig utøvelse av virksomheten. Disse medlemmer ber om at Regjeringen kartlegger behovet for dette, og kommer tilbake til Stortinget med saken på en egnet måte.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet 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.

6.5 Kap. 1313 og 4313 Luftfartstilsynet

6.5.1 Sammendrag

Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)	(i mill. kroner)
			St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1 (2005-2006)
1313	179,8	163,7	169,1
4313	90,6	93,5	

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås et utgiftsbudsjett på 169,1 mill. kroner, jf. forslaget om nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført. Utgiftsbudsjettet for Luftfartstilsynet totalt går betydelig ned fra saldert budsjett 2005 på grunn av lavere flytteutgifter i samband med flyttingen av Luftfartstilsynet til Bodø.

Luftfartstilsynets inntektsbudsjett (kap. 4313 post 1 Gebyrinntekter) er foreslått til 93,5 mill. kroner, en økning med 3,2 pst. sammenlignet med saldert budsjett 2005.

Luftfartstilsynet har i lengre tid arbeidet med nye sikkerhetskrav som kan medføre et betydelig investeringsbehov på flere flyplasser. Samferdselsdepartementet vil vurdere lufthavnstrukturen når konsekvensene av sikkerhetskravene foreligger.

6.5.2 Komiteens merknader

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

Komiteen viser til at flytransport er en meget sikker transportform. Komiteen understreker at Luftfartstilsynets hovedoppgave er å kontrollere sikkerheten i norsk luftfart. Komiteen vil peke på at Luftfartstilsynet hele tiden skal fungere tilfredsstillende, slik at tilsynet sammen med flyselskapene og Avinor AS fortsatt kan sørge for flysikkerhet på internasjonalt toppnivå.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Luftfartstilsynets hovedoppgave er å styrke flysikkerheten i norsk luftfart. Flertallet viser videre til de store omstillinger som har funnet sted, og

som fortsatt finner sted, innenfor norsk og internasjonal luftfart både for operatører og for myndigheter. Flertallet understreker at denne omstillingsprosessen gjør det nødvendig med sterk fokus på flysikkerhet.

Flertallet understreker at flysikkerhet omfatter både styring av flytrafikk og sikkerhetstiltak ved lufthavnene. Flertallet minner også om at når Stortinget på ulike måter tidligere har behandlet saker som er knyttet til omstilling innenfor norsk luftfart, så har samtlige partier tydelig presisert at høy flysikkerhet har førsteprioritet også under arbeid med omstilling. Flertallet understreker at et velfungerende og aktivt tilsyn er en nødvendig forutsetning for å opprettholde et høyt nivå på flysikkerhet i norsk luftfart, og at Stortingets presiseringer om flysikkerheten forutsettes å ligge til grunn for dette arbeidet.

Flertallet viser til at Luftfartstilsynet i løpet av året 2006 skal ha gjennomført full flytting til Bodø. Også gjennom Luftfartstilsynets egen omstilling gjennom flytting forutsetter flertallet at tilsynsarbeidet gjennomføres med høy intensitet og kvalitet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet forutsetter at flytting gir omorganisering- og effektiviseringseffekter under full ivaretagelse av forsvarlig tilsynsarbeid. Disse medlemmer legger til grunn at dette også gir seg utslag i reduserte driftsutgifter.

Disse medlemmer foreslår en reduksjon under post 1 Driftsutgifter, jf. rammen for St. prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006), og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Disse medlemmer har videre merket seg at flyttekostnadene hittil har ligget lavere enn bevilgningene og foreslår derfor en reduksjon av anslaget på overførbare flyttekostnader på post 22 Flytteutgifter med 5 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til Rapport SL RAP 35/2005 Flysikkerhet i norsk luftfart under omstilling, avgitt 5. august 2005. Disse medlemmer har merket seg en rekke kritiske merknader til mange av aktørene i norsk luftfart, særlig Avinor AS. Disse medlemmer forutsetter at Luftfartstilsynet aktivt og omfattende følger opp rapporten. Disse medlemmer forutsetter avmelding på egnet måte til Stortinget om dette arbeidet. Disse medlemmer forutsetter videre at behov for styrking av Luftfartstilsynets ressursituasjon og fullmakter/sanksjoner vurderes i forbindelse med Revidert nasjonalbudsjett.

Disse medlemmer forutsetter også her at flytting gir omorganisering- og effektiviseringseffekter under full ivaretagelse av forsvarlig tilsynsarbeid.

Disse medlemmer foreslår derfor en reduksjon under post 22 Flytteutgifter, jf. rammen for St. prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006), og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

KAP 4313

Komiteen har ingen merknader og støtter forslaget til bevilgning.

6.6 Kap. 1314 Statens havarikommisjon for transport

6.6.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1 (2005-2006)
1314	31,8	30,6	32,3

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås budsjett for Statens havarikommisjon for transport bevilget med 32,3 mill. kroner, jf. forslaget om nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført.

Statens havarikommisjon for transport har som oppgave å undersøke hendelser og ulykker i sivil luftfart, undersøke ulykker og alvorlige hendelser innen jernbanesektoren, samt å undersøke ulykker og alvorlige hendelser i vegsektoren. Det arbeides også med å inkludere sjøfartssektoren.

6.6.2 Komiteens merknader

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet forutsetter at Havarikommisjonen, under oppbygging av utvidet ansvarsområde der nye oppgaver kommer til, har fokus også på effektiv organisering.

Disse medlemmer viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006).

Disse medlemmer forutsetter en melding til Stortinget i 2006 om ressursituasjonen når kommisjonens ansvarsområde utvides til også å omfatte sjøfart.

Disse medlemmer ber Regjeringen inkludere status for samtlige tilsyn innenfor komiteens ansvarsområder i meldingen.

6.7 Kap. 4312 Oslo Lufthavn AS

6.7.1 Sammendrag

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)
4312	-	389,0

Med bakgrunn i vilkår i låneavtalen (jf. statslån til Oslo Lufthavn AS) er det lagt til grunn avdrag i 2006 på 389 mill. kroner.

6.7.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at 90-postane vert behandla av finanskomiteen utafor rammesystemet, jf. Budsjett-innst. S. nr. 6 (2005-2006).

6.8 Kap. 5619 Renter av lån til Oslo Lufthavn AS**6.8.1 Sammenheng**

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)
5619	402,6	338,6

Med bakgrunn i vilkår i låneavtalen er det lagt til grunn at renter av statens lån til Oslo Lufthavn AS vil utgjøre 338,6 mill. kroner.

6.8.2 Komiteens merknader

Komiteen har ingen merknader.

6.9 Kap. 5622 Aksjer i Avinor AS**6.9.1 Sammenheng**

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)
5622	50,0	40,0

Basert på foreløpig resultatanslag for 2005, foreslår Regjeringen et utbytte på 40 mill. kroner. Endelig utbytte i Avinor AS fastsettes av selskapets generalforsamling.

Effektiviseringstiltakene, sammen med en trafikkvekst som forventes å vedvare, innebærer at Avinors økonomi for tiden er god. I 2004 fikk konsernet Avinor et resultat etter skatt på 463 mill. kroner mot et underskudd på 577 mill. kroner i 2003. Avinor utbetalte et utbytte på 151,5 mill. kroner til staten for regnskapsåret 2004, basert på et resultat i morselskapet på 379 mill. kroner.

Høsten 2005 vil Samferdselsdepartementet få gjennomført en ekstern verdivurdering av selskapet. Verdivurderingen vil blant annet danne grunnlaget for neste eiermelding om Avinor, som etter planen vil bli lagt fram for Stortinget i 2006.

6.9.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at forslaget vert behandla av finanskomiteen under rammeområde 24, jf. Budsjett-innst. S. nr. 1 (2005-2006), og har elles ingen merknader.

6.10 Kap. 1320 og 4320 Statens vegvesen**6.10.1 Sammenheng - Generelt**

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)	St.prp. nr.1 med Tillegg nr. 1 (2005-2006)
1320	12 830,3	12 678,4	13 655,3
4320	379,3	328,3	

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås kap. 1320 økt med totalt 976,9 mill. kroner, jf. forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført med 698,9 mill. kroner og videre en økning på 278,0 mill. kroner under ulike poster.

Kapittel 4320 Statens vegvesen foreslås bevilget med 328,3 mill. kroner for 2006. Dette er en reduksjon på 13,4 pst. i forhold til saldert budsjett 2005.

Departementet legger ifølge St.prp. nr. 1 (2005-2006) vekt på at gevinstene fra konkurranseutsettingen og omorganiseringen etter hvert kommer for fullt.

Total effektiviseringsgevinst for Statens vegvesen ifølge St.prp. nr. 1 (2005-2006) er beregnet til om lag 680 mill. kroner i 2006. Beregningene viser at den forutsatte effektiviseringsgevinsten for etaten samlet på 850 mill. kroner i 2007 blir nådd.

6.10.1.1 GENERELLE MERKNADER

Komiteen mener at godt utbygde veger er en nødvendig rammebetingelse for å kunne opprettholde strukturen i bosettingen og næringslivet.

Komiteen vil øke bevilgningene til vegformål.

Komiteen vil peke på at det må satses offensivt på det øvrige riksvegnettet for å utløse større verdiskaping. Komiteen vil videre peke på at det også er behov for opprusting av fylkesvegene.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre vil understreke at konkurranseutsettingen av produksjonsvirksomheten til Statens vegvesen er et godt eksempel på at konkurranse i samferdselssektoren kan bidra til et bedre tjenestetilbud for brukerne og mer effektiv ressursbruk.

Disse medlemmer viser til at omstilling, modernisering og konkurranseutsetting innenfor Statens vegvesen gjør at det innen 2008 kan spares rundt 850 mill. kroner årlig, noe som gir mer penger å bygge veg for. Prisene har sunket med mellom 10 og 15 pst. Beparelse kommer både fra den interne effektiviseringen i Statens vegvesen og fra konkurranseutsettingen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sine merknader og forslag i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) om Nasjonal transportplan 2006-2015.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet i sitt alternative forslag til statsbudsjett for 2006 følger opp partiets omfattende satsing på vegsektoren.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

6.10.2 Post 23 Trafikktilsyn, drift og vedlikehold av riksveger m.m.**6.10.2.1 SAMMENHENG**

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås post 23 økt med totalt 431,2 mill. kroner, jf. forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) fore-

slås tilbakeført med 356,2 mill. kroner og videre en økning på 75,0 mill. kroner under posten.

I handlingsprogrammet 2006-2009 er det lagt opp til å styrke innsatsen til trafikksikkerhet på trafikant- og kjøretøyområdene.

6.10.2.2 KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Flertallsregjeringens forslag om å øke bevilgningen med til sammen 75 mill. kroner sammenliknet med St.prp. nr. 1 (2005-2006). Av dette beløpet skal 70 mill. kroner benyttes til asfaltering, som vil gi om lag 150 km ekstra med asfalt. For å bedre trafikksikkerheten vil Flertallsregjeringen videreutvikle og forsterke innsatsen knyttet til automatisk trafikkkontroll (ATK), blant annet med 5 mill. kroner under denne posten.

Flertallet viser til at Samferdselsdepartementet midlertidig har stanset nedleggelsene av trafikkstasjonene og endringen i tjenestetilbudet. Flertallet merker seg at departementet har bedt Vegdirektoratet utrede konsekvensene for trafikksikkerhet, tilgjengelighet og service for brukerne ved videre omlegging av tjenestetilbudet.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre foreslår en økning på ytterligere 50 mill. kroner i forhold til St.prp. nr. 1 (2005-2006).

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet 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 mer enn 11 mrd. kroner, og dette er helt uakseptabelt.

Disse medlemmer ønsker å satse på økt vedlikehold og infrastruktur på veg og vil derfor øke rammen for budsjettet 2006. Dertil kommer også et stort løft i riksveginvesteringene, se post 30.

Disse medlemmer erkjenner at et godt utbygd samferdselstilbud er en av de viktigste faktorene for at samfunnet skal kunne fungere. Uten et godt utbygd infrastrukturnett vil det være umulig for bedrifter og enkeltpersoner å etablere seg og bo rundt omkring i landet. Det framlagte budsjett tilfredsstiller på ingen måte slike målsettinger.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St. prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

6.10.2.3 POST 24 - GRUSVEGPAKKE

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet 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 skall-

dyr og andre viktige eksportprodukter som har vegtransport som eneste alternativ.

Disse medlemmer mener at et eksempel på et slikt område er Hitra, hvor det fremdeles er rundt 50 km dårlige fylkesveger i form av grusveger, i en region hvor kommunene Snillfjord, Hitra og Frøya med 4 pst. av fylkets befolkning produserer over 40 pst. av de totale verdiene som eksporteres fra Sør-Trøndelag. Sammen med en nødvendig utbygging av rv 714 fra Fillan/Sunde til Orkanger, kan den type ekstra grusvegbevilgninger bidra til en langt bedre vegstandard, og dermed kunne være med på å bidra positivt til fortsatt vekst i næringen og sikring av arbeidsplassene i disse utkantstrøk.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

6.10.3 Post 29 Vederlag til OPS-prosjekt

6.10.3.1 SAMMENDRAG

Det foreslås bevilget 258,4 mill. kroner i 2006.

6.10.3.2 KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, er fornøyd med Regjeringens initiativ om prosjektfinansiering, og ønsker at utredningen av prosjektfinansiering inkl. lånefinansiering skal gjennomføres så raskt at et slikt system kan inngå i finansieringen av prosjekter for budsjettet for 2007.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Stortinget vedtok tre OPS-prøveprosjekter hvor det første sto ferdig i juni 2005. Flertallet viser til at forutsetningene ved prøveprosjekt med OPS-finansiering var at det skulle foretas en grundig evaluering av denne finansieringsformen for infrastrukturprosjekter når det er inngått kontrakt på de siste av prøveprosjektene.

Flertallet viser blant annet til at renta til private låntakere er høyere enn hvis staten skulle stått som låntaker eller at staten selv skulle lånt ut penger til prosjektet, og imøteser en vurdering av dette i forbindelse med den evaluering som skal gjennomføres.

Flertallet peker samtidig på viktigheten av å sørge for at infrastrukturprosjekter blir tilført tilstrekkelig kapital slik at disse kan utbygges mest mulig sammenhengende og rasjonelt.

Flertallet ser derfor behov for at departementet ser på en prosjektfinansiering som sikrer en mest mulig sammenhengende og rasjonell utbygging.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre har merket seg at det første av foreløpig tre OPS-prøveprosjekter, ble ferdig i juni 2005, i god tid før den stipulerte ferdigstillingsdato. Erfaringene så

langt kan tyde på at OPS-løsningen gir raskere gjennomføring og forutsigbare kostnader, også for drift og vedlikehold. Disse medlemmer, også kjent med at internasjonale erfaringer har vist effektiviseringsgevinster alt i alt på 15 pst.

Disse medlemmer ser fram til evalueringen som departementet tar til orde for, men vil på bakgrunn av kjente resultater allerede nå signalisere en positiv holdning til å vurdere flere OPS-prosjekter. Disse medlemmer mener at offentlig-privat samarbeid (OPS) bør vurderes som anskaffelsesform på prosjekter hvor det er vesentlige samfunnsøkonomiske gevinster ved en raskest mulig gjennomføring, og der krav til standard på fremtidig drift og vedlikehold er uomtvistelig.

Disse medlemmer understreker viktigheten av å satse på gode veger blant annet for å redusere avstandsulemper og redusere antallet trafikkulykker. Det er store utfordringer knyttet til både å bygge og vedlikeholde veger.

Disse medlemmer mener derfor det er behov for nye løsninger, 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 er også positive til at det vurderes bruk av prosjektbevilgning i tråd med innspill fra Statens vegvesen, og bruk av OPS i forbindelse med gjennomføring av slike prosjekter.

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.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre finner det ikke i denne omgang riktig å gå inn på nye konkrete enkeltprosjekt i denne sammenheng.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan hvor disse medlemmer understreket viktigheten av OPS-prosjekter. Ressursene blir på denne måte utnyttet mer effektivt. Disse medlemmer vil peke på at erfaringene med de første prøveprosjektene er meget bra. En tidlig ferdigstillelse ved OPS-prosjekter gir blant annet tids-, fremkommelighets-, sikkerhets- og miljøgevinster.

Disse medlemmer viser til at eksempler på stamvegprosjekter som kan forseres ved bruk av OPS-modellen kan være:

- E18 Mosseveien i tunnel (Oslo)
- E18 Vestfold/Telemark
- Rv7 Sokna-Ørgenvika (Buskerud)
- E6 Helgelandskrysset (Nordland)
- E18 Vestkorridoren Oslo-Asker (Akershus)
- E16 Arnatunnelen (Hordaland)
- E6 Parsell Sluppen-Stavne (Sør-Trøndelag).

Disse medlemmer ønsker også at man vurderer mulighetene for å igangsette mindre OPS-prosjekter med geografisk spredning.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St. prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

6.10.4 Post 30 Riksveginvesteringer og post 60 Forsøk

6.10.4.1 SAMMENDRAG

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) er det til riksveginvesteringer inkl. Bjørvika og forsøk, avsatt om lag 5,2 mrd. kroner, en økning på om lag 4,5 pst. I tillegg er det forutsatt stilt til disposisjon om lag 3,7 mrd. kroner i annen finansiering, om lag på samme nivå som i 2005. Innenfor forslaget for 2006 er det lagt vekt på å sikre rasjonell anleggsdrift for igangsatte prosjekter både på stamvegnettet og øvrig riksvegnett. I tillegg er det lagt vekt på å følge opp statens forpliktelser i inngåtte bompengeaftaler og de tiltakene som har størst positiv effekt på trafiksikkerheten.

For både 2005 og 2006 er det forutsatt stilt til rådighet om lag 3,4 mrd. kroner fra bompengeselskapene.

Pr. 1. januar 2006 vil bindingene knyttet til fullføring av igangsatte prosjekter utgjøre om lag 18,7 mrd. kroner, hvorav om lag 10 mrd. kroner skal dekkes ved statlige midler (omfatter også post 31 og post 35). Med budsjettforslaget for 2006 utgjør bindingene knyttet til fullføring av igangsatte/vedtatte prosjekter om lag 15,8 mrd. kroner, hvorav om lag 9,5 mrd. kroner skal dekkes ved statlige midler. Inkl. refusjonsforpliktelser, vil de totale bindingene pr. 1. januar 2007 utgjøre om lag 16,5 mrd. kroner.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås post 30 og post 60 økt med totalt 433,5 mill. kroner, jf. forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført med 308,5 mill. kroner og videre en økning på 125,0 mill. kroner under postene.

6.10.4.2 MERKNADER FRA FLERTALL I KOMITEEN

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til at Flertallsregjeringen har økt bevilgningen til post 30 og post 60 med til sammen 125 mill. kroner og viser til St. prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) om fordelingen av disse midlene.

Korridor 1 Oslo-Svinesund/Kornsjø

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, registrerer at regjeringa Bondevik II i sitt budsjettforslag har foreslått å gjøre disposisjoner i henhold til korridoren Oslo-Svinesund som innebærer en omfordeling av investeringsmidler fra Østfold til Akershus.

Flertallet vil understreke at dette vil få konsekvenser for det statlige bidraget i Østfoldpakka, og ber om at dette blir vurdert i forbindelse med en revisjon av Østfoldpakka.

Korridor 6 E136 Dombås-Ålesund

Komiteen viser til at rv 15 Strynefjellet og rv 63 Geirangervegen har vært stengt i flere perioder på grunn av ras og rasfare og at det er satt i gang arbeid med planlegging og gjennomføring av rassikring.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at det er gitt konsesjon for overføringstunnel mellom Breidalsvatnet og Raudalsvatnet i Øvre Otta. Denne utbygginga vil gi ca. 400 000 m³ masse som utbygger har tilbudt Statens vegvesen vederlagsfritt. Flertallet mener at denne massen bør utnyttes til veg- og rassikringsprosjektene på rv 15 og rv 63 mens anleggsarbeidet er i gang i Øvre Otta.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er kjent med at fylkestinget i Møre og Romsdal i sin behandling av Nasjonal transportplan 2006-2015, holder fast på tidligere prioriteringer om at utbedringene i Romsdalen (inkl. Veblungnes) må fullføres før nye prosjekter startes opp. Flertallet forutsetter at fylkestinget sine prioriteringer blir lagt til grunn i videre planarbeid.

Akershus/Oslo

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, 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.

Østfold

Østfoldpakka

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, 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. Flertallet støtter en slik revisjon og ber om at Regjeringen følger opp dette. Det er i denne sammenheng ønskelig at det kan legges opp til mest mulig kontinuerlig utbygging av E18.

Buskerud

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til vegpakke Drammen, og avtale mellom stat, fylke og kommune om gjennomføring av Drammenspakka. Flertallet legger til grunn at Statens vegvesen arbeider videre med prosjektene i tråd med fylkeskommunens prioriteringer.

Sogn og Fjordane

Rv 609 Dalsfjordsambandet

Komiteen har merka seg omtalen av Dalsfjordsambandet i St.prp. nr. 1 (2005-2006).

Komiteen legg til grunn at Statens vegvesen arbeider vidare med prosjektet i tråd med fylkeskommunen sine prioriteringar.

6.10.4.3 MERKNADER FRA MINDRETALL I KOMITEEN E39 Kristiansand-Stavanger-Bergen

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre peker på viktigheten for at OPS-prosjektet E39 Handeland-Feda, betegnet "Listerpakken", fullføres. E39 er fullfinansiert, men det gjenstår bevilgninger på ca. 200 mill. kroner for at alle elementene i Listerpakken er fullfinansiert. Dette gjelder utbedring av rv 465 fra Farsund til nytt kryss ved E39, samt eliminering av rasfare ved delvis omlegging av rv 43 mellom Lyngdal og Farsund.

Disse medlemmer mener at uten fullførelsen av disse to siste delprosjektene, vil ikke intensjonen i Listerpakken om ett felles arbeids- og boligmarked mellom kommunene i Listerregionen kunne oppnås.

Disse medlemmer vil også prioritere oppstart av utbyggingen av E39 på strekningen Svevatjørn-Rådaalen inklusive kryssløsning i Laguneområdet.

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

Disse medlemmer vil vise til at i et land som Norge, med lange avstander og spredt bosetting, vil et godt utbygd vegnett med høy standard være avgjørende for at næringsliv, skal kunne fungere på en effektiv måte.

Disse medlemmer ser på mulighetene som det enkelte individ har til bruk av bil, både til arbeidsformål og til rekreasjon, som positivt, og noe som bedrer den enkeltes livskvalitet. I konkurranse med jernbane har bilen overlegne konkurransefortrinn - det kan her nevnes hurtighet, fleksibilitet, og ikke minst økonomi. Dette gjelder både for person- og godstransporten.

Disse medlemmer vil vise til at Norge som et land med lange avstander og spredt bebyggelse, burde for å utligne ulempene med å ligge langt fra markedene, ha et bedre utbygd vegnett enn andre land. Dessverre er det motsatte tilfellet.

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

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 foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Disse medlemmer viser ellers til tabellene som viser fordeling av økningen av riksvegmidler på stamvegruter og til fylkesfordelt ramme, jf. pkt. 3.2.3 Generelle merknader fra Fremskrittspartiet.

Korridor 1 - E6 Riksgrensen/Svinesund-Oslo

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

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

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 kl 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 er meget positive til at strekningen Svingenskogen-Åsgård nå blir bygget som firefelts motorveg klasse A.

Disse medlemmer ønsker at nødvendige ressurser blir tilført flaskehalsen på E6 Vinterbru-Assurtjern slik at hele strekningen gjennom og fra Oslo by til Svinesund blir en firefelts motorveg klasse A, som da kan betjene dagens store trafikk.

Disse medlemmer viser også til fraksjonens merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) om Nasjonal transportplan.

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

Disse medlemmer foreslår en kraftig økning i satsningen på vegsektoren og viser til Fremskrittspartiets alternative budsjett. Disse medlemmer følger opp Fremskrittspartiets forslag til utbedringer av korridor 1 med midler.

Korridor 2 - E18 Riksgrensen/Ørje/Magnor-Oslo

Rute E-18 Oslo - Riksgrensen / Ørje

Disse medlemmer viser til at ruten E18 Oslo - Ørje til Stockholm er den nest viktigste hovedforbindelse til utlandet etter korridor 1- E6 Oslo-Svinesund. Vegen 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 utbygging. 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 har merket seg at Statens vegvesen ikke har funnet rom for å prioritere videreføring av E18-utbyggingen i Østfold i første fireårsperiode. Disse medlemmer ser det for øvrig som svært viktig å inngangsette utbedringen av E18 Sekkelsten-Krosby innen denne fireårsperioden.

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. Vegen 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 påpeke at de gjenstående flaskehalsene på vegstrekningen E18 Oslo-Ørje sterkt vil begrense den positive effekten av de øvrige investeringene i korridoren.

Disse medlemmer er av den oppfatning at når strekningen blir ferdigstilt etter Fremskrittspartiets modell, bør fartsgrensen minimum være 100 km/t, eventuelt økes opp til 120 km/t. Disse medlemmer vil minne om at dette er en relativt vanlig fartsgrense i de fleste EU-land.

Disse medlemmer mener at en raskest mulig oppgradering av korridor 2 - E18 Oslo-Ørje til motor-

vegstandard med midtskiller, vil styrke næringslivet og konkurranseevnen i Oslo, Akershus og indre Østfold. Disse medlemmer mener en hurtig ferdigstilling 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.

Disse medlemmer viser til at Fremskrittspartiet har foreslått store tilleggsbevilgninger innen vegsektoren for å realisere de løfter vi har gitt innenfor korridor 2. Disse medlemmer viser i denne sammenheng til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Rute Rv 2 Riksgrensen/Magnor-Kløfta med tilknytninger

Disse medlemmer 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 ferdigstilling 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.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Rv 35 Jessheim-Hønefoss-Hokksund

Disse medlemmer understreker viktigheten av at nødvendig opprustning og utbedringer blir startet opp i 2006 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 og Jevnaker startes opp i planperiodens første del og fullfinansieres av staten.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at store deler av strekningen E18 Oslo-Kristiansand er sterkt trafikkbelastet og ulykkesutsatt. Ruten er også en av de sterkest trafikkerte ruter og er hovedåren mellom Østlandet og Sørlandet.

Disse medlemmer viser til den sterkt økende ulykkestendensen på strekningen og at hele 1/3 av alvorlige ulykker er møteulykker, og ønsker 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 sitt 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 årsgjennsnittstrafikk på 70-80 000.

Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader under kap. 1320, pkt. 6.10.2.2 post 29 Vederlag til OPS-prosjekter.

Disse medlemmer vil også henstille til Regjeringen at Kleivenetunnelen i Drammen vest for E18-broen ved Kobbervikdalen (Frydenhaug-Eik), blir prioritert og ferdigstilles tidligere enn planlagt og beskrevet i St.prp. nr. 1 (2005-2006).

Disse medlemmer ønsker også som en del av trafikkløsningen, å legge inn en ny rv 306 fra Kopstad til Horten sentrum.

Disse medlemmer prioriterer høyt at E18 Drammen-Tønsberg blir en sammenhengende 4-felts motorveg i løpet av de neste 4 år.

Disse medlemmer ser også et sterkt behov for videre utbygging av E18 i Vestfold til Telemark og videre ned til Grimstad.

Disse medlemmer viser også til fraksjonens utførlige merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) om Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer viser til at det på strekningen E18 Foksrød-Sandefjord og til avkjøring Larvik skjer mange og svært alvorlige ulykker. Disse medlemmer vil at denne strekning prioriteres i 2006.

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 2006.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Rv 3 Lier-Drøbak-Vassum

Disse medlemmer understreker viktigheten av at den gjenstående parsell fra Spikkestad/Røyken til E18 i Lier blir startet opp i 2006 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 gjennomgangs-trafikken på E18 Lier-Oslo.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Rv 150 Ulvensplitten-Sinsen

Disse medlemmer finner det oppsiktsvekkende at et så stort prosjekt ikke er fullfinansiert. Rv 50 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.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Korridor 4 Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim

Disse medlemmer 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

Disse medlemmer vil påpeke nødvendigheten av at staten tilleggsbevilger nødvendige midler til disse vegprosjektene uten forlenget bompengerperiode 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 peker spesielt på arbeidet med ombyggingen av Halhjem og Sandvikvåg ferjekai i Hordaland, samt Mortavika og Arsvågen ferjekai i Rogaland.

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.

Disse medlemmer viser til ferjesambandet over Boknafjorden som må vies stor oppmerksomhet i den videre planlegging.

Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader i forbindelse med Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan for denne vegstrekningen.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

E39 Bergen-Ålesund med tilknytninger

Disse medlemmer 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.

Disse medlemmer viser for øvrig til sine merknader i forbindelse med Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan for denne vegstrekning med tilknytninger.

Rv 13 Jøsandal-Voss

Disse medlemmer har merket seg departementets omtale av den planlagte Vossepakka som innehol-

der delvis bompengefinansiering og som kan være aktuell for oppstart av prosjekter med bompengemidler i løpet av første fireårsperiode.

Disse medlemmer 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

Disse medlemmer viser til at Samferdselsdepartementet foreslår en budsjetttramme på 8 mill. kroner for 2006.

Disse medlemmer registrerer at Setesdalspakka ikke har ført til forventningene rundt 100 mill. kroner i brukerfinansiering for hele perioden, mens kostnadsrammen er økt til totalt 350 mill. kroner.

Disse medlemmer mener at disse investeringer bør fullfinansieres over statsbudsjettet da dette prosjektet er av høy prioritet med spesiell henblikk på fraksjonens foreslåtte 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.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Korridor 5 Oslo-Bergen/Haugesund

E134 Drammen-Haukeli-Odda-Haugesund/Bergen

Disse medlemmer viser til sine merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015 om prosjektet E134 Drammen-Haukeli-Odda-Bergen.

Disse medlemmer viser også til at vegtraseen over Haukeli forbinder områder med stor befolknings tetthet på til sammen rundt 2,5 mill. 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 foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

E16 Sandvika-Bergen

Disse medlemmer ser positivt på Stortingets prioriteringer av en økt ramme for 2006 til E16 oppgradering Hamang-Wøyen, Steinsfjordbrua og til strekningen Øye-Borlaug.

Disse medlemmer konstaterer at rammene i første fireårsperiode er altfor knappe, og 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, pkt. 6.10.3.2 - Vederlag til OPS-prosjekter.

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.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Rv 7/52 Hønefoss-Gol-Borlaug

Disse medlemmer understreker den store viktigheten for 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 trafikkuulykker er svært høy, og standarden på ruta er varierende.

Disse medlemmer mener at tiltak for å forbedre trafikksikkerheten må prioriteres, flaskehalser må fjernes og regulariteten på høyfjellet må gjøres best mulig. Deler av rv 52 har dårlig bæreevne og forsterkningsarbeider er nødvendig.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Rv 36 Seljord-Eidanger

Disse medlemmer 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 2006 ikke er gitt plass til vesentlige investeringer utover en del mindre investeringstiltak som tar sikte på helt nødvendige utbedringer, gang- og sykkelveger, trafikksikkerhet 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 bompengesatsning i årene som kommer.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Korridor 6 Oslo-Trondheim med armer til Ålesund og Måløy

Disse medlemmer 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 denne korridor står langt tilbake for den standard den burde hatt, med unntak av i hovedtrekk fra Oslo til Gardermoen/Eidsvoll.

Disse medlemmer viser også til at E6 går gjennom sterkt trafikkerte tettsteder og byer, samt at den er hovedåren mellom Oslo og Trondheim. 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. Verst er det på strekningen Mjøsbua-Øyer.

Disse medlemmer mener at slike ulykker ville en i stor grad ha avverget hvis det var bygget 4-felts 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.

E6 Nordre avlastningsveg

Disse medlemmer mener ny E6 parsell Sluppen-Stavne, inkl. ny Sluppen bru i Trondheim, bør få økt prioritet. Dette kan karakteriseres som Trondheims største trafikale problemområde, hvor 20 000 biler ferdes daglig.

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

Disse medlemmer 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 finner det derfor riktig å bevilge prosjektmidler til ny E6 parsell Sluppen-Stavne inkl. ny Sluppen bru i Nasjonalbudsjettet for 2006, med sikte på at prosjektet får 100 pst. statlig finansiering. I sum er hele prosjektet kostnadsberegnet til 800 mill. kroner.

Disse medlemmer viser til at prosjektkoordinatør Sverre T. Pedersen i Statens vegvesen medgir at det neppe blir noen ny Sluppen-bru før 2015 dersom Trondheim kommune ikke stiller opp med nødvendig egenkapital, noe som betyr at bilistene må betale regningen i form av bompenger.

Disse medlemmer finner trafikksituasjonen rundt Sluppen bru helt uakseptabel, og må løses før 2015.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Rv 15 Otta-Måløy

Disse medlemmer viser til at rv 15 Otta-Måløy er en viktig transportåre mellom E6 i Otta og Vestlandet.

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

Disse medlemmer viser til sine merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

E136 Dombås-Ålesund

Disse medlemmer viser til at E136 Dombås-Ålesund er den viktigste stamvegrute 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 ber om at dette følges opp i denne budsjettperiode.

Disse medlemmer viser for øvrig til de merknader som fremkommer i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2015.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Rv 3 Kolomoen-Ulsberg

Disse medlemmer viser til at rv 3 Kolomoen-Ulsberg er en viktig transportåre nord-sør og en avlastning for godstrafikken langs E6.

Disse medlemmer viser til at rv 3 Kolomoen-Ulsberg mangler mye for at ønsket om planlagt standard på 8,5 m er nådd.

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 foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Rv 4 Oslo - Mjøsbrua

Disse medlemmer viser til at rv 4 Oslo-Mjøsbrua 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 (Groruddalen).

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.

Disse medlemmer 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. Strekningen 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 midtdeler og med ferdigstilleggelse 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.

For øvrig viser disse medlemmer til sine mange merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Rv 70 Oppdal-Kristiansund

Disse medlemmer mener at rv 70 er viktig for næringslivet og bosettingen i denne regionen og at de foreslåtte investeringer er snaue i forhold til de aller nødvendigeste utbedringer.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

E6 Trondheim-Fauske med tilknytninger

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

Disse medlemmer understreker at de viktigste næringer i Nord-Trøndelag som skogbruk, jordbruk og akvakultur og 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 Trøndelags 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 strekningen 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 trafikksikkert 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 envegskjørt delen av E6.

Disse medlemmer viser til at strekningen E6 fra Nord-Trøndelag grense og til Korgenfjellet er av særdeles lav standard, og opprustning bør starte opp i 2006 med snarlig ferdigstillelse. Disse medlemmer viser likeledes til rv 78 fra Mosjøen og til Leirfjorden som også er av særdeles dårlig standard med tunneler hvor det ikke er muligheter 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 bro, og planleggingen bør begynne i 2006 med ferdigstillelse senest i 2009.

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 Tverrlandet og Bodø med lange køer og dårlig fremkommelighet. Dette kan løses med bygging av firefelts veg og en ny bro, og planleggingen bør begynne i 2006 med ferdigstillelse senest i 2009.

Disse medlemmer viser også for øvrig til de mange merknader i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan 2006-2016.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

E6 Nordkjosbotn-Kirkenes med tilknytninger

Disse medlemmer viser til at korridor 8, E6 Nordkjosbotn-Kirkenes er den lengste stamveggruten. 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 ønsker at disse utbedringer av E6 vest for Alta igangsettes 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 2006 og ferdigstilles innen 2009.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Fylkesfordelt ramme

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til det pågående arbeid med å etablere en "Oslopakke 3" som er en samlet plan for utbygging av veger og annen infrastruktur over en periode på 15 år. I premissene fra statlig hold er det hittil lagt opp til en finansiering basert på trafikantbetaling, statlige og kommunale tilskudd.

Disse medlemmer mener at en slik utbygging er et statlig ansvar. Staten bør derfor overta hele ansvaret for "Oslopakke 3" både når det gjelder utbygging og finansiering. Disse medlemmer mener prosjektene bør påbegynnes raskest mulig. Det foreligger allerede reguleringsplaner for E6 syd, Ljabrudialen, og nytt Holmenkryss på rv 150. Disse medlemmer foreslår å starte utbyggingen med disse prosjektene, samt at det igangsettes planlegging av ny sentrumstunnel for T-banen, lokk over E6 i Groruddalen, samt planlegging for øvrig.

Disse medlemmer mener 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 finner det nødvendig å understreke at Fremskrittspartiet fremdeles står fast på at man ikke ønsker en utbygging av Tønsbergpakken fase 1 eller 2 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 også til Dokument nr. 8:6 (2005-2006) om å slette gjelden til alle bompengefinansierte samferdselsprosjekt.

Disse medlemmer viser for øvrig til fremvist fylkesfordelt ramme som følger av Fremskrittspartiets prinsipale budsjett.

Post 60 Forsøk

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag vedr. øvrige poster under kap. 1320 der beløpene økes - spesielt for riksveginvesteringer. 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.

Disse medlemmer mener derfor at det ikke er naturlig å opprettholde egne fylkeskommunale og regionale forsøksordninger innenfor samferdselsområdet.

Disse medlemmer vil derfor at de midlene som i dag ligger i forsøksordningen til forsøkene i BTV, 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.

Disse medlemmer 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.

Disse medlemmene ønsker ikke statlige vegmidler brukt i forsøksordninger der ansvaret overføres til fylkeskommuner og kommuner.

Disse medlemmer foreslår en reduksjon i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

6.10.5 Post 31 Rassikring

6.10.5.1 SAMMENDRAG

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås post 31 økt med totalt 62,2 mill. kroner, jf. forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført med 12,2 mill. kroner og videre en økning på 50,0 mill. kroner under posten.

I tillegg er det lagt til grunn at det benyttes om lag 300 mill. kroner samlet over post 30 og post 60 til øvrige prosjekter og tiltak med rassikringsgevinst. Statlige midler brukt på rassikring vil dermed utgjøre om lag 500 mill. kroner i 2006 ifølge St.prp. nr. 1 (2005-2006).

6.10.5.2 KOMITEENS MERKNADER

Komiteen vil vise til at områder med rasproblemer finnes i de fleste fylker. Komiteen vil peke på den store utrygghetsfølelse som fare for ras skaper, for eksempel ved at skoletransporter daglig må passere rasutsatte strekninger.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Flertallsregjeringen foreslår å øke post 31 med 50 mill. kroner, noe som er en økning på 25 pst. i forhold til St.prp. nr. 1 (2005-2006). Flertallet mener dette er en viktig oppfølging av Soria Moria-erklæringens ambisjon om å øke satsingen på trafikksikkerhet, og da særlig med tanke på å sikre flere veger mot ras.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til den store satsingen på rassikring som ble gjennomført av Regjeringen Bondevik II i forrige periode. Innsatsen mot rassikring ble styrket med over 30 pst., fra i gjennomsnitt

370 mill. kroner i perioden 1998-2001, til i snitt 490 mill. kroner per år i 2002-2005. Over 37 rasutsatte strekninger og 130 rasutsatte punkter ble utbedret i perioden. Disse medlemmer vil videreføre denne satsingen i 2006 og foreslår derfor å øke bevilgningen til post 31 med 25 mill. kroner i forhold til Regjerings forslag til budsjett.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er enige i at rassikring skal gis høy prioritet, men kan ikke se at Regjeringa 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 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 de 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.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St. prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

6.10.6 Post 35 Vegutbygging i Bjørvika

6.10.6.1 SAMMENDRAG

Det foreslås bevilget 360 mill. kroner i 2006. I tillegg er det lagt til grunn at det skal benyttes 310 mill. kroner i bompenger fra Oslopakke 1. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås post 35 økt med 22,0 mill. kroner, jf. forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført.

6.10.6.2 KOMITEENS MERKNADER

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har ingen merknader.

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 projektet ble foreslått bygget som et OPS-prosjekt.

6.10.7 Post 72 Tilskudd til riksvegferjedrift

6.10.7.1 SAMMENDRAG

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) er det foreslått bevilget 1 327 mill. kroner til kjøp av riksvegferjetjenester, en økning på 145 mill. kroner eller 12,3 pst. fra saldert budsjett 2005. Forslaget tilsvarer 26,9 pst. av handlingsprogrammet for 2006-2009.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås post 72 økt med 28,0 mill. kroner, jf. forslag om å øke rabattordning fra 40 pst. til 45 pst. fra 1. mai 2006.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å fremme et eventuelt forslag til nytt takstregulativ for Stortinget i løpet av våren 2006, med sikte på innføring ved årsskiftet 2006/2007.

Departementet forventer et stabilt ferjetilbud i 2006 sammenliknet med 2005, men det endelige tilbudet vil være avhengig av forhandlingene mellom Statens vegvesen og ferjeselskapa. Det er lagt opp til takstauke per 1. januar 2006 på 3 pst.

I 2005 vil om lag 15 ferjesamband bli konkurranseutsatt. Samferdselsdepartementet tar sikte på å lyse ut ytterligere 15-20 ferjesamband på konkurranse i 2006. Tilsvarende antall samband vil årlig lyses ut på anbud i perioden 2007 til 2009 for å oppnå målet om full konkurranseutsetting i løpet av 2009.

6.10.7.2 KOMITEENS MERKNADER

Komiteen viser til at Samferdselsdepartementet tar sikte på å fremme forslag om nytt takstregulativ for Stortinget våren 2006. Komiteen ser positivt på dette, men vil peke på at næringslivet ikke må komme dårligere ut enn tidligere.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, vil vise til Regjeringens forslag om å øke rabattordningen for sonekort og verdikort fra 40 til 45 pst. fra 1. mai 2006. Dette er beregnet å gi en merkostnad på 28 mill. kroner i 2006.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Regjeringen gjennom Soria Moria-erklæringen slår fast at riksvegferjene er en del av vegnettet, og at utgiftene til dem som benytter disse må reduseres.

Flertallet er kjent med at Regjeringen har en pågående gjennomgang av anbud i offentlig sektor. Flertallet ber Regjeringen i den forbindelse vurdere tempo og organisering av anbudsprosessen i riksvegferjesektoren.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet foreslår at kjøp av riksvegferjetjenester trap- pes opp, da riksvegferjene utgjør en meget viktig funksjon i landets infrastruktur med spesiell vekt på distriktene hvor transportkostnadene for næringsliv og befolkning utgjør en stor kostnadsfaktor.

Disse medlemmer henleder oppmerksomheten til de senere års økede utgifter til bomveger slik at kost-

nadene for bedrifter, familier og enkeltpersoner i distriktene er øket dramatisk.

Disse medlemmer ønsker i denne forbindelse å understreke retningslinjene rundt nettoprinsippet i forbindelse med kjøp av transporttjenester.

Disse medlemmer minner om at kjøp av transporttjenester med fly (for eksempel Widerøe) og med båt (hurtigruteselskapene) er basert på nettoprinsippet.

Disse medlemmer legger til grunn at dette nettoprinsipp blir standardisert og benyttet for hele landet og samtlige typer transporttjenester, og at avtaletiden settes for minimum 6 til 10 år som gir en optimal løsning for avskrivninger.

Det innebærer, slik disse medlemmer ser det, at selskapene som får anbud selv styrer både inntekt og utgiftsside når de skal levere avtalte transporttjenester.

Disse medlemmer peker på at nettoprinsippet (bruk av nettokontrakter) gir selskapene direkte mulighet til å tilpasse tilbud etter reisendes behov og reduserer fylkeskommunenes behov for selv å drive detaljert. Disse medlemmer har den senere tid registrert flere eksempler på at ferjeforbindelser opprettholdes i svært lang tid etter at fastlandsforbindelse er åpnet. Det etterlyses sterkere statlig styring og faste prinsipper på hvordan dette skal håndheves.

Disse medlemmer har det syn at riksvegferjer opprettholdes i minst mulig utstrekning parallelt med ny vegforbindelse. De herfra frigitte offentlige midler kan dermed gå til viktige prosjekter andre steder. Disse medlemmer viser til at anbud innen ferjedrift er kommet for kort, og at mulighetene for besparelser ikke på langt nær er tatt ut. Disse medlemmer ber Regjeringen legge langt flere ferjeruter ut på anbud enn gjort hittil.

Disse medlemmer mener at Regjeringen i løpet av planperioden må arbeide for innføring av gratis riksvegferjer med den begrunnelse at staten tar inn langt mer i skatter og avgifter knyttet til bilbruk enn det som blir tilbakeført i form av investeringer og drift til vegtrafikken.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

Disse medlemmer har merket seg signaler fra Regjeringen om innføring av gratis rikvegferjer, og viser til at Fremskrittspartiet gjennom sine merknader til Nasjonal transportplan 2006-2015 støtter et slikt tiltak.

Disse medlemmer ønsker at det igangsettes prøveordning i et fylke med en slik ordning. Disse medlemmer peker på området Sunnhordland som særlig egnet for en slik prøveordning. Området har mange aktuelle ferjestrekninger og ligger i Hordaland fylke der 25 pst. av alle godkjente bompengeprojekt innenfor samferdselssektoren er lokalisert. Dette siste medfører store ekstrakostnader for gods- og persontransport i tillegg til de store ferjekostnadene. Disse medlemmer ber om at opplegg for prøveordning med gratis riksvegferjer utarbeides og fremlegges i Revidert nasjonalbudsjett 2006.

Klassifisering av ferjesamband

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, ber departementet foreta en vurdering av om det er ferjesamband som bør omklassifiseres til riksvegferjesamband, som for eksempel Randsfjordferja og ferjesambandet i Kragerø-skjærgården.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet ber departementet vurdere å omklassifisere Randsfjordferja og ferjesambandet i Kragerø-skjærgården til riksvegferjer.

Gassferjer

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, 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.

Ut ifra disse hensyn ber flertallet Regjeringen vurdere om det bør stilles krav om bruk av naturgass eller annen miljøvennlig teknologi på sambandene som planlegges lagt ut på anbud. Dette gjelder blant annet de sambandene som planlegges lagt ut på anbud i Romsdalsfjorden i løpet av 2005.

Flertallet viser til følgende enstemmige komitémerknad i Innst. S. nr. 228 (2004-2005) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand:

"Komiteen peker på programmet for NO_x-reduksjon med midler som går til tiltak som reduserer utslipp av nitrogenoksider fra skip i norsk kystfart, og at dette programmet bør videreføres, også med statlige midler. Det er positivt at meldingen varsler at Regjeringen vil foreta en ny vurdering av dette programmet."

Flertallet mener det er helt avgjørende for å nå NO_x-reduksjonsmålene i Göteborg-protokollen, at myndighetene og næringene som representerer de største utslippskildene, har en felles forståelse for Norges renomme, og at det bidrar aktivt fra alle parter for å nå disse målene. Flertallet vil i denne sammenheng spesielt framheve riksvegferjene, fordi en i sjøtransporten finner de mest kostnadseffektive løsninger. Dette også i erkjennelsen av at det vil ta svært mange år før hele flåten er fornyet, og eventuelt erstattet med gassframdriftsmaskineri.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Soria Moria-erklæringen hvor det presiseres at dagens riksvegferjer skal erstattes med gassferjer gjennom et samarbeid mellom næringer og myndigheter, slik at utvikling og produksjon skjer i Norge som forsknings- og utviklingsprosjekt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er positive til økt bruk av naturgass, men vil

samtidig påpeke 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.

KAP. 4320 STATENS VEGVESEN

Komiteen har ingen merknader.

6.11 Kap. 1330 Særskilte transporttiltak

6.11.1 Sammen drag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)
1330	362,8	449,5

Samlet budsjettforslag for særskilte transporttiltak er på 449,5 mill. kroner, en økning på 23,9 pst. fra saldert budsjett 2005.

Post 60 Særskilt tilskudd til kollektivtransport foreslås bevilget med 200 mill. kroner for 2006, fordelt på 150 mill. kroner til belønningsordningen for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk i byområdene og 50 mill. kroner til oppstart av en ny tilskuddsordning i forbindelse med tilgjengelighetsprogrammet BRA (Bedre infrastruktur, Rullende materiell, Aktiv logistikkforbedring).

Ordningen med kompensasjon for elavgift for elektrifisert skinnegående transport (post 74) er foreslått avvirket.

Post 70 Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes foreslås bevilget med 249,5 mill. kroner i 2006, en økning på 27,0 mill. kroner i 2006, en økning på 27,0 mill. kroner målt mot saldert budsjett 2005.

6.11.2 Komiteens merknader

POST 60 SÆRSKILT TILSKUDD TIL KOLLEKTIVTRANSPORT

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til etableringen av BRA-ordningen med 50 mill. kroner. Ordningen er tiltenkt tilgjengelighetstiltak for funksjonshemmede. Flertallet 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.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Soria Moria-erklæringen hvor målsettingen er å øke 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. Flertallet viser i den anledning til at samlet budsjettforslag for post 60 er økt med 30 pst. fra saldert budsjett for 2005.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre savner en sterkere satsing på miljøvennlig transport i Regjeringens budsjettforslag. Disse medlemmer ønsker å styrke kollektivtransporten i byer og bynære områder ved å øke belønningsordningen for kommuner og fylker som selv tar initiativ til økt kollektivtrafikk. Disse medlemmer foreslår derfor at det bevilges 75 mill. kroner mer enn Regjeringen legger opp til, totalt 225 mill. kroner til belønningsordningen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at belønningsordningen for bedre kollektivtrafikk og mindre bilbruk i storbyene er sterkt overfokusert og at økningen av denne post 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.

Disse medlemmer foreslår en reduksjon i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

POST 70 KJØP AV SJØTRANSPORTTJENESTER PÅ STREKNINGEN BERGEN-KIRKENES

Komiteen slutter seg til forslaget om å bevilge 249,5 mill. kroner i 2006, en økning på 27,0 mill. kroner målt mot saldert budsjett 2005, til kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes.

Komiteen understreker at Hurtigruta skal være et enhetlig transporttilbud med daglige, helårige seilinger på hele strekningen Bergen-Kirkenes.

Komiteen har merket seg fusjonsplanene mellom de to hurtigruterederiene Ofotens og Vesteraalens Dampskibsselskab ASA (OVDS) og Troms Fylkes Dampskibsselskab ASA (TFDS).

Komiteen viser til at det nye selskapet blir et av Norges tre største reiselivsselskap og ledende innen kollektivtransport til sjøs. Komiteen mener signalene om økt satsing på Hurtigruten nasjonalt og internasjonalt er positive.

POST 74 KOMPENSASJON FOR ELAVGIFT

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til St.prp. nr. 1 (2005-2006) der det foreslås å fjerne kompensasjonen for elavgift for elektrifisert skinnegående trafikk. Flertallet viser til Soria Moria-erklæringen der det slås fast at elavgiften for jernbane skal fjernes. Flertallet viser også til St.prp. nr. 1 (2003-2004) der det heter at Regjeringens forslag om avvikling av elavgiften for produksjonsvirksomhet fra 1. januar 2004 vil bidra til å styrke økonomien for transportformer som bruker strøm, herunder tog og T-bane. Flertallet forutsetter at fjerning av elavgiften også skal omfatte sporvogn og T-bane i lokaltrafikken.

Merverdiavgift på persontransport

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til St.prp. nr. 1 (2003-2004) hvor Regjeringen foreslo å innføre merverdiavgift på persontransport med lav sats, 6 pst., fra og med 1. mars 2004. Innføringen av merverdiavgift på persontrafikk var et tiltak for å styrke satsingen på kollektivtransport. Adgangen til å trekke fra inngående merverdiavgift ville kunne øke de ulike selskapenes transportproduksjon og/eller tilby lavere takster for de reisende.

Flertallet mener det vil være av stor viktighet at persontrafikken fortsatt er omfattet av merverdiavgift-regimet og at merverdiavgiften settes lavest mulig for transportselskapene.

6.12 Kap. 1350 og 4350 Jernbaneverket**6.12.1 Sammendrag**

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1 (2005-2006)
1350	4 270,0	4 396,0	4 545,2
4350	546,418	391,2	

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) er det til kap. 1350 Jernbaneverket foreslått et budsjett på om lag 4,4 mrd. kroner, en økning på 3 pst. sammenlignet med saldert budsjett for 2005.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås det totalt en økning på 151,2 mill. kroner til kapitlet, jf. forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført med 2,2 mill. kroner, og med en netto økning ellers på 147,0 mill. kroner.

POST 22 OMSTRUKTURERINGSKOSTNADER

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) er det satt av 90 mill. kroner til omstillingsarbeidet i Jernbaneverket, jf. post 22. Departementet legger stor vekt på at omstillingen skjer raskt. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås det en reduksjon med 35 mill. kroner under posten. Bevilgningen forutsettes brukt til allerede gjennomførte omstillingstiltak.

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås bevilget 2 895 mill. kroner til drift og vedlikehold i 2006, en økning på 122 mill. kroner eller 4,4 pst. i forhold til saldert budsjett for 2005. Samferdselsdepartementet mener det er viktig å øke vedlikeholdsinnnsatsen for å sikre stabilitet og punktlighet i togtrafikken.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås det totalt en økning på 42,2 mill. kroner til posten, jf. forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeført med 2,2 mill. kroner og med en netto økning ellers på 40,0 mill. kroner.

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) legges det opp til at konkurranseutsetting av vedlikeholdet av jernbanenettet fortsetter i samsvar med forutsetningene i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 2/Budsjett-innst. S. nr. 13 (2004-2005).

Samferdselsdepartementet vil sammen med Jernbaneverket løpende vurdere erfaringene fra konkurranseutsettingen og vil orientere Stortinget i forbindelse med de årlige budsjettframlegg.

POST 25 DRIFT OG VEDLIKEHOLD AV GARDERMOBANEN

Det foreslås bevilget 76,0 mill. kroner til drift og vedlikehold av Gardermobanen. Drift og vedlikehold av Gardermobanen er brukerfinansiert, jf. kap. 4350 post 7 Betaling for bruk av Gardermobanen; og utgiftene til drift og vedlikehold av denne banestrekningen holdes atskilt fra utgiftene til drift og vedlikehold av det øvrige jernbanenettet.

POST 30 INVESTERINGER I LINJEN

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås bevilget 1 335 mill. kroner til investeringer i linjen, en nedgang på 53 mill. kroner fra saldert budsjett 2005. I saldert budsjett 2005 ligger det imidlertid inne 760 mill. kroner til prosjektet nytt dobbeltspor Sandvika-Asker, mens det i 2006 kun er satt av en restbevilgning på 72 mill. kroner til dette prosjektet. Handlingsrommet for investeringsbudsjettet er således økende fra 2005 til 2006.

Størst beløp på investeringsbudsjettet er satt av til ny og sikker togradio, GSM-R, med 510 mill. kroner, mens det til de nye prosjektene Lysaker stasjon, nytt dobbeltspor Sandnes-Stavanger, Brattøra godsterminal og nytt dobbeltspor Kolbotn-Ski/Ski stasjon, er satt av høvesvis 140 mill. kroner, 150 mill. kroner, 40 mill. kroner og 35 mill. kroner.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås det en økning på 142,2 mill. kroner til post 30. Økningen foreslås fordelt på Lysaker stasjon (25 mill. kroner), forsering av framdriften av fjernstyring av Nordlandsbanen (45 mill. kroner) og til planlegging og grunnerverv (72 mill. kroner) for å opparbeide en planreserve av nye prosjekter.

Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å utrede potensialet for bygging av høyhastighetsbaner i Norge. I denne utredningen vil bl.a. Østfoldbanen bli vurdert spesielt. Resultatet av utredningen vil ventelig foreligge i departementet høsten 2006. Samferdselsdepartementet legger på denne bakgrunn opp til å komme tilbake til Stortinget med en nærmere

vurdering av prosjektene, Sandbukta-Moss (Mossetunelen) og Haug-Onsøy, inkl. utbyggingsrekkefølge, etter at resultatene av høyhastighetsutredningen foreligger, og i god tid før prosjektene er aktuelle for anleggsstart. Dette vil senest skje i forbindelse med framleggelsen av Nasjonal transportplan for perioden 2010-2019.

Kap. 4350 Jernbaneverket

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås kap. 4350 bevilget med 391,2 mill. kroner for 2006, dette er en reduksjon på 155,2 mill. kroner eller 28,4 pst. i forhold til saldert budsjett 2005.

Forslag til bevilgning under post 1 Kjørevegsavgift for 2006 er 33,5 mill. kroner. For 2006 foreslår Samferdselsdepartementet å fjerne kjørevegsavgiften for ordinær vognlast under 22,5 tonn aksellast. Dette vil likestille ordinær vognlast og kombitransporter. Tiltaket gjøres for å stimulere godstransporten på jernbane, og dermed få overført mer gods fra veg til bane.

For godstrafikk med høyere aksellast enn 22,5 tonn opprettholdes kjørevegsavgiften.

6.12.2 Komiteens merknader

POST 22 OMSTRUKTURERINGSKOSTNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Soria Moria-erklæringen der det slås fast at Regjeringen vil stoppe privatiseringen og konkurranseutsettingen av drift og vedlikeholdsoppgaver i Jernbaneverket.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre registrerer og beklager den nye regjeringens linje på området. Disse medlemmer vil understreke at driftsstabilitet og sikkerhet i jernbanenettet er avgjørende og alltid har høyeste prioritet. Disse medlemmer frykter at stans i omstruktureringen drastisk vil svekke jernbanens vilkår og konkurransevne.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fortsette arbeidet med å konkurranseutsette Jernbaneverkets drift og vedlikehold."

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 styrke post 22.

POST 23 DRIFT OG VEDLIKEHOLD

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til at midlene benyttes til fornyelse av eksisterende jernbanenett, herunder ferdigstillelse av opprustningen av skinnegangen på Meråkerbanen.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til at Flertallsregjeringen foreslår å øke bevilgningen til drift og vedlikehold av jernbanenettet med 162 mill. kroner, sammenliknet med saldert budsjett 2005. Dette gir 25 pst. oppfølging av handlingsprogrammet for 2006-2009.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre er tilfreds med regjeringen Bondevik IIs offensive satsing på jernbanen i forrige periode og viser for øvrig til egne merknader under kapittel 3.2.2.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til sitt forslag om reduksjon av bevilgning under kap. 1351 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.

I denne forbindelse mener disse medlemmer at det er viktig å fokusere på ECON-rapport nr. 02/03, Prosjekt nr. 38130 - "Trafikksvake jernbanestrekninger - en samfunnsøkonomisk analyse" utarbeidet for Jernbaneverket. Disse medlemmer viser til at sammen drag og konklusjoner i denne rapport 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 Fremskrittspartiets generelle merknader under pkt. 3.2.3.

Disse medlemmer foreslår en reduksjon i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

POST 30 INVESTERINGER I LINJEN

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Soria Moria-erklæringen hvor det heter at Regjeringen vil

"øke satsingen på jernbane i tråd med stortingsflertallets vedtak i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan. Den største delen av investeringene skal skje i første del av perioden".

Flertallet viser i den anledning til flertallsvedtak og flertallsmerknader fra Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan:

"Medlemene i komiteen fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet stiller seg bak Regjeringa si prioritering av jernbanen der den spelar størst rolle når det gjeld miljø, arealbruk, tryggleik og effektivitet. (...)

Flertallet viser til at Flertallsregjeringen foreslår å øke bevilgningen til investeringer i linjen med 142,2 mill. kroner sammenliknet med St.prp. nr. 1 (2005-2006). Økningen foreslås fordelt på Lysaker stasjon (25 mill. kroner), forsering av fremdrift av fjernstyring av Nordlandsbanen (45 mill. kroner) og til planlegging og grunnverv (72 mill. kroner) for å opparbeide en planreserve av nye prosjekter.

Flertallet har merket seg at regjeringen Bondevik II har avsatt 48 mill. kroner til planlegging og prosjektering av nye investeringsprosjekter på jernbanen, og at regjeringen Stoltenberg II i St.prp. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) har avsatt 72 mill. kroner i tillegg på denne posten til samme formål. Totalt utgjør dette 120 mill. kroner for 2006. Flertallet forutsetter at disse midlene nyttes i tråd med Stortingets vedtak ved behandlingen av NTP 2006-2015.

Flertallet er kjent med at Østfold fylkeskommune seinst i vedtak til høringsuttalelse til NTP og handlingsprogram våren 2005, holder fast ved tidligere prioriteringer om at videre utbygging av jernbanen til dobbeltspor gjennom Østfold skal skje fra Sandbukta og sørover. Østfold fylkeskommunes prioritering er fulgt opp i Stortingets vedtak i St.prp. nr. 1 (2004-2005). Flertallet forutsetter at fylkeskommunens prioriteringer blir lagt til grunn i oppfølgingen av NTP og videre planarbeid.

Flertallet er fornøyd med Regjeringens økning på planleggingsmidler til jernbane med 72 mill. kroner. Denne økningen gjør det mulig å planlegge og prosjektere flere strekninger. Flertallet mener at dette viser at Regjeringen satser på jernbane og viser til prioriteringer i forbindelse med Innst. S. nr. 240 (2003-2004).

Flertallet har merket seg at Jernbaneverket er gitt i oppdrag å utrede potensialet for bygging av høyhastighetsbane i Norge.

Fleirtalet viser til at det er i gang utgreiing og arbeid med å få bygd ein godsterminal på Otta. Otta er eit knutepunkt for vegsamband både vestover og nordover. Ein godsterminal her vil hjelpe til å få gods frå E6

over på Dovrebanen. Fleirtalet meiner at det er viktig at utgreiinga held fram.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at Regjeringen Bondevik II i forrige periode gjennomførte den største jernbanesatsingen i moderne tid (med unntak av den ekstraordinære utbyggingen av Gardermobanen i perioden fra 1994 til 1998). Disse medlemmer viser til at jernbaneinvesteringene i forrige periode økte med 591 mill. kroner, fra 1 118 mill. kr (2005-kroner) i 2001 til 1 709 mill. kr i 2005. Dette tilsvarer en realøkning på mer enn 50 pst. Disse medlemmer ønsker å videreføre denne satsingen og foreslår å øke investeringer i linjen med ytterligere 67 mill. kroner i tillegg til regjeringen Bondevik IIs budsjettforslag. Disse medlemmer registrerer at Regjeringen med sitt forslag til bevilgning til investeringer i linjen for 2006, ikke vil komme til å følge opp Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiets flertallsvedtak i Innst. S. nr. 240 (2003-2004) Nasjonal transportplan.

Disse medlemmer viser til det viktige arbeidet med utbygging og ombygging av en rekke godsterminaler som ledd i arbeidet med å bedre jernbanens konkurransevilkår og å få en større andel av godstrafikken fra veg over til jernbane og sjø.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet refererer til Innst. S. nr. 240 (2003-2004) om Nasjonal transportplan 2006-2015, pkt 1.2.3 Generelle merknader fra Framstegspartiet og pkt. 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 foreslår en reduksjon i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

KAP. 4350 JERNBANEVERKET

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har ingen merknader.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at enkelte deler av godstransporten på jernbanen betaler "kjørevegavgift", denne avgiften gjelder ikke for alle typer transport og dekker ikke investerings-, drifts- og vedlikeholdskostnadene på linjen. Fra 2006 foreslår departementet å fjerne kjørevegavgiften for ordinær vognlast under 22,5 tonn aksellast, dette for å stimulere for mer gods fra veg til bane.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

6.13 Kap. 1351 Persontransport med tog

6.13.1 Sammenheng

(i mill. kroner)

Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)
1351	1 502,0	1 557,0

Til kjøp av persontransport med tog er det avsett 1 577 mill. kroner for 2006, en auke på 75 mill. kroner eller 5 pst. fra saldert budsjett 2005.

Samferdselsdepartementet legg opp til om lag same rutetilbud i 2006 som i 2005. NSB Anbud AS skal stå for drifta på Gjøvik-banen fra 2. halvår 2006, medan resten av persontogtilbudet innanfor den statlege kjøpsordninga framleis vil bli tatt hand om av NSB AS.

6.13.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Soria Moria-erklæringen hvor det heter at Regjeringen vil øke satsingen på jernbane i tråd med stortingsflertallets vedtak i forbindelse med behandlingen av Nasjonal transportplan. Den største del av investeringene skal skje i første del av perioden.

Flertallet mener at jernbanen skal være en attraktiv, tidsmessig, miljøriktig og god transportløsning for personer og gods. For å utløse potensialet må det en betydelig styrking til. Dagens skinnegang må rustes opp, og utbygging av dobbeltspor, særlig rundt de største byene, prioriteres.

Flertallet viser til samme erklæring hvor det heter at Regjeringen ikke ønsker å sette flere persontrafikkstrekninger innen jernbane ut på anbud.

Flertallet vil arbeide for gode togforbindelser mellom hovedstedene i Skandinavia.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, registrerer at det har vært kontakt med den svenske regjeringen med sikte på å gjenopprette daglig dagtogtilbud mellom Oslo og Stockholm på Kongsvingerbanen. Flertallet ser positivt på at Regjeringen følger dette opp.

Flertallet vil be Regjeringen vurdere å opprettholde nattvogntilbudet på Nordlandsbanen fra Mo i Rana og Mosjøen, samt Sørlandsbanen fra Kristiansand, på dagens nivå.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til at NSB-ledelsen flere ganger har gitt uttrykk for at NSB støtter konkurranse på jernbanen fordi konkurransen gjør at NSB driver stadig bedre og mer effektivt samtidig som antall reisende øker og prisene holdes nede.

Disse medlemmer registrerer med beklagelse at Regjeringen har varslet at den ikke vil sette nye jernbanestrekninger ut på anbud.

Disse medlemmer viser til at det under Bondevik II-regjeringen ble satt i gang en modernisering av jernbanesektoren hvor bl.a. konkurranseutsetting ble tatt i bruk som virkemiddel. Arbeidet med konkurranseutsetting ble satt i gang fordi konkurranse gir besparelser og dermed mer penger til kollektivtrafikken.

Disse medlemmer vil vise til Gjøvikbanen som et godt eksempel der NSB vant anbudet med over 30 pst. bedre tilbud til over 10 pst. lavere pris enn det de selv tok for å kjøre strekningen tidligere. Disse medlemmer viser til at prosessen med anbudsutsetting på Gjøvikbanen har kostet et par mill. kroner, mens innsparingen er over 10 mill. kr. Disse medlemmer legger til grunn at dette er innsparinger som vil komme de kollektivreisende til gode i form av et bedre og rimeligere tilbud. Disse medlemmer mener at innsparingene trolig ville være langt større dersom også de større strekningene settes ut på anbud. Disse medlemmer viser til beregninger som viser at konkurranseutsetting av persontransport på øvrige banestrekninger kan gi over 200 mill. kroner i årlige besparelser, midler som kunne vært brukt til å bedre tilbudet til de reisende med flere avganger og investeringer i linjen og andre infrastrukturiltak. Disse medlemmer frykter derfor for et dårligere og dyrere kollektivtilbud dersom moderniseringen og konkurranseutsettingen av jernbanen nå stoppes.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen fortsette arbeidet med å konkurranseutsette jernbanestrekninger, da dette vil gi et bedre og billigere tilbud til passasjerene."

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 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.

Disse medlemmer legger videre til grunn at bruk av anbud som et middel for å oppnå konkurranse på sporet fortsetter og dette vil igjen føre til store effektiviseringer og mindre behov for tilskudd.

Disse medlemmer vil videre be Regjeringen øke antallet togstrekninger som skal anbudsutsettes.

Disse medlemmer foreslår en reduksjon i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

6.14 Kap. 1354 Statens jernbanetilsyn

6.14.1 Sammen drag

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1 (2005-2006)
1354	26,8	31,7	33,7

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås for 2006 bevilget 31,7 mill. kroner til driften av Statens jernbanetilsyn, en økning på 4,9 mill. kroner fra saldert budsjett 2005. Økningen reflekterer at tilsynet har fått økte oppgaver.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås det en økning på 2,0 mill. kroner til posten, jf. at forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeføres.

6.14.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg at åpning av tilgang til jernbanenettet gir økt arbeidsmengde for Jernbanetilsynet. Komiteen har videre merket seg at Jernbanetilsynet har fått tildelt myndighetsoppgaver knyttet til jernbanevirksomheten som følger av EØS-avtalen, klagebehandling fra trafikkutøvere på fordeling av infrastrukturkapasitet m.m., samt registerføring av infrastruktur og rullende materiell.

Komiteen understreker at et høyt sikkerhetsnivå skal opprettholdes innenfor jernbanevirksomheten i Norge. Komiteen understreker at et velfungerende og aktivt tilsyn er en nødvendig forutsetning for dette. Komiteen forutsetter bemanning, kompetanse og organisering hos Jernbanetilsynet som gjør dette mulig.

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

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet legger til grunn at tilsynet organiserer sin

virksomhet på en måte som både ivaretar sikkerhet hos virksomhetsutøverne og egen effektivitet. Disse medlemmer viser for øvrig til sin merknad under kap. 1314 post 1.

Disse medlemmer foreslår en økning i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

6.15 Kap. 5611 Aksjer i NSB AS

6.15.1 Sammen drag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)
1360		116,0

Samferdselsdepartementet foreslår at det i 2006 budsjetteres med et utbytte fra selskapet på 116 mill. kroner, som tilsvarer 75 pst. av prognostisert årsresultat for 2005. Endelig utbytte fastsettes av selskapets generalforsamling.

6.15.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at forslaget vert behandla av finanskomiteen under rammeområde 24, jf. Budsjett-innst. S nr. 1 (2004-2005), og har elles ingen merknader.

6.16 Kap. 5623 BaneService AS

6.16.1 Sammen drag

BaneService AS ble etablert som eget selskap fra 1. januar 2005. Selskapet ble i forbindelse med etableringen gitt et statslån på 38,3 mill. kroner. I 2006 budsjetteres det med 1,4 mill. kroner i renter på lånet.

6.16.2 Komiteens merknader

Komiteen viser til at forslaget vert behandla av finanskomiteen under rammeområde 24, jf. Budsjett-innst. S nr. 1 (2004-2005), og har elles ingen merknader.

6.17 Kap. 1370 Posttjenester

6.17.1 Sammen drag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)
1370	326 000	-

Det er ikke ført opp midler til kjøp av bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester for 2006. På bakgrunn av at Posten Norge AS' beregnede merkostnader ved ulønnsomme posttjenester på 309 mill. kroner kan dekkes ved et anslått enerettsoverskudd på 310 mill. kroner, vil det ikke være behov for særskilt bevilgning over statsbudsjettet for 2006 til statlig kjøp av posttjenester.

Ved Stortingets behandling av St.prp. nr. 34, jf. Innst. S. nr. 132 (2004-2005) Om å avvikle eneretten til Posten Norge AS, ble det vedtatt at Postens avgrensede enerett til å formidle postsendinger skulle avvikles fra 1. januar 2007. Samferdselsdepartementet vil arbeide med et forslag til ny postlov som grunnlag for regulering av et postmarked uten eneretter.

6.17.2 Komiteens merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, viser til Soria Moria-erklæringen, hvor det heter at posttjenestene er en viktig brikke i infrastrukturen for å opprettholde bosetting og næringsliv i hele landet. Den overordnede målsettingen på postområdet er å sikre et landsdekkende posttilbud av likeverdige tjenester til samme pris og med god kvalitet. Enhetsportoene skal videreføres. Regjeringen vil gjennom konsesjon sikre opprettholdelse av de samfunnsplagte oppgavene Posten Norge har.

Flertallet er tilfreds med at departementet går inn for å utsette den vedtatte avviklingen av den resterende eneretten for Posten Norge AS. Flertallet viser til at Stortinget, etter forslag fra regjeringen Bondevik II, vedtok å fjerne denne eneretten fra 1. januar 2007 med den konsekvens at posttjenestene i Norge da ville være totalt markedsliberalisert. Dette forslaget fra regjeringen Bondevik ble vedtatt mot stemmene til Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet. Flertallet viser til at regjeringen Bondeviks planlagte avvikling av eneretten fra 1. januar 2007, var to år tidligere enn EUs planlagte avvikling.

Flertallet er enig i departementets vurdering av å avvente utviklingen og evalueringen som skjer i EU og i de landene som har gjennomført avvikling av eneretten, før Norge vurderer saken på nytt. Det vil være viktig ved en eventuell avvikling å sørge for at enhetsportoene videreføres, at det finnes finansieringsordninger for å sikre et landsdekkende posttilbud med likeverdige tjenester til samme pris og med god kvalitet.

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, er bekymret over konsekvensene Postens kraftige opptrapping av portoene for aviser vil ha for avismangfoldet. Avisene som i praksis ikke har alternativ til Posten for hele eller deler av opplaget vil bli hardt rammet, spesielt små lokalaviser og riksdekkende ukeaviser. Floraen av små lokalaviser rundt om i landet har en svært viktig funksjon i sine lokal-samfunn for informasjon, lokalt demokrati og lokal kultur, og er i tillegg viktige som bedrifter i sine lokal-samfunn. Mange av de små lokalavisene kommer ut i næringsfattige områder og har små muligheter for å kompensere økningen i avisportoene.

Flertallet ser med bekymring på den sterke økningen i avisportoene som Posten har varslet. Flertallet er kjent med at EU-direktiv pålegger Posten å prise porto etter kostnad. Flertallet vil derfor be Regjeringen komme tilbake til Stortinget med et forslag til løsning av de problemene som portoøkningen har ført til for en del aviser, for eksempel via pressestøtten.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til Stortingets vedtak i forbindelse med behandlingen av St.prp. nr. 34 (2004-2005), jf. Innst. S. nr. 132 (2004-2005) om at Posten Norge ASs enerett på postmarkedet skulle avvikles fra 1. januar 2007. Disse medlemmer vil peke på at komiteens flertall i innstillingen gjentatte ganger understrekte at dagens gode kvalitet på posttjenestene skulle opprettholdes over hele landet også etter en avvikling av Postens enerett og at tjenestetilbudet i distriktene ikke skulle svekkes:

"Gjennom bruk av virkemidler som enhetsporto på enkeltsendinger, statlig kjøp av ulønnsomme tjenester og et nytt regelverk som er tilpasset de særegne norske forholdene som for eksempel det spredte bosettingsmønsteret, ønsker flertallet å videreføre et godt posttilbud over hele landet, også etter avviklingen av Posten Norge AS sin enerett på markedet."

Disse medlemmer viser til at bakgrunnen for vedtaket var at i tillegg til at store deler av det norske postmarkedet allerede er åpent for konkurranse, blir Postens enerett utfordret og uthult av nære substitutter som e-post og forventet volumnedgang innen brevmarkedet. Posten Norge AS har i tillegg gjentatte ganger uttrykt ønske om å være i forkant av EU når det gjelder liberalisering av postmarkedet.

Disse medlemmer viser til at en rekke EU-land allerede har gjennomført avvikling av eneretten på sine postmarkeder: Sverige og Finland åpnet postmerkene i 1994 og Estland i 2001. Storbritannia har nylig meddelt at de vil gjennomføre full liberalisering på postmarkedet fra 1. januar 2006, Nederland fra 2007 og Tyskland fra 2008. Disse medlemmer viser til at intensjonen bak økt konkurranse på postmarkedet er at denne skal være med på å gi et større og bedre tilbud av posttjenester til lavest mulig pris.

Disse medlemmer viser i den sammenheng til formålsparagrafen i dagens postlov (lov 29. november 1996 nr. 73 om formidling av landsdekkende postsendinger § 2):

"Den overordnede målsettingen på postområdet er å sikre et landsdekkende formidlingstilbud av posttjenester til rimelige priser og med god kvalitet."

Disse medlemmer mener formålet bør videreføres i den nye postloven. Det er et mål at et godt posttilbud opprettholdes i alle deler av landet, også i distriktene. Landsdekkende posttjenester bør videreføres på dagens nivå. Tjenestetilbudet i distriktene skal ikke svekkes. Disse medlemmer viser til at relevante virkemidler for å sikre Postens brukere mot urimelige prisforskjeller er enhetsporto på enkeltsendinger, ulike maksimalprisordninger, samt statlig kjøp av samfunnsplagte, bedriftsøkonomisk ulønnsomme posttjenester. Disse medlemmer vil understreke at regelverket uansett må tilpasses særegne norske forhold, herunder Norges spredte bosettingsmønster.

Disse medlemmer vil peke på at Posten Norge AS fortsatt er den dominerende aktøren på postområ-

det. Disse medlemmer viser til selskapets egen erklæring om eierstyring og selskapsledelse, og minner om at selskapet i henhold til denne erklæringen ikke skal misbruke sin sterke markedsposisjon. Disse medlemmer understreker at dette hensynet må gjelde både innenfor og utenfor selskapets enerettsområde.

Disse medlemmer viser til reaksjoner som er kommet fra både ukeaviser og fra frivillige organisasjoner over den betydelige portoøkning som er gjennomført og/eller er varslet. Disse medlemmer ber departementet se nærmere på dette og komme tilbake til Stortinget på egnet måte.

6.18 Aksjer i Posten Norge AS

6.18.1 Sammendrag

(i mill. kroner)		
Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)
5618	466,4	216,0

I henhold til gjeldende utbyttepolitikk for Posten Norge AS skal det utbetales et utbytte på 30 pst. av selskapets overskudd etter skatt, under forutsetning av at aksjelovens kriterier for utbetaling av utbytte for øvrig er oppfylt. Det er budsjettert med 216 mill. kroner i utbytte. Endelig utbytte vil bli fastsatt av selskapets generalforsamling.

6.18.2 Komiteens merknader

Komiteen har merket seg den betydelige usikkerheten som er knyttet til grunnlaget for beregning av utbytte fra Posten.

Komiteen viser videre til at forslaget blir behandlet av finanskomiteen under rammeområde 24, jf. Budsjett-innst. S. nr. 1 (2005-2006), og har ellers ingen merknader.

6.19 Kap. 1380 og 4380 Post- og teletilsynet

6.19.1 Sammendrag

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1 (2005-2006)
1380	218,7	228,4	241,8
4380	170,4	173,6	

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) er det foreslått et utgiftsbudsjett for Post- og teletilsynet på 228,4 mill. kroner, en økning på 4,4 pst. målt mot saldert budsjett 2005. Økningen skyldes i hovedsak post 70 Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap, som er en ny under Post- og teletilsynet, men der midlene tidligere ble bevilget over kap. 1360 Samferdselsberedskap. Sett bort fra post 70 og nyordningen med nettobudsjettering av merverdiavgift, er budsjettforslaget om lag uendret fra saldert budsjett for 2005.

I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås det en økning på totalt 13,4 mill. kroner under kap. 1380, jf. forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeføres.

Det er budsjettert med 173,6 mill. kroner i inntekter. Post- og teletilsynets utgifter er i hovedsak forutsatt dekket ved tilsvarende gebyr- og avgiftsinntekter.

Det forutsettes som i foregående år at refusjon til drift av Radiostøykontrollen, som utgjør 10 mill. kroner, samt kostnadene relatert til flytteprosessen, som er budsjettert med 33,6 mill. kroner for 2006, bevilges over kap. 1380 uten tilsvarende inntektsdekning over kap. 4380. I tillegg kommer tilskudd til telesikkerhet og -beredskap med 21,7 mill. kroner, som også er forutsatt holdt utenfor selvfinansieringen.

6.19.2 Komiteens merknader

GENERELLE MERKNADER

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, registrerer at det i St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) fra Flertallsregjeringen er lagt inn forslag til en bevilgning på 3 mill. kroner for å kartlegge innretningen av det arbeidet som gjenstår for å nå dette målet. Flertallet understreker viktigheten av at utbyggingen skjer i den takt som følger av Soria Moria-erklæringen, og at det skjer på teknologinøytral måte i samspill mellom markedsaktørene, nett som er bygget i kommuner og regioner og statlige nett.

Flertallet viser til Soria Moria-erklæringen hvor det heter at Regjeringen vil få til en mer samordnet utbygging av de ulike digitale nett i Norge.

Flertallet viser til Soria Moria-erklæringen, hvor det heter at Regjeringen vil:

- at hele landet skal ha tilbud om tilknytting til høyhastighetsnett innen utgangen av 2007
- at det ikke skal være urimelige geografiske prisforskjeller ved tilknytning til bredbåndsnett
- at det skal brukes offentlige midler for å bidra til å realisere utbygging i områder hvor det kommersielt ikke lar seg gjøre
- legge til rette for utbygging av mobilnettet i de områder der dekningen i dag er for dårlig
- medvirke til at BaneTele AS blir et offentlig kontrollert selskap som bidrar til bredbåndsstruktur i hele Norge
- stimulere næringsutvikling og offentlig bruk av åpen programvare
- styrke tilsyn med konkurranse, sikkerhet og personvern innenfor telefoni og elektronisk kommunikasjon.

POST I DRIFTSUTGIFTER

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, merker seg at post 1 dekker ordinære driftsutgifter for Post- og teletilsynet. Forslaget til bevilgning, 149,5 mill. kroner, er om lag det samme realnivå som i saldert budsjett for 2005. Flertallet slutter seg til dette.

Flertallet understreker at det vil medføre et omfattende arbeid å opprettholde driften i tilsynet i

flytteperioden til Lillesand, samtidig som flyttingen planlegges og gjennomføres. Flertallet slutter seg til den foreslåtte bevilgning på 33,6 mill. kroner under post 30 for å ivareta de omtalte tiltak.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at selv om bemanningen er redusert betraktelig over de siste tre år, er det fremdeles et effektiviseringspotensial i Post- og teletilsynet.

Disse medlemmer mener derfor det er grunnlag for å hente inn 10,0 mill. kroner i effektivisering i 2006.

Disse medlemmer legger til grunn at tilsynet organiserer sin virksomhet på en måte som både sikrer god utførelse av tilsynsoppgaven og egen effektivitet.

Disse medlemmer forutsetter at økning i avgifter og gebyrer ikke gjennomføres med begrunnelse at man har fått redusert rammene.

Disse medlemmer foreslår en reduksjon i rammen for St.prp. nr. 1 (2005-2006) med Tillegg nr. 1 (2005-2006) og henviser til Fremskrittspartiets alternative forslag til budsjett.

POST 45 STØRRE UTSTYRSANSKAFFELSER OG VEDLIKEHOLD

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, slutter seg til den foreslåtte bevilgning under post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold.

Flertallet merker seg at tilskudd til telesikkerhet og -beredskap er en ny post som er en videreføring av bevilgningen på kap. 1360 post 71. Bevilgningen på 21,7 mill. kroner forutsettes brukt til tilskudd til tilbydere av elektroniske kommunikasjonsnett og tjenester til dekning av merkostnader knyttet til pålagte sikkerhetstiltak som fysisk og logisk sikring av drifts- og støttesystemer, fjellanlegg og beredskapslagre. Flertallet vil understreke at bevilgningen ikke inngår i Post- og teletilsynets ordning for selvfinansiering. Flertallet vil understreke viktigheten av denne type tiltak som er viktige for å styrke samfunnssikkerheten og redusere sårbarheten i et moderne samfunn.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold kan reduseres. Målet må være at Post- og teletilsynet kan bli tilnærmet selvfinansiert.

7. MODERNISERINGSDEPARTEMENTET - UTDRAG FRA BUDSJETTKAPITLER, SAMT KOMITEENS MERKNADER TIL DISSE

7.1 Kap. 1508 Spesielle IT-tiltak

7.1.2 Sammenheng

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)	St.prp. nr. 1 med Tillegg nr. 1 (2005-2006)
1508	80,832	99,092	100,327

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslår post 21 Spesielle driftsutgifter bevilget med 4,9 mill. kroner til styrking av den nasjonale IT-sikkerheten ved å etablere en egen enhet, CERT - Computer Emergency Response Team, ved Nasjonal sikkerhetsmyndighet. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås det en økning på 0,104 mill. kroner under post 21, jf. at forslaget om nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeføres.

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås post 22 Samordning av IT-politikken, bevilget med om lag 19,8 mill. kroner i 2006. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås det en økning på 1,131 mill. kroner under post 22 jf. forslaget om at nedjustering av mva. i St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås tilbakeføres.

Regjeringens nye IT-politiske plan, eNorge 2009, ble lansert i juni 2005. Planens tiltak og prosjekter skal bidra til å utløse samfunnsmessige gevinster av IT og styrke enkeltmenneskets muligheter i det digitale samfunnet.

Moderniseringsdepartementet har et hovedansvar for at innsatsen og prioriteringene på IT-området støtter opp om en helhetlig politikk og fremmer utviklingen på IT-området. Departementet vil i 2006 ha særlig oppmerksomhet rettet mot å få iverksatt planen eNorge 2009. Planens tre overordnede målområder er:

- Enkeltmennesket i det digitale Norge.
- Innovasjon og vekst i norsk næringsliv.
- En samordnet og brukertilpasset offentlig sektor.

Av bevilgningen foreslås i St.prp. nr. 1 (2005-2006) bl.a. avsatt 12,5 mill. kroner til arbeidet med samfunnsinfrastruktur for elektronisk signatur og -ID.

Post 50 Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon, foreslås i St.prp. nr. 1 (2005-2006) bevilget med om lag 69 mill. kroner i 2006.

Den foreslåtte bevilgning skal dekke videreføring av Høykom-ordningen. Programmets etablerte organisering videreføres. Det innebærer en tilskuddsordning med normalt 50 pst. egenandel og at ordningen blir administrert av Norges forskningsråd.

Regjeringen har i St.meld. nr. 49 (2002-2003) "Bredband for kunnskap og vekst" presentert mål og strategi for bredbåndsutbredelsen. Høykom er et sentralt virkemiddel i denne strategien, og skal bidra til å understøtte målene i eNorge og i stortingsmeldingen. Høykom gir tilskudd etter nærmere kriterier, og det blir lagt vekt på å trekke med kommuner, lokalt næringsliv og virksomheter i regionene.

Det er en utfordring å utløse investeringer i bredbånd i tynt befolkede deler av landet. Fra og med 2004 opprettet derfor Regjeringen et nytt delprogram, Høykom-distrikt, spesielt innrettet mot å styrke bredbåndsetter-spørselen i distriktene.

Norges forskningsråd har for perioden 2005-2007 trukket Høykom-sekretariatet inn i Forskningsrådets organisasjon med sikte på å oppnå bedre synergier mot Forskningsrådets øvrige programmer og særlig satsingen rettet mot innovasjon og modernisering i offentlig sektor.

Post 70 Tilskudd til elektronisk samhandling og forenkling av forretningsprosesser foreslås bevilget med 1,4 mill. kroner.

Post 71 Tilskudd til Senter for informasjonssikring foreslås bevilget med 4,0 mill. kroner i 2006.

Senter for informasjonssikring (SIS) ble etablert som et treårig prøveprosjekt 1. april 2002. Prosjektperioden er forlenget til 31. desember 2005 i påvente av en permanent organisering av nasjonal koordinering av varsling og rådgivning for informasjonssikkerhet.

7.1.2 Komiteens merknader

DIGITAL ALLEMANNSRETT

Komiteen mener at av de land i verden som utvikler og tar i bruk elektronisk kommunikasjon, skal Norge være i front. Komiteen mener derfor at ambisjonsnivået for bredbåndsutvikling bør økes.

Komiteen vil peke på at utbygging av bredbånd til hele landet gir store muligheter for næringsetablering og utvikling, og opphever i stor grad de avstandsulempene som måtte eksistere. Komiteen vil videre peke på at det er et mål at alle husstander og private og offentlige virksomheter skal ha tilgang til et framtidsrettet høyhastighetsnett til lik pris i hele landet.

Komiteen mener at det offentlige må bidra økonomisk for å stimulere til en raskere utbyggingstakt. Offentlig sektor skal være ledende når det gjelder å etterspørre nye teknologiske løsninger.

Komiteen viser til at det i dag på mange steder bygges parallelle, konkurrerende, og ofte likeverdige systemer, samtidig som spesielt distriktene ikke blir bygget ut raskt nok. Komiteen viser i den anledning til at stortingsflertallet tidligere har pekt på at Regjeringen i større grad må se de forskjellige digitale utbyggingene i sammenheng (bakkenett, GSM-R, Tetra/nødnett, UMTS, fiber, radio).

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, vil understreke at Norge skal være blant de ledende land i utbygging og bruk av avanserte elektroniske kommunikasjonsnett. Både eksisterende nettressurser og ny hensiktsmessig nettutbygging, forskning og utviklingsvirksomhet må tas i bruk. Digitale klaseskiller mellom innbyggere og skille mellom landsdeler må motvirkes gjennom en digital allemannsrett.

Flertallet går inn for å bygge ut bredbåndstilgangen til å dekke hele landet i 2007. Landet har omfattende nettressurser, bl.a. i Telenors og BaneTeles stamnett, og uavhengige lokale aksess-/nærnett i boliger, bedrifter og institusjoner. Det gjør det mulig å sette større ressurser inn i utbygging i områder der slike nett mangler. Flertallet mener at ulike teknologier må kunne utnyttes, både kabel- og trådløs teknikk.

Flertallet vil understreke viktigheten av å styrke den internasjonale konkurranseevnen til norske nettbaserte produkter og tjenester. Flertallet konstaterer bl.a. at nye fibernett har kapasitet for et helt spekter av konkurrerende leverandører, som ikke bare må forbe-

holdes eller styres av enkeltleverandører. I stadig flere land satses det på å styrke konkurranseevnen ved å bygge åpne nett og redusere kostnadene ved store investeringer i unødige parallelle nett. Flertallet merker seg at slik utbygging av åpne nett allerede er i gang i Norge, også i distrikter.

Flertallet vil peke på at ingen står som eiere av nettene. Flertallet ser det derfor som viktig å legge til rette for samkjøring mellom nett for å utnytte kapasitet, og for at konkurrerende tjenesteleverandører har tilgang på like vilkår til åpne, leverandør-uavhengige stamnett og til aksessnettene. Det vil både begrense behovet for at leverandører må bygge kostbare parallelle nett, og øke konkurransen i nettene. Dette bidrar til et konkurransedyktig kostnadsnivå, og reduserer kontrollbehov. Flertallet ser det som en demokratisk oppgave å redusere sårbarhet og avhengighet av enkeltaktører i informasjonssamfunnet, og å styrke lokal deltakelse og forbrukeres rettigheter i utbygging og bruk av nett.

Ut fra raske forandringer på nettområdet legger flertallet vekt på at ekomlovens målsettinger følges opp etter hvert som teknologi og utvikling gjør det nødvendig å oppfylle disse, bl.a. gjennom tiltak og forskrifter. Flertallet viser i denne sammenhengen til Innst. S. nr. 13 (2004-2005).

Komiteens medlemmer fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre viser til en samlet komités merknader i Innst. S. nr. 133 (2003-2004) der komiteen understreket at verdiskaping i næringslivet og modernisering av offentlig sektor er viktige målsettinger. Disse medlemmer er enige i vektleggingen av at alle innbyggere i landet skal ha tilgang til bredbånd der de bor for å sikre like forutsetninger for deltakelse i det moderne digitale Norge, samt at næringsutviklingen i alle landets lokalsamfunn kan baseres på fremtidsrettet bredbåndsteknologi. Bredbåndsutbygging er derfor en viktig distriktspolitisk sak som kan redusere avstandsulempen i vårt langstrakte land. Riktig brukt vil også bredbånd og bredbåndstjenester kunne medføre betydelige miljøgevinster i form av for eksempel mindre press i rushtrafikken og lavere reisekostnader. Disse medlemmer er også av den oppfatning at god bredbåndsdekning vil være en sentral forutsetning for innovasjon og utvikling av et konkurransekraftig norsk næringsliv i årene fremover. God bredbåndsdekning gir grunnlag for næringsutvikling og fortsatt bosetting i distriktene.

Disse medlemmer legger til grunn at det er markedsaktørene selv som ut fra tilbud og etterspørsel avgjør takten i bredbåndsutbyggingen, men understreker at det bør ytes støtte til å bygge ut bredbånd der det ikke er mulig for markedet å gjøre det.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener det må foretas en opprydding i begrepsbruken med hensyn til hva som kan betegnes som bredbånd. Disse medlemmer vil minne om at et slikt arbeid er igangsatt på europeisk nivå.

Disse medlemmer mener at hensynet til forbrukeren og holdbare konkurranseforhold i bredbåndsmarkedet begrunner en myndighetsfastsatt bredbåndsdefinisjon.

Disse medlemmer vil hevde at en definisjon vil kunne bedre konkurransen i markedet fordi det vil bli lettere å sammenlikne tilbudet av tjenester. Disse medlemmer vil i denne sammenheng vise til brev fra statsråd Morten Andreas Meyer datert 22. februar 2005, hvor det gis uttrykk for at det ikke er ønskelig å sette en definisjon fordi teknologien er i utvikling med innføring av blant annet mer avanserte komprimerings-teknologier. Disse medlemmer minner om at i Norge er bredbånd hovedsakelig basert på Telenors kobber. Dette innebærer vesentlig lavere hastighet enn f.eks. fiber i tillegg til at flere samtidige brukere gir mindre overføringskapasitet. Disse medlemmer vil hevde at siden cirka 90 pst. av alle bredbåndslinjer i Norge er videresalg av Telenors kobber, bidrar dette til å svekke konkurransen i det norske telemarkedet.

Disse medlemmer mener at en myndighetsfastsatt bredbåndsdefinisjon vil være en forutsetning for en holdbar sammenlikning av infrastrukturbyggingen med nabolandenes utbygging. En entydig og klar definisjon vil også gjøre det langt enklere for forbrukerne å orientere seg i jungelen av tilbud samtidig som konkurransen skjerpes i bredbåndsmarkedet.

Disse medlemmer viser til behovet for en langt sterkere fokus og satsing på bredbåndsutbygging, spesielt i de deler av landet hvor det ikke er markedsmessig grunnlag for utbygging.

Disse medlemmer minner om følgende vedtak ved Stortingets behandling av St.meld. nr. 49 (2002-2003) Bredbånd for kunnskap og vekst i vårsesjonen 2004:

"Stortinget ber Regjeringen legge til rette for å øke takten i bredbåndsutbyggingen slik at målet om bredbånd til alle husstander, bedrifter og offentlige institusjoner kan nås i løpet av 2007. Regjeringen bes kommentere status for fremdrift i budsjettene.

Stortinget ber Regjeringen legge inn en økning i statsbudsjettet for 2006, under HØYKOM, for å stimulere til økt bruk av bredbånd".

Disse medlemmer kan ikke registrere økte bevilgninger til HØYKOM og savner en langt mer offensiv og ambisiøs satsing for å gjøre bredbåndsteknologi med tilstrekkelig kapasitet (OECD- definisjon for bredbånd) tilgjengelig i alle deler av landet.

Kap. 1509 Internasjonalt samarbeid og utviklingsprogrammer

7.2.1 Sammendrag

(i mill. kroner)			
Kap.	Saldert budsjett 2005	St.prp. nr. 1 (2005-2006)	St.prp. nr.1 med Tillegg nr. 1 (2005-2006)
1509	7,5	10,5	7,5

I St.prp. nr. 1 (2005-2006) foreslås post 70 Tilskudd bevilget med 10,5 mill. kroner for 2006. I St.prp. nr. 1 Tillegg nr. 1 (2005-2006) foreslås det en reduksjon på 3,0 mill. kroner under post 70, jf. at det ikke er avklart om Norge skal delta i EU-programmet IDAbc.

Moderniseringsdepartementet har ansvaret for å følge opp flere flerårige EU-programmer relatert til utvikling av informasjonssamfunnet og elektronisk forvaltning slik de blir innlemmet i EØS-avtalen med egne rettsgrunnlag.

Bevilgningen skal dekke EU-programmene Modinis og eTEN samt tilskudd til andre IT-relaterte aktiviteter og samarbeidsområder knyttet til de ulike programmene.

For Norges del handler deltakelse i disse programmene om å komme i inngrep med de utviklings- og moderniseringsprosesser som drives fra EUs side rettet mot elektronisk forvaltning og utnyttelse av IKT.

7.2.2 Komiteens merknader

Komiteen ser det positive i at Norge deltar i ulike EU-programmer relatert til utvikling av informasjonssamfunnet og elektronisk forvaltning. Programmene er et ledd i satsing for å stimulere innovasjon, vekst og nye jobber. Komiteen registrerer at bevilgningen i hovedsak dekker deltagelse i EU-programmene Modinis og eTen som er beskrevet utførlig i St.prp. nr. 1 (2005-2006). Komiteen vil understreke at alle programmene er rettet inn mot modernisering (fornyning) av offentlig sektor.

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

8. ANDRE MERKNADER SATT FRAM UNDER BEHANDLINGEN I KOMITEEN

8.1 Drosjenæringen

Komiteen vil understreke drosjenæringens betydning i distriktene. Komiteen vil peke på at i mange områder fungerer drosjetransport som et kollektivtransporttilbud.

8.2 Hurtigruteskipet Gamle Finmarken

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, viser til arbeidet med å sikre hurtigruteskipet Gamle Finmarken i Nordland. Flertallet mener den igangsatte utredningen om hvordan fartøyet kan sikres, må slutføres. Regjeringen må deretter komme tilbake til Stortinget med en sak vedrørende sikring av Gamle Finmarken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til Dokument nr. 8:121 (2002-2003) hvor Fremskrittspartiet stilte seg bak forslaget. Disse medlemmer viser til at Regjeringen ikke vil følge flertallets ønsker. På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer forslag om at Hurtigrutemuseet opprettes som et statlig etatsmuseum slik som forutsetningene bak dokumentforslaget var.

Disse medlemmer foreslår på denne bakgrunn at arbeidet med å konservere hurtigruteskipet Gamle Finmarken starter snarest, og at det avsettes 5 mill. kroner til dette i Fremskrittspartiets alternative budsjettet for 2006.

8.3 Transportbane i Rognan

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet har merket seg at Saltdal kommune og Nordland fylkeskommune har bygd ny industrikai i Rognan

som ledd i arbeidet med utvikling av Rognan industriområde.

Disse medlemmer har merket seg behov for egen transportbane i forlengelse av industrikaia fra flere viktige aktører.

Disse medlemmer er opptatt av å legge til rette nødvendig infrastruktur for å sikre verdiskapningen i området og ber Regjeringen legge til rette for statlig finansiering av en slik transportbane i Revidert nasjonalbudsjett for 2006.

9. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:

Forslag 1

Rammeområde 18 (Samferdsel)

I

På statsbudsjettet for 2006 bevilges under:

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Nødnett - felles radiosamband for nødetatene (jf. kap. 3456)		
	1	Driftsutgifter	58 822 000	
45		Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ...	348 498 000	
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	841 040 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 610 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	226 220 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	43 770 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	74 810 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	29 100 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	50 000 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	16 060 000	
	71	Avviklingskostnader Loran C, <i>kan overføres</i>	11 600 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	101 600 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	18 500 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 200 000	
	73	Tilskudd til medie- og kommunikasjonssenter	2 000 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	19 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	118 700 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	22 300 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjonshemmede, <i>kan overføres</i>	11 200 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	480 600 000	

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>	16 600 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 4313)		
	1	Driftsutgifter	134 500 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	34 600 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	32 300 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	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>	6 064 200 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	258 400 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 420 100 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	290 200 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	382 000 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>	885 400 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 355 000 000	
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	275 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	249 500 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	22	Omstrukturering, <i>kan overføres</i>	55 000 000	
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 937 200 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	76 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 402 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 577 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	33 700 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	157 100 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	36 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ...	26 500 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	21 700 000	
1508		Spesielle IT-tiltak		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	5 004 000	
	22	Samordning av IT-politikken, <i>kan overføres</i>	20 899 000	
	50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon, <i>kan overføres</i> .	69 024 000	

Kap.	Post	Formål	Kroner	Kroner
	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>	7 500 000	
		Totale utgifter		<u>23 326 357 000</u>
Inntekter				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	540 670 000	
	2	Andre inntekter	8 110 000	
	3	Inntekter salg av fireiendommer	2 000 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 470 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	93 500 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	18 800 000	
	2	Diverse gebyrer	300 000 000	
	4	Tilgodehavende fra fylkeskommunene	9 500 000	
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	33 500 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	100 000 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	179 100 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	78 600 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	173 600 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	338 600 000	
		Totale inntekter		<u>1 881 550 000</u>

II

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 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.

III

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 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

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 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 og oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 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	60	Kystverket Tilskudd til fiskerihavneanlegg	20 mill. kroner

VI

Salg og bortfeste av fast eiendom

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 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 2006 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

VIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

IX

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, og post 60 Forsøk, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 500 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 2006 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 i St.prp. nr. 1 (2005-2006) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, 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

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over 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 8 000 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 2 200 mill. kroner.

XII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 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 3 500 mill. kroner, og slik at forpliktelsene som forfaller hvert år ikke overstiger 200 mill. kroner.

XIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 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

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 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 2006 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 i St.prp. nr. 1 (2005-2006) 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 Stor-

tinget, likevel slik at samlet ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner.

XVI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 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

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 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

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Rammeuavhengige forslag**Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre, Kristelig Folkeparti og Venstre:***Forslag 2*

Stortinget ber Regjeringen fortsette arbeidet med å konkurranseutsette Jernbaneverkets drift og vedlikehold.

Forslag 3

Stortinget ber Regjeringen fortsette arbeidet med å konkurranseutsette jernbanestrekninger, da dette vil gi et bedre og billigere tilbud til passasjerene.

Forslag fra Fremskrittspartiet:*Forslag 4*

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om gjennomføring av flere OPS-prosjekter.

Forslag 5

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 6

Stortinget ber Regjeringen om å legge frem en melding om utvidelse av Statens havarikommisjon for transport til også å omfatte sjøfart i løpet av første halvår 2006.

Forslag 7

Stortinget ber Regjeringen fremme forslag om flerårige budsjetter for å sikre budsjettmessig oppfølging av de nasjonale transportplanene.

Forslag 8

Stortinget ber Regjeringen legge frem forslag om egen utbyggingsplan og egen finansiering for spesielt store utbyggingsprosjekt innenfor samferdselsområdet og som har spesiell nasjonal betydning.

Forslag 9

Stortinget ber Regjeringen gjennomføre en ekstern evaluering av planprosess og metodikk knyttet til forrige Nasjonal transportplan (NTP 2002-2011).

Forslag 10

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om alternativ bruk av riksvegmidler og bompenger til infrastruktur for skinnegående kollektivtransport.

Forslag 11

Stortinget ber Regjeringen legge frem sak om styring av store offentlige investeringsprosjekter innenfor samferdselssektoren.

Forslag 12

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

Forslag 13

Stortinget ber Regjeringen snarest sikre en slepebåtkapasitet langs hele norskekysten med en normal responstid på 6 timer, og maksimalt 12 timer basert på seilingsleden langs kysten.

Forslag 14

Stortinget ber Regjeringen øke takten i bredbåndsutbyggingen slik at målet om bredbånd til alle husstander, bedrifter og offentlige institusjoner, kan innfris innen 2007. Det fremlegges en årlig statusrapport for Stortinget.

Forslag 15

Stortinget ber Regjeringen legge frem forslag om å opprette et bredbåndsfond i Revidert nasjonalbudsjett for 2006.

10. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til proposisjonene og det som står ovenfor, og rår Stortinget til å gjøre slikt

vedtak:

**Rammeområde 18
(Samferdsel)**

I

På statsbudsjettet for 2006 bevilges under:

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
Utgifter				
456		Nødnett - felles radiosamband for nødetatene (jf. kap. 3456)		
	1	Driftsutgifter	58 822 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ..	348 498 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1062		Kystverket (jf. kap. 4062)		
	1	Driftsutgifter, <i>kan nyttes under post 45</i>	841 040 000	
	21	Spesielle driftsutgifter	3 610 000	
	30	Nyanlegg og større vedlikehold, <i>kan overføres</i>	226 220 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 1</i>	43 770 000	
	46	Trafikksentral Nord-Norge, <i>kan overføres</i>	74 810 000	
	60	Tilskudd til fiskerihavneanlegg, <i>kan overføres</i>	29 100 000	
	70	Tilskudd Redningsselskapet	50 000 000	
1070		Samfunnet Jan Mayen (jf. kap. 4070)		
	1	Driftsutgifter	16 060 000	
	71	Avviklingskostnader Loran C, <i>kan overføres</i>	11 600 000	
1300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 4300)		
	1	Driftsutgifter	101 600 000	
	70	Tilskudd til internasjonale organisasjoner	18 400 000	
	71	Tilskudd til trafikksikkerhetsformål mv.	18 500 000	
	72	Tilskudd til samferdselsberedskap	2 200 000	
	73	Tilskudd til medie- og kommunikasjons-senter	2 000 000	
1301		Forskning og utvikling mv.		
	21	Utredninger vedrørende miljø, trafikksikkerhet mv.	19 000 000	
	50	Samferdselsforskning, <i>kan overføres</i>	118 700 000	
	70	Tilskudd til rasjonell og miljøvennlig transport mv., <i>kan overføres</i>	22 300 000	
	71	Tilskudd til arbeids- og utdanningsreiser for funksjons-hemmede, <i>kan overføres</i>	11 200 000	
1310		Flytransport		
	70	Kjøp av innenlandske flyruter, <i>kan nyttes under kap. 1311 post 71</i>	480 600 000	
1311		Tilskudd til regionale flyplasser		
	71	Tilskudd til ikke-statlige flyplasser, <i>kan overføres, kan nyttes under kap. 1310 post 70</i>	16 600 000	
1313		Luftfartstilsynet (jf. kap 4313)		
	1	Driftsutgifter	134 500 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	34 600 000	
1314		Statens havarikommisjon for transport (jf. kap. 4314)		
	1	Driftsutgifter	32 300 000	
1320		Statens vegvesen (jf. kap. 4320)		
	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>	6 089 200 000	
	29	Vederlag til OPS-prosjekter, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	258 400 000	
	30	Riksveginvesteringer, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23, post 29, post 31, post 33, post 60 og post 72</i>	4 420 100 000	
	31	Rassikring, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30 og post 60</i>	265 200 000	
	35	Vegutbygging i Bjørvika, <i>kan overføres</i>	382 000 000	
	60	Forsøk, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30, post 31 og post 33</i>	885 400 000	
	72	Kjøp av riksvegferjetjenester, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23 og post 30</i>	1 355 000 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
1330		Særskilte transporttiltak		
	60	Særskilt tilskudd til kollektivtransport	200 000 000	
	70	Kjøp av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes	249 500 000	
1350		Jernbaneverket (jf. kap. 4350)		
	22	Omstrukturering, <i>kan overføres</i>	55 000 000	
	23	Drift og vedlikehold, <i>kan overføres, kan nyttes under post 30</i>	2 937 200 000	
	25	Drift og vedlikehold av Gardermobanen, <i>kan overføres</i>	76 000 000	
	30	Investeringer i linjen, <i>kan overføres, kan nyttes under post 23</i>	1 477 000 000	
1351		Persontransport med tog		
	70	Kjøp av persontransport med tog	1 577 000 000	
1354		Statens jernbanetilsyn (jf. kap. 4354)		
	1	Driftsutgifter	33 700 000	
1380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 4380)		
	1	Driftsutgifter	157 100 000	
	22	Flyttekostnader, <i>kan overføres</i>	36 500 000	
	45	Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold, <i>kan overføres</i> ..	26 500 000	
	70	Tilskudd til telesikkerhet og -beredskap	21 700 000	
1508		Spesielle IT-tiltak		
	21	Spesielle driftsutgifter, <i>kan overføres</i>	5 004 000	
	22	Samordning av IT-politikken, <i>kan overføres</i>	20 899 000	
	50	Tilskudd til høyhastighetskommunikasjon, <i>kan overføres</i> .	69 024 000	
	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>	7 500 000	
		Totale utgifter		23 326 357 000
Inntekter				
4062		Kystverket (jf. kap. 1062)		
	1	Gebyrinntekter	540 670 000	
	2	Andre inntekter	8 110 000	
	3	Inntekter salg av fyr eiendommer	2 000 000	
4070		Samfunnet Jan Mayen (jf. kap. 1070)		
	7	Refusjoner	3 470 000	
4300		Samferdselsdepartementet (jf. kap. 1300)		
	1	Refusjon fra Utenriksdepartementet	2 100 000	
4313		Luftfartstilsynet (jf. kap. 1313)		
	1	Gebyrinntekter	93 500 000	
4320		Statens vegvesen (jf. kap. 1320)		
	1	Salgsinntekter m.m.	18 800 000	
	2	Diverse gebyrer	300 000 000	
	4	Tilgodehavende fra fylkeskommunene	9 500 000	

Kap.	Post	Formål:	Kroner	Kroner
4350		Jernbaneverket (jf. kap. 1350)		
	1	Kjørevegsavgift	33 500 000	
	2	Salg av utstyr og tjenester mv.	100 000 000	
	6	Videresalg av elektrisitet til togdrift	179 100 000	
	7	Betaling for bruk av Gardermobanen	78 600 000	
4380		Post- og teletilsynet (jf. kap. 1380)		
	1	Diverse avgifter og gebyrer	173 600 000	
5619		Renter av lån til Oslo Lufthavn AS		
	80	Renter	338 600 000	
		Totale inntekter		1 881 550 000

II

Fullmakt til overskridelser

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 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.

III

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 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

IV

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 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 og oppgradering og vedlikehold av fiskerihavner under kap. 1062 post 30.

V

Tilsagnsfullmakter

Stortinget samtykker i at Fiskeri- og kystdepartementet i 2006 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 2006 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 2006 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1313 post 1	kap. 4313 post 2

VIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan:

overskride bevilgningen under	mot tilsvarende merinntekter under
kap. 1320 postene 23 og 30	kap. 4320 postene 1 og 2

IX

Fullmakt til forskuttering

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan inngå avtaler om forskuttering av midler til vegformål utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, og post 60 Forsøk, likevel slik at samlet, løpende refusjonsforpliktelser ikke overstiger 1 500 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 2006 kan:

- gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1320 i St.prp. nr. 1 (2005-2006) innenfor de kostnadsrammer som der er angitt.
- forplikte staten for framtidige budsjettår utover gitt bevilgning på kap. 1320 Statens vegvesen, post 30 Riksveginvesteringer, og post 60 Forsøk, for investeringsprosjekter som ikke er omtalt med kostnads-overslag overfor Stortinget, likevel slik at samlet

ramme for gamle og nye forpliktelser ikke overstiger 2 000 mill. kroner.

XI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan forplikte staten for framtidige budsjettår ut over 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 8 000 mill. kroner, og slik at forpliktelserne som forfaller hvert år ikke overstiger 2 200 mill. kroner.

XII

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for riksvegferjedriften

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 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 3 500 mill. kroner, og slik at forpliktelserne som forfaller hvert år ikke overstiger 200 mill. kroner.

XIII

Merinntektsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 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

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan bestille materiell utover gitte bevilgninger, likevel slik at samlet ramme for nye bestillinger og gammelt ansvar ikke overstiger følgende beløp:

Kap.	Post	Betegnelser	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 2006 kan:

1. gjennomføre de investeringsprosjektene som er omtalt i merknadene til kap. 1350 i St.prp. nr. 1 (2005-2006) 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 Stortinget, likevel slik at samlet ramme for gamle

og nye forpliktelser ikke overstiger 200 mill. kroner.

XVI

Fullmakter til å pådra staten forpliktelser utover budsjettåret for vedlikeholdsarbeider

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 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

Bestillingsfullmakter

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 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	45	Post- og teletilsynet Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	4 mill. kroner

XVIII

Overføringer til og fra reguleringsfondet

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2006 kan overføre inntil 10 mill. kroner til eller fra Post- og teletilsynets reguleringsfond.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 30. november 2005

Per Sandberg

leder og ordf. for kap. 1300 og kap. 4300

Eirin Faldet

ordf. for kap. 1310, kap. 1311 og kap. 1314

Svein Gjelseth

ordf. for kap. 1320 postene 23, 30 og 60

Øyvind Halleraker

ordf. for kap. 1320 post 23

Trond Helleland

ordf. for kap. 1320, kap. 1509 og kap. 4380

Bård Hoksrud

ordf. for kap. 1062 postene 1 og 21 og kap. 4062

Irene Johansen

ordf. for kap. 456, kap. 1350, kap. 1508 og kap. 4350

Hallgeir H. Langeland

ordf. for kap. 1301 og kap. 1351

Torstein Rudihagen

ordf. for kap. 4320

Jan Sahl

ordf. for kap. 1062 postene 46 og 70 og kap. 1330 post 70

Arne Sortevik

ordf. for kap. 1313, kap. 1354 og kap. 4313

Tor-Arne Strøm

ordf. for kap. 1062 postene 30, 45 og 60

Borghild Tenden

ordf. for kap. 1070, kap. 4070, kap. 4312 og kap. 5619

Truls Wickholm

ordf. for kap. 1320 post 35 og kap. 1330 post 60

Eli Sollied Øveraas

ordf. for kap. 1320 post 31 og kap. 1320 post 72

